

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1891. Andra Kammaren. N:o 40.

Torsdagen den 30 april.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 23 dennes.

§ 2.

Herr talmannen tillkännagaf, att herr *E. Svensson* från Karlskrona låtit anmäla, det han af sjukdom vore förhindrad att bevista dagens sammanträde.

§ 3.

Föredrogs och lades till handlingarna statsutskottets memorial n:o 35, i anledning af Kongl. Maj:ts remiss med öfverlemnande af förteckning öfver de för statsverkets räkning utarrenderade egendomar m. m.

§ 4.

Föredrogs och bordlades för andra gången:

statsutskottets utlåtanden n:is 53 och 54;
sammansatta stats- och bankoutskottets utlåtande n:o 3;
sammansatta stats- och lagutskottets utlåtande n:o 4;
bevillningsutskottets betänkanden n:is 14 och 15; samt
lagutskottets utlåtanden n:is 32, 33, 34, 35, 36, 41 och 42.

§ 5.

Till kammarens afgörande förelåg särskilda utskottets n:o 1 utlåtande n:o 1 (i samlingen n:o 2), i anledning af dels Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, med förslag till sjölag, lag, innefattande vissa bestämmelser angående sjöfynd, lag angående ändring

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.*

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

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 hade 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.

För att yttra sig angående föredragnings sättet hade ordet begärts af

Herr friherre Nordenskiöld, som yttrade: Jag hemställer att först sedan hvarje särskildt lagförslag blifvit genomgånget, hvarvid det torde medgifvas att diskussionen vid 1 §:ns föredragning må omfatta förslaget i dess helhet, detsammans ingress och titel och der-efter utskottets hemställan om förslagets antagande må blifva föredragna; att för den händelse något af lagförslagen skulle i vissa delar komma att af den ena eller den andra kammaren återförvisas, öppen rätt må lemnas utskottet att vid ärendets förnyade behandling i afseende å de §§, hvilka må hafva blifvit med eller utan ändring godkända, föreslå sådana jemkningar, som af ifrågasatta ändringar i återförvisade delar kunna föranledas.

Vidare hemställer jag, att lagförslagens särskilda §§ ej må uppläsas annat än i de fall, då sådant af någon ledamot särskildt begäres.

Hvad herr friherre Nordenskiöld sålunda hemställt bifölls af kammaren.

§ 1 af det af utskottet framlagda förslag till sjölag var af följande lydelse: 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. Efter föredragning af denna § anförde.

Herr Melin: Herr talman, mine herrar! Som synes utaf min vid betänkaudet fogade reservation, har jag icke kunnat vara med om att tillstyrka antagandet af det nu föreliggande lagförslaget. Med sina visserligen ej få förtjenster anser jag förslaget behäftadt med så många och stora brister, att det skulle vara för vår sjöfartsnäring mycket hinderligt, om förslaget antoges i den form, hvori det nu föreligger. Och att i Riksdagens senaste timme företaga en omarbetning af detsamma anser jag vara alldeles fruktlöst. Säsom allmänt lägger onödiga band på rederirörelsen, hvilken näring framför alla andra landets näringar bör få hafva den största möjliga frihet. Den näringen skall verka icke endast inom egna landamärena utan öfver hela jorden, och då är det högst nödvändigt, att den blir så fritt som möjligt behandlad. Jag kan ej bestrida att vissa fördelar i förslaget lemnats denna näring. Men jag påstar i alla fall, att det finnes en stor mängd bestämmelser, som jag ber att sedermera vid granskningen af de särskilda paragraferna få framhålla, hvilka kunna komma att verka menligt för redare, fartygsbefälhafvarne och näringen i sin helhet. Det är i vissa fall stadgadt ökade skyldigheter och ansvar för den ene så väl som för den andre, t. ex. i befraktningskapitlet för redare och i kapitlet om befälhafvare och om besättning, som ställa förhållandena härutinnan ofördelaktigare än de för närvarande äro. Det är för liten skilnad gjord emellan det ansvar, som bör drabba redare, och det ansvar, som bör drabba befälhafvaren. Det är bestämdt för stort ansvar för den senare i många fall, der han icke är i tillfälle att bedöma det fartyg, med hvilket han skall gå ut; och för liten hänsyn är tagen till befälhafvarens omdöme i många af de paragrafer, der föreskrifter lemnas honom. Hvad disciplinen beträffar om bord, har icke tillräcklig hänsyn tagits till det kommando, som utan tvifvel befälhafvaren behöfver hafva på sjön. Lagen är också i många afscenden oklar, osammanhängande och svårfattlig. Den lag, som skall gälla för sjöfarten, läses icke hufvudsakligen utaf jurister, som äro i tillfälle att bedöma den, eller utaf sådana, som när som helst kunna hafva tillgång till juridiskt bildad hjälp, när det gäller att tolka en kränglig lagparagraf; utan lagen skall ofta tolkas på sjön eller i utländska hamnar, af befälhafvare, besättning, lastegare, konsulter m. fl., och för dessa anser jag att det blir synnerligen svårt att taga reda på, huru lagen skall tydas i olika fall. Lagen saknar vidare hänvisningar, som enligt mitt förmenande äro nödvändiga, för att den skall blifva tydlig, ett förhållande, hvori den skiljer sig från den gamla lagen; jämför t. ex. § 12 sjölagen med § 7 förslaget. Utskottet säger på sid. 7, rörande det af mig sist anmärkta förhållandet med afseende på att lagen icke är tydlig, att »förslaget i formelt afseende så väl 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». Detta är utskottets mening. Jag har redan sagt hvad min mening är i detta afseende. — Jag finner därför ett stöd särskildt i Göteborgs handels- och sjöfartsnämnds uttalande, då den i utlåtande just

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts)

angående denna sak säger: »Vidkommande just detta förslag» — sjölagsförslaget — i sin helhet — »lärer ingen kunna förneka, att deri upptagits många bestämmelser, som måste anses innefatta förbättringar i nu gällande rätt, och att förslaget blifvit utarbetadt med betydande skicklighet och omsorg, så att detsamma, sedt från *rättsvetenskapens synpunkt*, torde tillfredsställa äfven långt gående anspråk. Men mera ovisst torde vara, huru vida 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 rättesnöre för och tillämpas af en mängd personer, såsom sjökaptener, styrmän, köpmän, mäklare, konsularagenter, m. fl., hvilka icke förvärfvat juridisk bildning. Nämuden 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 ämnena. Vid flera §§ har nämuden stått spörjande och kunnat finna sig till rätta först efter förnyad genomläsning äfven af motiven».

Som vi veta är egentliga anledningen till denna lags framkomst, att man önskat få öfverensstämmelse med Danmarks och Norges lagstiftning på detta område. Visserligen har år 1877 en komité arbetat för att, på grund af de då framkomna anmärkningarna om de många sjöolyckorna på grund af sjöodugliga fartyg, få en ändring i nu gällande lagstiftning. Men 1882 års komité hade, som nyss nämndt, till hufvudsyfte öfverensstämmelse med Danmark och Norge, som framgår af komiténs betänkande, ur hvilket jag ber att få uppläsa följande rader: »Med afseende å innehållet i Eders Kongl. Maj:ts ofvan återopade nådiga 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. Komitén har därför ansett det vara sin förnämsta uppgift att söka vinna öfverensstämmelse med de norska och danska förslagen; i följd hvaraf komitén, der sådant varit förenligt med skyldig hänsyn till de i Sverige bestående institutioner, till gällande svensk rätt inom områden, som komitén icke haft att bearbeta, och till svensk lagstiftnings allmänna principer, trott sig kunna och böra lämpa föreslagna bestämmelser efter de åsigt, som omfattats af flertalet bland de samlade komitéernas medlemmar, äfven om det en eller annan gång kunnat inträffa, att den svenska komitén i sin helhet eller en eller annan af dess medlemmar skulle hafva föredragit en annan lösning af ett föreliggande spörsmål.»

På samma sida återfinnes ett uttalande af en af högsta domstolens ledamöter, justitierådet Glimstedt, som yttrar: »Efter nu afslutad granskning framställer sig frågan om någon ny sjölag är af verkligt behov 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 komitén, som i sin underdåniga skrifvelse vid aflemnande af förslaget uttalar såsom sin uppfattning, att det komitén 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 åsigtorna i fråga om detta förslags företråde kunna vara delade. Då nu icke med en sund lagstiftningspolitik är förenligt att utan visadt behof upphäfvat en redan befintlig lag för att utbytas emot en annan, som icke afgjordt 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 vardas till lag antaget.» Och denna sin åsigt vidhöll han, då frågan behandlades i statsrådet sistlidne januari månad. För min del finner jag häruti ett godt stöd för min åsigt, att det speciellt för Sverige icke nu är af nöden att stifta en ny sjölag, utan att man i stället borde i de fall, der det finnes behöfligt, och hvilket jag ingalunda vill bestrida, göra de ändringar och tillägg, som kunna finnas nödvändiga, liksom 1877 års komité också framhöll. Göteborgs handels- och sjöfartsnämnd säger också rörande sistnämnda förhållande: »Det torde icke vara allt för djerft att påstå, att åtskilliga bestämmelser i sjölagsförslaget skulle hafva kommit att lyda annorlunda och mera lämpade efter svenska förhållanden, derest icke hänsynen till de båda öfriga nordiska rikena fått — en och annan gång — måhända väl mycket göra sig gällande.»

Det förefaller mig således alldeles klart, att hufvudsyftet är att få en öfverensstämmelse med Danmarks och Norges lagstiftning på hithörande område, medan man naturligtvis samtidigt skulle söka få in vissa hestämmelser för att försvåra utrustandet af sjöodugliga fartyg. Men för att få en sådan lag, som lämpar sig jemväl för Norge och Danmark, är det nödvändigt icke endast att göra en jemförelse mellan nu gällande svensk lag och det förslag, som föreligger till behandling, utan äfven att noggrant studera de lagar, som finnas i Norge och Danmark samt i andra länder, och göra klart för sig, huru vida icke dessa lagar äro sådana, att i de respektive länderna önskingar göra sig gällande att få förändringar i desamma. Särskildt tänker jag mig England, der den s. k. Plimsoll-rörelsen år 1876 stod på dagordningen, huru vida icke der på dessa femton år en hel del andra åsikter gjort sig gällande. Och det kan ju hända, att om man på nytt underkastar dessa förhållanden en granskning, man nu icke vill gå så långt som då. Meningen är ju att få den bästa möjliga lag, och det synes mig då, att man bör hafva god tid på sig och icke fatta ett förhastadt beslut så sent på riksdagen. Man skall naturligtvis mot mig göra den invändningen, att, då utskottet arbetat så många veckor, utskottet äfven borde vara fullt färdigt att framlägga ett förslag, som kunde antagas. Det borde så

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

vara, men med kännedom om det arbete, som kräfves för granskning af ett så vidlyftigt lagförslag får jag bekänna, att, ehuru jag lika litet som utskottets öfriga ledamöter legat på latsidan, vi icke förmått så tränga oss in i den fråga, som vi haft oss förelagd, att vi kunnat få full insigt i den. Herrarne kunna själfva bedöma det. Sammanträdena började klockan 11 och räckte till klockan 3 på middagen samt fortgingo ofta mellan klockan 7 och 9 eftermiddagen, så att, då dertill kommo sammanträden på Riksdagen, hemarbetet icke kunde blifva så särdeles stort, utan det blef då så, att man under sammanträdena fick höra en mängd paragrafer läsas upp och genast söka genomtränga dem. Med all vördnad för vår skicklige och nitiske ordförande, som har arbetat under så många år med detta lagförslag, och således har allt på det klara för sig, kan det väl ej begäras, att det skall vara på samma sätt med oss, utan borde vi haft mera tid på oss, än vi verkligen haft. Jag vågar därför påstå, att arbetet blifvit på ett otillbörligt sätt pådrifvet, för att förslaget skulle komma fram till Riksdagen i tid. Det är ju ej underligt, att den, som så länge sysselsatt sig med ett arbete, vill snart hafva slut på detsamma, men det må ej heller förtänkas oss, att vi ej nu vilja taga ett förslag, som vi ej hunnit fullständigt granska.

Den granskning, som enligt mitt förmenande borde ske mer än hittills skett, är fran alla deras sida, hvilka stå utanför Riksdagen och därför icke här kunnat få sina betänkligheter framhållna. Det har bland annat i tidningarna förekommit åtskilliga uppsatser, innehållande en del anmärkningar, som af utskottet blifvit bestridda; i visst afseende kan jag nog medge, att dessa insändare icke alltid varit så väl underrättade om saken, som de bort vara. Men det bästa vore i alla fall att uppskjuta frågan till nästa riksdag. Vi kunna icke enligt vår riksdagsordning begära ett uppskof, på samma sätt som det sker i Norge och troligen äfven i andra länder. Men nyttigt vore dock, om saken finge hvila ytterligare ett år. Omständigheterna hafva varit för oss fördelaktiga, i det den danska riksdagen afslutade sina förhandlingar den 1 april, utan att hafva kunnat företaga lagförslaget till behandling; och det norska stortinget har ej, åtminstone icke tills för några dagar sedan, haft förslaget före till diskussion, och, efter hvad jag med visshet vet, kan det icke der blifva slutbehandladt i år. Jag hemställer då till herrarne: När det finnes en magt, Norge, som i sjöfartshänseende står så betydligt öfver oss, och hvars i sjöfartsväsendet intresserade personer ännu icke fått denna fråga på dagordningen, vore det icke då möjligt, att vi genom deras granskning och meningsbrytningar skulle kunna draga nytta, innan vi behöfva gå till slutligt afgörande. Huru jag än ser saken, jag må hafva rätt eller orätt i vissa punkter, som jag kanske icke lyckats framhålla med den skärpa, som varit önskelig — jag kan dock ej förstå annat, än att det alltid måste vara till fördel för oss att ett uppskof medgifves i denna viktiga fråga. Det kan visserligen icke nekas, att den behandling frågan genomgått varit långvarig, så att man skall kunna säga, att den borde vara tillräckligt utredd. Men, mine herrar, jag skall be att få påpeka ett annat förhållande: Den svenska komité, som tillsattes 1877, bestod af 5 personer; den svensk

norsk-danska från år 1882 var sammansatt af 5 personer från hvardera landet. Tillsammans hafva således inom dessa komitéer 20 personer behandlat frågan. Och hvilka fack hafva dessa tillhört? Ej mindre än 9 hafva varit jurister, 3 dispachörer, 2 assuradörer, 2 köpmän, 1 kommandör vid flottan, 2 svenska och 1 norsk ångbåtsredare. Härvid är visserligen att märka, att af dispachörerna och assuradörerna en eller annan förut drifvit såsom befälhafvare eller redare. Men i och med det, att de ingått i den nya ställningen och under en lång följd af år haft den till sitt hufvudyrke, anser jag, att de förlorat egenskapen af att vara redare eller befälhafvare; de måste naturligen i första rummet stå på sitt nuvarande yrkesintresse. Jag för min del kan ej undertrycka den tanken, att denna stora fråga blifvit väl ensidigt behandlad derigenom att så många jurister varit med i komitéerna; enligt mitt förmenande hade den ifrågavarande näringens idkare bort, mera än förhållandet varit, haft ett ord med. Med all vördnad för herrar jurister och med allt erkännande af det myckna vi kunna hafva att lära af dem, måste jag dock säga, att de icke kunna i detta hänseende jemföras med den praktiske mannen: de hafva aldrig varit i en redares kläder, de hafva icke stått på ett fartygs däck. Jag frågar: När på den senare tiden, i synnerhet de sista dagarne, en mängd näringsidkare framhållit sina betänkligheter med större eller mindre styrka, vore det icke då skäl att taga någon hänsyn till dessa? Jag är ock öfvertygad derom, att de fleste af herrarne skola nödgas erkänna, att detta är ett område, der man icke kan begära, att herrarne skola vara så noga hemmastadda. I Norge står just nu konsulsfrågan på dagordningen, och i nu föreliggande lagförslag förekomma åtskilliga bestämmelser, som hafva beröring dermed. Men om nu Norge får en ny konsulsstadga, så torde det hända, att våra bestämmelser behöfva förändras. En annan omständighet gör, att norrmännen kunna vara tveksamma, om de skola antaga denna lag, nemligen att den norska lagen är betydligt enklare både i afseende å omfång och å vissa bestämmelser i flera viktiga punkter. Den norska lagen innehåller 138 paragrafer; det nu föreliggande förslaget ej mindre än 332.

Jag har härmed angifvit de hufvudskäl, som föranleda mig att önska ett uppskof med denna frågas afgörande. Då jag icke kan framställa yrkande härom på något annat sätt, så måste jag yrka afslag på förslaget.

Jag skall nu anhålla att få litet noggrannare granska vissa paragrafer i lagförslaget, utan att jag dermed vill gå in i allt för många detaljer.

Hvad beträffar den nu föredragna § 1, i sammanhang med § 7 i sjölagen, så är måhända icke så synnerligen mycket att anmärka å denna paragraf. Man kan dock påpeka, att den mindre redaren, som har blott ett eller några få fartyg och icke bildar aktiebolag, sättes i en annan ställning än de, som under aktiebolag idka rederirörelse. Hans personliga ansvar sträcker sig nemligen längre än de redares, som drifva sin rörelse under aktiebolag.

I den 7 paragrafens senare del bestämmes, att för vissa fall skall redaren häfta allenast med fartyg och frakt. Jag ber att med

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

afseende härå få påpeka en olikhet mellan svenska och norska förhållanden. Med »sjöförmögenhet» menas nemligen i Norge endast fartyg, och i Sverige fartyg och frakt. Redan detta gör, att jag kan tänka mig att, då lagen kommer till stortinget, den frågan uppstår, huru vida normmännen skola gå in på att ställa sig i sämre villkor än de nu hafva. Den frågan har redan varit föremål för diskussion hos norska redare. Det finnes i Norge en betydande förening af redare och assuradörer vid namn »Norsk Veritas». Vid ett dess möte år 1888, då komiterades förslag granskades — omkring 25 å 30 personer voro närvarande — påvisades, att lagförslaget innehöll vissa för Norge nya bestämmelser, hvilka man ej ansåg lämpligt att antaga; särskildt framhöll dervid en norsk redare, att man icke borde lägga sådan vikt på att få en gemensam skandinavisk sjölag, att man derför skulle uppgifva en i norsk lag fastslagen princip, som vore fördelaktigare för rederirörelsen. — Jag anser, att det verkliga är skäl att öfverväga, huru vida man genom detta förslags antagande skall redan nu bestämma sig för ofördelaktigare villkor, än normmännen hafva, och hvilka de kanske ej acceptera.

I § 8 har tillkommit en ny bestämmelse utöfver hvad nuvarande sjölag föreskrifver, af följande lydelse: »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 sanma.» Emot denna bestämmelse hafva ock från norsk sida framställts anmärkningar. Det gäller här sådana personer, som stufvare, lotsar och dylikt, särskildt s. k. »tvångslotsar» (så nämnda, emedan befälhafvaren icke väljer dem). Denna paragraf synes mig lemna åtskilligt öfrigt att önska, minst sagdt: åtskilligt att tänka på.

Den 13 § har följande lydelse: »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, hvori fartyget användes, eller betydligare reparation å fartyget.» Normmännen vilja hafva en del af denna paragraf borttagen; få de sin vilja fram, kommer det att inträda olika förhållanden med afseende på de svenska och norska redarne.

§ 15 bestämmer den tid, inom hvilken redovisning inför rederiet skall afgifvas. Denna tid är i förslaget alldeles för knappt tilltagen.

§ 26 är mycket viktig. Den rör befälhafvarens skyldigheter. Det har från utskottets sida temligen bestämdt påståtts, att dessa skyldigheter ej äro utvidgade. Ja, det kan så vara, om jag läser paragrafen, sådan den lyder i och för sig. Men om jag läser den i sammanhang med hela lagförslaget, måste jag säga, att ganska betydliga tillökningar skett i befälhafvarens skyldighet och ansvar. Det är för öfrigt, såsom jag i början af mitt anförande nämnde, en svårighet med afseende på detta lagförslag, att man icke kan hastigt få reda på de bestämmelser, som böra höra tillsammans. Jag hade t. ex. vid den sjunde paragrafen kunnat framhålla, huru som i den nu gällande sjölagens 12 § alldeles tydligt står angifvet vissa undantag med afseende på redarnes personliga ansvar. Der står: »Med de undantag, 43, 49, 74, 126, 145, 172 och 181 §§ stadga, ansvara redarne person-

ligen, hvardera i förhållande till sin andel i fartyget, för de förbindelser, hvilka rederiet eller annan, efter dess särskilda uppdrag och på dess vägnar ingår.» Der kan jag, då jag slår upp stadgandet, genast se, hvilka paragrafer som innehålla undantag. Deremot heter det i lagförslaget 7 §: »Redare svare, der ej i denna lag annorlunda stadgas» etc. Detta förutsätter naturligtvis, att man skall hafva studerat lagen förut; men det är ett ganska betydande arbete.

§ 28, jemförd med 110 §, är också ganska otydlig. Der står t. ex.: »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 erlægga frakt för godset samt, efter pröfning af skiljemän, ersätta den skada och förlust, som må hafva tillskyndats redaren.»

och i 110 § säges:

»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.»

Det är ju tydligt, att den förra paragrafen handlar om befälhafvarens skyldigheter, och den senare om befraktarens. Men hvarför skall man då icke kunna göra en hänvisning från det ena till det andra stället, då befälhafvaren har att på förra stället läsa »med redarens samtycke» och på det senare »med befraktarens samtycke».

31 § innehåller: »Befälhafvare 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 bergande 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.»

Jag hemställer till herrarne, huru vida detta icke är en väl begränsad regel för befälhafvaren. Han får visserligen göra afvikelse från vanlig väg, men utan äfventyr för fartyget. Han får icke försöka berga ett annat fartyg med mindre än att han i förväg säkert vet, att han derigenom kan bispringa människor, som äro stadda i sjönöd. Hans eget omdöme tages i detta fall alldeles icke i betraktande.

I denna paragraf anser jag, att en ändring bör göras.

I 37 § förekomma en mängd detaljerade bestämmelser om skyldighet för befälhafvaren att föra dagbok. Det är nog rätt, att dagbok bör hållas så fullständigt som möjligt, men det är omöjligt att fullgöra så detaljerade bestämmelser, som här upptagas.

Den 41 § innehåller bestämmelser rörande besigtning å fartyg, men der talas ingenting om något, som kallas öfverbesigtning. Göteborgs

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

Angående
 förslag till
 ny sjölag
 m. m.
 (Forts.)

handelsförenings fullmäktige hafva särskildt framhållit önskvärdheten af ett stadgande om en sådan. En önskan att få ett stadgande om öfverbesigtning införd i sjölagen är ett önskningsmål äfven från andra håll.

44 § talar om att »befälhafvare 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.»

Ett förhållande är härvid att bemärka, nemligen att om ett fartyg lossar eller lastar i hemlandet, så är det klart, att arbete icke sker på annat än hvardagar, men enligt denna paragraf skulle sjömännen, då de komma till utländska hamnar, icke beträffande arbete i detta fall taga seden, dit de komma, utan vara der befriade från arbete äfven på våra extra helgdagar, på samma gång de i utlandet, der en mängd helgdagar finnas, äfven i många fall blefve befriade från arbete under dessa dagar, på den grund, att allt annat arbete då låge nere.

Beträffande 59 §, finnas åtskilliga önsknningar att framställa om ändring af densammas innehåll. Det säges här: »Befälhafvaren skall vid fullgörandet af de skyldigheter, honom med afseende å fartyg och last åligger, 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 åberopa sådan föreskrift till sitt fredande från ansvarighet. Har åtgärd vidtagits på grund af beslut, som i skeppsråd fattats, vare befälhafvaren ensam ansvarig för åtgärden.»

Den norska sjölagen är här vid lag billig i afseende å befälhafvarens skyldigheter. Der föreskrifves nemligen: »Heller icke kan Skipperen eller andre Vedkommende drages til Ansvar for en saadan Beslutning, naar de have handlet efter deres bedste Overbevisning og ikke gjort sig skyldig i grov Uagtsomhed.»

Här är således en möjlighet stäld för befälhafvaren att icke riskera allt för stort ansvar. Jag hemställer till hvar och en, som vet huru ansvarsfulla en befälhafvares åligganden äro, huru vida det är lämpligt, att han vid alla möjliga fall skall behöfva bysa fruktan för ersättningskyldighet. Jag tror, att det ej är nyttigt för sjöfartsnäringen att betunga befälhafvaren med allt för stort ansvar. Liksom man ej bör afskräcka dem, som önska egna sig åt sjölifvet, utan hellre ställa så till för dem, att, om de kunna förtjena något på denna verksamhet, de må kunna samla någon besparing för äldre dagar. Man bör i det ifrågavarande fallet hafva måttliga fordringar, ty det är af stor vikt för vår handelsflotta, att den eger dugligt, tilltagset och djerft befäl. Emot strängt straff för verkliga förseelser och brott har jag ingalunda opponerat mig.

Jag öfvergår nu till 87 §, genom hvilken man har velat skydda besättningen emot obilliga och egennyttiga rederier, i händelse att fartyget ej vore i sjödueligt skick. Paragrafen lyder så:

»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 besättnin-

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

Vid första påseende skulle det kunna synas, som om denna paragraf vore mycket lämplig, och att den alls icke vore för sträng, eftersom det finnes andra bestämmelser om straff för besättningen, i fall den begärt besigtning utan skälig anledning. Men, mine herrar, det förhåller sig så, att den besättning, som finnes ombord å ett fartyg, vid många tillfällen är af den beskaffenhet, att det är mycket liten pålitlighet hos densamma. Disciplinen måste upprätthållas. Kaptenen kommer till främmande land och har kanske en besättning af unga och oerfarna personer, hvarjemte möjligen en del utländingar. Under sådana omständigheter kan besättningen utsätta honom för stora obehag och risker. — En paragraf här i sjölagförslaget säger visserligen, att af besättningens aflöning skall afgå så och så mycket för dem, som under resan göra sig skyldiga till vissa förseelser. Men denna bestämmelse har icke så stor betydelse, ty en del af besättningen har såsom nybörjare icke så stor aflöning, så att, om äfven denna afdrages, blir detta egentligen icke något verksamt straff. — Hvarthän det ibland kan leda, att en besättning begär besigtning å fartyget, kan jag meddela ett särskildt exempel på från Göteborg.

Skeppet »Hindiborg», klassificerad $\frac{3}{3}$, LII i Franska Veritas, afseglade år 1878 med en full last socker från Sourabaya (Java) till Melbourne (Australien) och blef genom sin befälhafvare bortfraktadt att fortsätta i barlast till Newcastle (N. S. W.) för att der intaga en last stenkol till Yokobama (Japan) efter en frakt af 19 sh. per ton. Då fartyget skulle lemna Melbourne, vägrade största delen af manskapet att lyfta ankare, under förevändning att fartyget ej var sjövärdigt. Kaptenen vände sig till konsuln, men denne hade redan fått bref från manskapet begärande besigtning, hvilken besigtning specificerade en del små felaktigheter. På grund af de höga reparationskostnaderna kondermerades fartyget, och telegraferade kaptenen detta hem till rederiet, som dock beordrade att temporärt reparera fartyget och fortsätta till Göteborg i barlast, sedan assuradörerna medgifvit detta. Då fartyget, efter att ha utbytt en märsrå mot en ny, bitkom utan några eventualiteter, undergick det här en noggrann besigtning af såväl Bureau Veritas som assuradörernas besigtningmän, hvilka enstämmigt förklarade fartyget vara fullt sjövärdigt, och visade det sig att de i Australien påpekade skadorna varit till allra hufvudsakligaste del af så ringa natur, att annan anledning måste sökas.

Fartyget var, som ofvan är nämndt, befraktadt efter 19 sh. per ton, men under den tid det låg under lossning, föllo frakterna så, att befraktaren kunde sluta annat fartyg till 14 sh. per ton, görande

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

Angående
förslag till
ny sjolag
m. m.
(Forts.)

sålendes en fraktskilnad af 5 sh. per, ton d. v. s. 5.000 sh. eller kronor 4,500 på den last fartyget skulle intaga. Befraktningsaftalet bestämde böter af kronor 3,600 i fall fartyget icke fullföljde sitt kontrakt; mäklaren som uppgjort detta skulle under alla fall af fartyget uppbära 5 procent provision på frakten med öfver kronor 850, och slutligen kunde manskapet dernere få betydligt högre hyror än hvad de här voro mönstrade för, och dessa gemensamma faktorer gjorde nog — då alla tjenade på rederiets bekostnad — att saken gick som den gick. Kaptenen var ty värd ej vuxen dylika machinationer, och de Förenade rikenas konsul hjälpte icke honom.

Delegarne i fartyget, som genom denna motgång alldeles förlorat humöret, sålde fartyget härstädes å offentlig auktion »à tout prix» och fingo, sedan allt var avslutadt, dels genom det låga försäljningspriset mot hvad det 5 år dessförinnan betalats med och dels på grund af ofvan relaterade fatala omständigheter, vidkännas en förlust af närmare ett hundra tusen kronor.

Den som köpte fartyget här kostade på det en reparation af endast cirka 1,500 kronor och dess högsta klass bekräftades.»

Man kan här af se, huru det kan gå i dylika fall, och huru viktigt det är att disciplinen ombord upprätthålles så, att besättningen icke frestas att ställa rederiet i sådan förlägenhet. Paragrafens bestämmelser anser jag ej vara nog stränga, utan har i min reservation föreslagit några ändringar i detta afseende.

Här låg i går qväll på ledamöternas bord ett utdrag ur en tidning, Stockholms Dagblad, undertecknad O. W. S. v. H. Författaren talar deri om Plimsoll-rörelsen och burusom Plimsoll uppträdde som målsman för sjömansklassen, skildrande dess ställning och de faror, för hvilka den är utsatt, hvarefter författaren fortsätter:

»Sjöfolket är hänvisadt till sitt yrke såsom medlet för sitt och de sinas lifsuppehälle och kan i en sådan beroende ställning icke gerna upphäfv sig till kontrollanter öfver sina arbetsgifvare. Sjömansandan är ock sådan, att sjömannen icke har fallenhet för att noggrant öfverväga de äfventyr, i hvilka han kastar sig. Mr Plimsoll ansåg därför, att lagstiftningen måste åtaga sig omsorgen om sjömannens lif och öfvervakandet af det sätt, hvarpå skeppsredarne fullgöra sina pligter.»

På ett annat ställe säger han i fråga om bestämmelsen derom, att i fall fartyget befinnes icke vara i sjövärdigt skick efter verkställd besigtning, så eger besättningen lemna fartyget: »Hvad kan vara billigare än detta?»

»Men», säga redarne, »besättningen kan begagna sig af denna rätt för att tilltvinga sig fördelar. Ja, om besättningen består af en del skurkar, men lagstiftaren saknar anledning att utgå från detta antagande.»

Jag vill visst icke beskylla våra sjömän för att vara skurkar, men jag har erfarenhet utaf att det är nödvändigt, att befälhafvaren har sträng disciplin ombord å sitt fartyg. Men jag vill vända frågan till O. W. S. v. H. och till dem, som hafva skrivit detta lagförslag, och fråga, om de anse, att befälhafvare alltid äro skurkar? Detta kunde man snarare tro, då man ser alla dessa minutiösa bestämmelser, skyldigheter och ansvar som äro lagda på dem, och då man ser,

huru litet deras eget omdöme får gälla. De sätta ju också sitt eget lif på spel. Samma författare, som jag nu åberopat, var med i den komité, som 1877 behandlade denna fråga, och har tillika med öfriga komitéledamöter i slutet af sitt då afgifna betänkande uttalat sig på ett sätt, i hvilket jag på det innerligaste instämmer, och jag vill uppläsa detta yttrande för att herrarne må se, att saken kan betraktas från två sidor. Dessa komiterade säga: »komiterade tro sig kunna vitsorda, att bland svenska handelsflottans befäl råder ett allmänt missnöje med sjölagens bestämmelser i ofvannämnda §. Under bemödandet att skydda sjömännen mot magtmissbruk från befälets sida har man gått så långt, att befälet numera faktiskt står utan lagens skydd mot en uppstudsigt besättning. Befälets anspråk på en förbättring härutinnan kommer säkerligen att blifva högljuddare, i den mån som befälets eget förhållande i tjensten enligt de af komiterade föreslagna bestämmelserna blir föremål för strängare kontroll. I England förspörjes samma klagan, men då der tillika förekommer en tendens i motsatt riktning, som hotar att ännu mera upplösa de disciplinära banden, så är föga att lära af de försök till frågans lösning, som på alra sista tiden inom detta land förekommit.» Den åsigt, som här gjort sig gällande, är verkligen också att beakta, innan man bestämmer sig för den nu föreslagna lydelsen.

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

I § 133 och åtskilliga följande paragrafer har man afhandlat frågan om konnossementer och föreskrifvit, huru de skola vara affattade etc., och infört en ny bestämmelse om numererade konnossement. Jag är öfvertygad, att denna nyhet icke är behöflig, och att vi icke hafva någon anledning att gå in på det området. Jag har vid efterforskningar erfårit, att på utlandets större platser numererade konnossement äro högst obetydligt använda, och jag tror därför, att vi kunnat vara utan detta stadgande, tills ett sådant vunnit större spridning på större utländska handelsplatser.

Paragraf 280 innehåller: »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; enabanda ansvarighet åligger jemväl mottagaren för fordran, för hvilken han eljest icke skolat personligen svara, så vida han egde kunskap om fordringen när lossningen skedde.»

Ja, det är verkligen svårt att förstå, huru befälhafvaren skall veta, hvilket gods »som häftar för fordran», utan att närmare bestämmelser härom göras.

I paragraf 314 förekomma bestämmelser om rättegångsordningen, och i det afseendet måste jag ställa mig på den ståndpunkten, att rådstufvurätten, så omorganiserad som der är föreslaget, måtte blifva enda och sista instans i dispachemål. Den nämnd, som nu dömer i dispachemål, har ganska stora brister derigenom, att parterna sjelfva välja sina ombud och dervid ty värr oftare välja dem såsom advokater för sig än såsom män, hvilka skola samvetsgrant afgöra hvad som är rätt och orätt. Men detta är nu ändradt i förslaget, och då tror jag, att rådstufvurätten skulle vara tillräcklig, utan att man behöfde gå till högsta domstolen, hvilket kanske skulle taga ett års tid

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

och således vara mycket olämpligt, då i sjörättsmål sakens hastiga behandling är af stor vikt.

Jag skall för närvarande icke uppehålla kammaren längre, utan ber att få yrka afslag å så väl denna paragraf som å lagförslaget i sin helhet.

Häruti instämde herr Arhusiander,

Chefen för justitiedepartementet, herr statsrådet Östergren: Herr talman, mine herrar! Af det yttrande, som här afgifvits af en ärad reservant, likasom af de skriftliga reservationer, som äro betänkandet vidfogade, finner man, att redare äro missnöjda med föreliggande förslag, ehuru det från andra håll mottagits med glädje. Mot förslaget har gjorts den allmänna anmärkningen, att det skulle i flera paragrafer innehålla bestämmelser, som skulle lägga band på rederiförelsen. Det yttrades af den talare, som sist hade ordet, och har äfven i en af de skriftliga reservationerna framhållits, att förslaget i flera delar skulle vara skadligt för rederiintressena och omöjliggöra rederinäringens utveckling här i landet. Det synes mig, som om den ärade reservanten icke gifvit nöjaktiga bevis för dessa generella anmärkningar. För min del tror jag, att man snarare kan säga, att många fördelar genom förslaget tilläggas rederinäringen. Jag vill fästa kammarens uppmärksamhet på hvad som förekommer i utskottets betänkande på sid. 24, der det redogöres för icke mindre än tio af förslagets paragrafer, som tillföra rederinäringen förmåner, som den nu icke har. Redogörelsen upptager en sida i tryck. Men jag vill nu omnämna endast de viktigaste förmåner och bland dem i första rummet den, att redarens skyldighet att bekosta sjukvård åt de i tjänst å fartyget anställda har blifvit begränsad ej blott till tiden utan äfven, hvad kanske är viktigare, derigenom, att veneriska sjukdomar, som för närvarande lära ådraga rederierna synnerligen betungande sjukvårdsutgifter för besättningen, i förslagets 90 § likställas med sjelfförvårdade och således ej berättiga sjömännen till vård på rederiets bekostnad. En ganska vigtig ny förmån för redarne är äfven den, som omnämnes sist på sidan, nemligen, att 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 iståndsättas. En tredje förmån, som jag också vill räkna bland de viktigare, är, att liggedagarnes antal har reducerats högst betydligt. Jag skall icke nu trötta kammaren med att uppräknas de sju öfriga af utskottet omnämnda förmånerna.

Då jag nu visat, att rederierna fått sådana fördelar, kan man fråga, hvad egentliga anledningen till deras missnöje är. Jag tror mig ha funnit den. Missnöjet koncentrerar sig sannolikt omkring de nya paragrafer, som blifvit införda i förslaget med anledning af Plim-sollsrörelsen för att skydda besättningarnas lif mot fara derigenom, att icke sjövärdiga fartyg utrustas. Det förekommer också i lagförslaget flera skärpta bestämmelser om sjöförklaringar och om undersökningar till utrönande af de orsaker, som vållat sjöolycka, vid hvilka förrättningar sakkunniga personer skola tillkallas för att bi-

träda rättens ordförande. Det är naturligt, att både rederier och befälhafvare skola finna dessa föreskrifter för sig besvärliga och icke gerna mottaga dem; men jag tror, att de äro påkallade af humanitets-skäl och icke oskäligt stränga. Andra länders, såsom Englands och Frankrikes, sjölagstiftning är uti motsvarande delar vida strängare.

Reservanten, som nyss hade ordet, har redogjort för en massa speciella anmärkningar mot förslaget, och en sådan uppräknig af anmärkningar fins äfven i de skriftliga reservationerna. Dem hvarken vill eller kan jag nu på en gång upptaga till besvarande, jag vill blott erinra, att jag anser ingen af dessa anmärkningar vara af den vigt, att förslaget bör falla på grund deraf. Dessa anmärkningar komma sannolikt att framställas vid föredragningen af de särskilda paragraferna; och sedan skälen för och emot blifvit anförda, kan ju en eller annan anmärkning komma att föranleda ändring i förslaget; men jag tror icke, att detta skall innefatta skäl att ogilla förslaget i dess helhet. Detta hafva nog reservanterna sjelfva insett, och de våga troligen icke hoppas, att de skola genom sina anmärkningar kunna få förslaget förkastadt, och därför hafva de uttänkt ett annat sätt att nå sitt mål. De hafva nemligen formulerat sitt afslag så, att det skall se ut, som om det blott vore fråga om ett uppskof. Det är en märklig motivering, som förekommer för detta undanskjutande i den skriftliga reservation, som är afgifven af den näst föregående talaren, och jag skall be att få läsa upp den, ty deraf ser man hvad redarne egentligen åsyfta med ett uppskof. Han säger: »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.» Jag skall med anledning af detta yttrande anhålla att få i kammarens minne återkalla, att vi hafva flera lagar, som tillkommit efter gemensam beredning i de tre nordiska rikena. Det har med endast ett undantag alltid varit Sverige, som först antagit dessa lagar, och jag vill framhålla, att det icke bör betraktas såsom oförmånligt, att en representation får i dylika gemensamt beredda lagfrågor yttra sig först. Tvärt om anser jag detta vara till fördel, ty den representation, som först pröfvar frågorna, har större handlingsfrihet än de, som komma efter. Det har också framhållits såsom anmärkningsvärdt, att sjölagsförslaget framkommit här i Sverige innan det understälts representationerna i Norge och Danmark. När förslaget här framlades, så väntade jag för min del, att det skulle hinna framkomma och behandlas samtidigt äfven i Norges storting, men deremot hade jag icke någon förhoppning, att det skulle komma före liktidigt i Danmark, ty der sammanträder representationen i oktober månad, och då var den gemensamma beredningen af ärendet ännu ej afslutad. Beträffande Norge torde emellertid herrarne litet hvar

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

känna till, att der inträffat förhållanden, som måst föränleda uppskof med regeringspropositioners afåtande till stortinget.

Jag skall tillägga några ord i anledning af reservantens påstående, att det är ingenting att förlora på ett uppskof, och att det gäller blott ett år. Nej, mine herrar, det uppskof eller rättare sagdt det undanskjutande, som reservanten vill rekommendera, skall vålla vida större tidsutdrägt än ett år. Om man endast skall afvakta hvad Norge och Danmark skola göra med sina förslag, så åtgår mer än ett år, innan man får reda på den saken. Derefter blir det nödvändigt att företaga en omarbetning af förslaget, ty är det här afslaget af Riksdagen, så är det icke gilladt i sin nuvarande form, och Kongl. Maj:t kan icke å nyo komma fram med ett lika lydande förslag. Detta kan således vålla mycket arbete och kanske påkalla tillsättande af en ny komité med nya kostnader.

Sker icke detta, blir det dock ett högst betydligt förökadt arbete i justitiedepartementet, och häraf skall följa, att andra viktiga lagförslag, som stå i ordning att vinna behandling, blifva tillbakasatta, och vidare, om ett nytt lagförslag framläggdes, återstår att följa föreskriften i § 87 i regeringsformen att infordra högsta domstolens yttrande öfver detta nya förslag. Herrarne inse nog hvilken tidsutdrägt och hvilka olägenheter detta skall vålla. En granskning af det nya förslaget af må hända nya ledamöter i högsta domstolen kommer att i högsta domstolen taga minst fyra veckor, och de rättsökande blifva lidande på, att deras mål under tiden få ligga oafgjorda. Det är således icke en så liten olägenhet med undanskjutandet af denna fråga, som den ärade reservanten föreställer sig.

Jag skall icke längre uppehålla mig vid reservationen, utan sluta med att till kammaren framställa en varm önskan, att kammaren icke måtte lyssna till reservanternas hemställan att nu afslå förslaget, för att vinna uppskof, utan att kammaren måtte egna detta temligen vidlyftiga förslag, som länge varit föremål för bearbetning, en verklig behandling, vid hvilken man vid hvarje paragraf kan göra sina anmärkningar och yttra sig för eller emot. Till sist vill jag nämna, att det synes mig icke vara kammaren riktigt värdigt att följa rådet att undanskjuta detta ärende, åtminstone icke i det syfte, som reservanterna åstundat, eller att afvakta en tidningspolemik i Norge och en dryftning i enskilda, kanske allt för mycket intresserade kretsar.

Herr Lindgren: Herr talman: Jag skall be att få säga några ord med anledning af herr Melins reservation och hvad han nyss här i kammaren yttrat. Jag vill då till en början gifva till känna, att jag kommer att yttra mig endast om de allmänna anmärkningar han framställt mot förslaget, emedan jag icke anser lämpligt att redan nu, då endast första paragrafen blifvit föredragen, ingå i detaljer om hvarje särskild punkt, då ju förslaget innehåller 332 paragrafer. En diskussion om detaljerna må sedan följa i sammanhang med hvarje särskild paragraf.

Hvad nu herr Melius reservation beträffar, så uppgifver han till en början såsom skäl för sitt afstyrkande af förslaget, att något

egentligt behof af ny sjölag ej förefinnes. Deremot vill jag erinra, att redan 1876 Göteborgs handelsförenings fullmäktige och nautiska föreningar derstädes begärde en revision af gällande sjölag. Åren 1876 och 1877 motionerades vid riksdagen i ämnet, och lagutskottet vitsordade behöfvat af en revision. År 1882 motionerades här i kammaren utaf en af Göteborgs mera erfarne köpmän om en skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan att en ny sjölag måtte utarbetas, och i denna motion talade motionären om den gällande sjölagens ofullständighet och brister, hvilka började kännas allt mera framträdande och olidliga. Att denna motion icke föranledde till någon vidare åtgärd berodde derpå, att det blef upplyst, att Kongl. Maj:t var betänkt på att tillsätta en komité för att utarbeta en ny sjölag, och så skedde äfven på hösten samma år. Häraf ser man, att belåtenheten med vår nu gällande sjölag på den tiden icke var så stor som den just nu i en hast har blifvit. Vidare söker herr Melin för sitt yrkande om afslag stöd i yttrande af en utaf högsta domstolens ledamöter, som der öfvervarit granskningen af förslaget. Deremot vill jag säga, att detta förslag, som nu föreligger för kammaren, är åtminstone i 150 paragrafer ändradt, och då torde man kunna antaga, att de olägenheter, som af den ledamoten påpekats, blifvit i det närmaste undanröjda.

Herr Melin påstår äfven, att vår gällande sjölag är i många afseenden att föredraga framför detta förslag, och framdrager i sådant afseende, att den gamla lagen är mycket enklare uppställd, och såsom bevis på denna enkla uppställning åberopar han § 12 i nu gällande sjölag. Nu har emellertid utskottet på sid. 12 och 13 visat, att denna paragraf icke är fullt riktig och dessutom ofullständig, ty den upptager icke alla de fall, då redarens ansvarighet skulle vara inskränkt till endast fartyg och frakt. Enligt denna paragraf, jemförd med deruti åberopade § 181, som handlar om bergarelön, är visserligen redare fri från personlig ansvarighet, så vida bergarelönen öfverstiger det bergades värde, men till den grad, som bergarelönen ligger inom det bergades värde, har han personlig ansvarighet. Om det bergade fartyget skulle till exempel brinna upp, måste redaren betala bergarelönen med annan sin egendom. Detta är det enda bevis, som herr Melin i sin reservation åberopat till stöd för den gamla sjölagens företråde i formelt hänseende. Det vore ju önskligt, om lagstiftningen kunde komma derhän, att man kunde i blott några få paragrafer koncentrera nästan allt hvad den, som vill hafva kännedom om lagen, behöfver veta, men det dröjer nog innan vi komma derhän, så att, skola vi vänta derpå, är det det samma som att aldrig ändra de gällande lagarne.

Det har också såsom bevis för obehöfligheten af en ny lag framhållits, att den gamla sjölagen vore lättare att förstå särskildt för icke jurister. Jag vill nu påpeka ett exempel på, huru den gamla lagen tolkats af icke jurister. Under den agitation, som uppstått, har man påstått, att redarnes ansvarighet blifvit ökad genom det föreliggande förslaget, det vill säga, att gällande sjölag i ringare mån pålägger redare personlig ansvarighet, och till stöd härför har

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

åberopats, att redare enligt den gällande lagen icke skulle vara personligen ansvariga för besättningens hyresfordran. Detta har utskottet, på sid. 14 visat vara ett misstag, och sålunda synes tolkningen af nu gällande lag icke vara så lätt. Dessutom hafva en mängd fartygsbefälhafvare framkommit med sådana påståenden, som till exempel att de icke skulle vara ansvariga för att befintliga brister å fartygets skrof i rätt tid afhjelpas eller för att otillförlitliga sjökort och nautiska instrument utbytas mot nya, att provianteringen blir tillräcklig och så vidare; detta beror, såsom utskottet visat i sitt betänkande, på en orimlig tolkning af nu gällande sjölag, hvadan alltså äfven här ett misstag föreligger.

Om jag nu öfvergår från dessa mera formella anmärkningar till realiteten, så vill jag erinra om, att nu föreliggande förslag innehåller 332 paragrafer. Herr Melin har i sin reservation endast framställt anmärkningar mot 10 af dessa. Jag förmodar, att han dervid valt ut de paragrafer, hvilka han funnit mest anmärkningsvärda. Granskar jag nu dessa 10 paragrafer, så finner jag, att rörande två reservationens anmärkningar endast bestå deri, att herr Melin yrkar omarbetning af paragrafernas lydelse så till vida, som han önskar, att rederierna ej skola vara skyldiga att betala extra ersättning för helgdagsarbete med lossning och lastning. Hvad beträffar 87 paragrafen — den, som herr Melin i sitt anförande särskildt berörde — hvilken ger besättningen rättighet att få besigtning å ett fartyg, som de icke anse fullt sjödugligt, så yrkar herr Melin i sin reservation endast på en modifikation af dess bestämmelse derhän, att rättighet att begära besigtning, hvilken utskottet tillerkänt halfva besättningen, måtte inskränkas till $\frac{3}{4}$, hvilka dertill böra vara svenska undersåtar. Slutligen finnas bland dessa 10 paragrafer tvenne, der klandret rätteligen borde riktas mera mot nu gällande sjölag än mot förslaget. Ty om förslaget lagt så godt som hela ansvaret för ett fartygs sjöduglighet på befälhafvaren, och om detta är ett fel, så är det ett så mycket större fel att, såsom den gamla lagen, lägga *hela* ansvaret på befälhafvaren.

Nu frågar jag, om det kan vara skäl att, då så många sakkunnige och ytterst förfarne personer nedlagt så mycken årläng möda och arbete på utarbetande af detta förslag, afslå det för att deri möjligen finnas några smärre fel. De äro icke värre, än att de kunna ändras; de äro granskade i utskottet, och det har gjort sitt till för att ytterligare förbättra förslaget; nu återstår det för kamraren att afgöra, huru vida de bristfälligheter, man fortfarande påpekat i förslaget, äro giltiga eller af den beskaffenhet, att hela förslaget bör falla.

Herr Melin har sjelf sagt, att han egentligen endast önskar, att förslagets afgörande måtte uppskjutas ett år, så att det först måtte hinna granskas i något af våra naboländer, der man skulle vara mera förfaren i sjöväsen, och hvilkas rederiföreelse är mera utvecklade än vår. Mot ett sådant yrkande vill jag erinra, att vi redan i Sverige hafva vidtagit åtskilliga förändringar i det nu föreliggande förslaget, och att det kanske skall blifva lättare att få dem antagna äfven i Norge och Danmark nu, än om dessa länder först skulle behandla

förslaget samt möjligen förkasta och stryka somliga af dessa stadganden och i andra vidtog ändringar, af hvilka de äro speciellt intresserade. Det skulle då helt visst bli svårare för oss att få ändringar vidtagna i det syfte, vi önska.

Ett på detta sätt i grannländerna behandladt förslag skulle naturligtvis sedan hos oss blifva öfverlemnadt till lagutskottet eller något särskildt utskott. Herr Melin har klagat öfver den korta tid, som utskottet haft, och sagt, att det icke hunnit med att så noga som önskligt och behöfligt varit sätta sig in i förslaget. Men tiden blefve ju icke längre vid en annan riksdag. En riksdag brukar ju i enlighet med grundlagens bestämmelse vara i 4 månader, och jag förmodar, att om detta utskott icke på denna tid hunnit sätta sig in i frågan, så blefve förhållandet icke bättre ett annat år, om förslaget komme till oss, sedan det behandlats i naboländerna.

Då vi nu genom omständigheternas magt först fått förslaget oss förelagdt, tycker jag, att det är bäst och lämpligast, att vi också pröfva det och antaga det, så framt det ej har så väsentliga fel, att de ej kunna rättas. Men så är icke heller förhållandet, ty med god vilja kan man för visso ändra hvad som möjligen behöfver ändras. Deremot tycker jag, att det icke anstår oss att säga, att förslaget bör först granskas i våra grannländer, för att man der möjligen skall kunna leta fram fel, som vi sjelfva icke kunna hitta på.

Sjölagen är icke en lag, stiftad uteslutande för redare och befälhafvare. Den är stiftad lika mycket för befraktare, besättning och sjöfolk samt många andra, hvilkas intressen deraf beröras. Derför måste man också taga hänsyn till dem och hvad för dem bör vara rätt och billigt.

Detta är hvad jag har att säga rörande de allmänna anmärkningar, herr Melin framställt mot förslaget.

Herr Melin gick sedan igenom åtskilliga §§ och framställde speciella anmärkningar emot dem. Han började med 7 § och ansåg att det var för stor skilnad mellan vanliga rederier och rederiaktiebolag, och att de senare stå i en vida bättre ställning än de förra, därför att de icke hafva personlig ansvarighet. Härpå vill jag svara, att i de fall, der personlig ansvarighet åligger redare, der åligger den också rederiaktiebolag, så till vida, att ett rederiaktiebolag, om det har någon annan egendom än det fartyg, hvarom fråga är, t. ex. en reservfond eller dylikt, så svarar det äfven med denna egendom. Den anmärkningen är således icke så särdeles betydelsefull. Man kan väl för resten icke vilja, att alla affärer skola ställas på aktiebolag, lika litet i afseende på sjöfarten som i annan handel och köpenskap.

Vidare vände sig herr Melin emot 8 §, der det är fråga om redares skyldighet att svara för skada förorsakad af annat folk än besättningen, som på uppdrag af befälhafvare förrättar sjötjenst. Han nämnde särskildt stufvare och tvångslotsar. Men stufvare skall väl i många fall befraktaren betala och skicka ombord, och gör han detta, bör han väl ock svara för dem. Hvad tvångslotsar angå, så äro de icke med på uppdrag af befälhafvaren, utan hafva kommit ombord

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.

(Forts.)

Å tienstens vägnar, och då står väl icke befälhafvaren i ansvar för dem.

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts)

Vidare nämnde han 15 § och ansåg att det är för kort tid, inom hvilken redareräkning skall afgifvas. Men den tiden kan ändras genom öfverenskommelse mellan delegarne i rederiet. — Jag vill af orsak, som jag i början af mitt anförande nämnde, icke fortsätta vidare med att nu i detalj besvara alla hans anmärkningar, utan skall nöja mig med det sagda. Jag har dermed endast velat visa, att äfven dessa anmärkningar förefalla mig icke så betydelsefulla, att ett förslag af denna omfattning bör falla på dem.

Jag yrkar bifall till förslaget.

Herr Gumælius: När jag redan så här tidigt under öfverläggningen begärt ordet i denna fråga, så är det icke för att göra något yrkande i saken; jag är icke ens färdig med mitt eget votum i frågan, utan vill låta det bestämmas af de skäl, som komma att möta hvarandra under öfverläggningen. Men jag har begärt ordet för att göra kammaren ett par meddelanden.

I går infunno sig här i kammaren ombud för åtskilliga korporationer och enskilda personer i Stockholm, hvilka hafva intressen att bevaka i denna fråga. Jag antager att det var deras mening att vända sig i första rummet till äldste riksdagsmannen på stockholmsbänken, baron Fock, hvilken också var här i går oaktadt ohelsa för att deltaga i de gemensamma voteringarna, men redan hade aflägsnat sig så fort voteringarna slutade. De nämnda personerna vände sig då till mig och anhöllo, att jag måtte till mina kamrater på stockholmsbänken och helst till Riksdagens Andra Kammare framföra ett uttalande från ångfartygsbefälhafvaresällskapet, sjömannaföreningen samt åtskilliga sjökaptener och ångbåtsbefälhafvare i Stockholm. Detta var den ena adressen i fråga, och jag ber att härmed få bringa den till kammarens kännedom. Stald till Stockholms stads herrar representanter i Riksdagen, lyder den sålunda:

Till Stockholms stads herrar representanter i Riksdagen.

På kamrarnes bord hvilat för närvarande till omedelbart förestående behandling särskilda utskottets utlåtande i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen med förslag till sjölag m. m. Innan detsamma afgöres, hafva undertecknade ansett sig i sjöfartens intresse och öfvertygade att härutinnan uttala en åsigt, som hyllas af det långt öfvervägande flertalet af denna närings idkare och förlagsmän, böra till hufvudstadens representanters behjertande framhålla de stora betänkligheter, som möta ett omedelbart antagande af det föreliggande lagförslaget i oförändradt skick.

Vi erinra om de tungt vägande anmärkningar, som dels framkommit vid förslagets granskning af de särskilda myndigheter, hvilkas utlåtande det blifvit understäldt, och hvilka af tvenne högsta domstolens ledamöter ansetts nog allvarliga att föranleda deras afstyrkande af förslaget i dess helhet, dels uttalats i pressen eller funnit sitt uttryck i petitioner och framställningar till de myndigheter, hvilka

haft lagförslagets förberedande behandling sig anförtrodd. I de flesta af dessa uttalanden återfinner man tvenne hufvudanmärkningar mot förslaget: den första, att det gått längre, än som af bristerna i nu gällande sjölag betingas, eller med andra ord, att en revision af densamma varit att föredraga framför en ny sjölag — en af högsta domstolens ledamöter motiverar också sin afstyrkan dermed, att ingen ny sjölag är af behovet påkallad —; den andra: att komiterade, som utarbetat lagförslaget, af sin önskan att åstadkomma öfverensstämmelse med grannländernas lagstiftning låtit föra sig alltför långt och intagit i lagen bestämmelser, som icke äro rätt tillämpliga på hos oss bestående förhållanden. Utan tvifvel är enhet med grannländerna, särskildt med Norge, i lagstiftningen på detta område ett önskemål af stor vikt, men dels hafva de af högsta domstolen företagna förändringarna i förslaget redan rubbat densamma, dels har man ju, innan norska Stortinget förehaft förslaget till behandling, ingen visshet huru vida den önskade enheten kan nås genom ett antagande af förslaget sådant det nu i svenska riksdagen föreligger. I alla händelser äro bristerna i den gällande sjölagen icke så stora, att någon fara ligger i ett uppskof med antagandet af en ny; ej heller går det förtjenstfulla arbete, som nedlagts på nu föreliggande förslag, derigenom förloradt. Då dertill kommer, att genom ett afvaktande af grannländernas representantförsamlingars uttalanden i saken den enhet i lagstiftningen, som varit förslagets upphöfsmäns hufvudsakliga ögonmärke, kan ernås i ännu högre grad, än nu är möjligt, så tveka vi icke att värdsamt hemställa till hufvudstadens representanter i riksdagen, att de måtte benäget medverka dertill, att det nu på kamrarnes bord hvilande förslaget till ny sjölag icke för närvarande måtte vinna Riksdagens bifall.

Stockholm den 29 april 1891.

För ångfartygsbefälhafvare-sällskapet:

Dess styrelse.

Fing. von Sydow.

O. F. Hedberg.

Joh. Wilh. Axberg.

J. Werner.

Carl Pettersson.

H. Byström.

C. R. Samsioe.

A. F. Ekdahl.

För sjömannaföreningen:

Dess styrelse.

O. F. Hedberg.

G. H. Holmström.

J. Werner.

David Ekebohm.

Aug. Lindvall.

J. L. Hultman,
Sjökapten.

Ludv. Jublin,
Sjökapten.

F. F. Neukirck,
Sjökapten.

J. A. Winberg,
Sjökapten.

Hugo Engelbrecht,
Sjökapten.

O. F. Klintberg,
Sjökapten.

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

<i>H. A. Asplund,</i> Sjökaptén.	<i>Gustaf Lindberg,</i> Sjökaptén.	<i>P. O. Hultén,</i> Sjökaptén.
<i>J. E. Wulferona,</i> Sjökaptén.	<i>M. Kliniberg,</i> Sjökaptén.	<i>Otto Falck,</i> Sjökaptén.
<i>P. W. Söderman,</i> Sjökaptén.	<i>J. W. Söderman,</i> Sjökaptén.	<i>Axel Johansson,</i> Sjökaptén.
<i>A. J. Ehrlin.</i>	<i>J. Ugarph,</i> Sjökaptén.	<i>Aug. Svenson,</i> Sjökaptén.
<i>C. J. Tjulin.</i>	<i>L. E. Olsson.</i>	<i>J. F. Sandsten,</i> Sjökaptén.
<i>K. W. Cavalli,</i> Sjökaptén.	<i>C. E. Sederström,</i> Ångbåtsbefälhafvare.	<i>Joh. A. Holm,</i> Sjökaptén.
<i>F. H. Lundqvist,</i> Ångbåtsbefälhafvare.	<i>A. Salén,</i> Ångbåtsbefälhafvare.	<i>A. G. Anderson,</i> Ångbåtsbefälhafvare.

Detta är nu hufvudskriften, som jag här uppläst. Jag har med någon förvåning sett en motsvarande skrivelse införd i Nya Dagligt Allehanda för i går afton. Den är till sin text lika med den adress jag uppläst, men skiljer sig deri, att ångfartygsbefälhafvareföreningens styrelse der representeras af 11 namn, men här blott af 8; jag har hört sägas att styrelsen består af 12 medlemmar. Sjömannaföreningens styrelse är här i hufvudskriften representerad af 5 namn, men der af 23. Detta måtte likväl bero på ett misstag, då styrelsen endast består af 7 personer; förmodligen beror misstaget på att man icke märkt skilnaden mellan styrelsens medlemmar och kaptenerna, som kommit efteråt, utan tagit allt i svit, dock med borttagande af titlarne. Emellertid finner jag att i Nya Dagligt Allehanda saknas ett namn bland dem, som höra till sjömannaföreningen och finnas i hufvudskriften, samt 8 namn bland de ångbåtsbefälhafvare och sjökaptener, som undertecknat hufvudskriften.

Jag kommer, till underlättande af notariernas besvär, att öfverlemnna hufvudskriften till protokollet och har endast ansett mig böra fästa uppmärksamheten på den nu angifna skilnaden, på det att framtida forskare icke skola komma i något större bryderi, om de komma att jemföra det ena med det andra.

I går afton öfverlemnades ytterligare till mig en helt kort adress från åtskilliga fartygsegare och assuradörer här i Stockholm, lydande sålunda:

Undertecknade, intresserade i svensk sjöfart, få härigenom, anslutande oss i hufvudsak till de skäl, som finnas angifna i herr O. A. Brodins reservation till särskilda utskottets n:o 1 utlåtande n:o 2 angående antagande af ny sjölag, bemästa, att Riksdagen, med erkännande af det framstående arbete, som är nedlagdt i så väl Kongl. Maj:ts som utskottets förslag, för närvarande måtte afslå detsamma.

Stockholm den 29 april 1891.

G. O. Wallenberg.
E. Liljewalch.

Jacob Settervall.
Albert Starck.

F. J. Brogren.
C. Thulin.

Filip Slöör.
Gustaf Rödbom.
J. Barfoed

J. F. Lagerholm.
Georg Tempelman.
Gust. Förselius.
Axel Johnson.

Emil Boman.
Otto Hellsten.
G. Beskow.

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

Äfven denna skrift följer i hufvudskrift med till protokollet. Jag har som sagt för ögonblicket intet yrkande att göra.

Herr Svanberg: Då jag nu begärt ordet, har jag gjort det ej så mycket för att bemöta de mot förslaget, sådant det föreligger, af reservanterna i deras reservation och nu ytterligare här i dag af herr Melin framställda anmärkningar — det skulle för mycket upptaga kammarens tid, och jag kan kanske få tillfälle att återkomma till samma anmärkningar, då de §§, mot hvilka de äro riktade, föredragas — utan jag har egentligen, såsom ledamot i utskottet och då jag icke mot dess utlåtande reserverat mig, ansett mig böra tillkännagifva min ställning till frågan *i dess helhet*. De af herr Melin i dag framställda detaljanmärkningar mot förslaget hafva för resten till största delen blifvit i utskottet bemötte. Och hvad beträffar de yttranden, som af enskilda personer i de åbcropade petitionerna från åtskilliga håll blifvit gjorda, så kan man väl icke begära att vi här i kammaren skola kunna fästa så synnerligt afseende dervid, så mycket mindre som om dem med allt skäl gäller den gamla satsen: så många hufvuden, så många meningar.

Mine herrar! Det är ju alldeles gifvet, att ett lagförslag, hvilket berör så många i sjöfarten intresserade parter som detta, icke kan fullt tillfredsställa alla. Lagstiftaren har här haft att jemka och skilja mellan många intressen: redarens, befälhafvarens, besättningens, assuradörens, befraktarens; och det vore underligt, om det ej bland alla dessa intressen skulle finnas något, som icke skulle anse sig fullt tillfredsstäldt utan hafva blifvit i någon mån tillbakasatt. Att gifva hvar och en sitt är icke alltid en så lätt uppgift; men jag anser emellertid, att detta lagförslag på ett lyckligt sätt och så mycket som möjligt tagit behörig hänsyn till de skilda intressen, som af förslaget beröras. Den opposition, som förslaget möter, synes mig hufvudsakligen, ja nästan uteslutande hafva utgått från en del af landets redare och befälhafvare, hvilka sistnämnde ju i flera afseenden hafva skilda men i många andra afseenden åter gemensamma intressen med redarne. Deremot har jag icke förspott något synnerligen nämnvärdt missnöje med förslaget från sjöfolkets sida ej heller från assuradörer och befraktare.

Att vår rederinäring länge arbetat och äfven för närvarande arbetar under särdeles tryckta konjunkture, och att man således bör på allt sätt understödja densamma, är jag den förste att medgifva. Men jag frågar, mine herrar, om vi, efter närmare undersökning och pröfning af det nya förslaget, med rätta kunna påstå att detsamma ålägger redare och befälhafvare några synnerligt större förpligtelser och bördor än förut enligt gällande sjölag, rätt tolkad, ålegat dem. Hvad angår redarnes så mycket omtalade personliga ansvarighet — I veten, mine herrar, att enligt gällande sjölag åligger redare en dubbel

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

ansvarighet: den personliga, då han svarar med allt sitt gods, och en annan, då han för sina förbindelser ansvarar endast med sjöförmögenheten eller med fartyg och frakt — denna personliga ansvarighet har enligt min åsigt i det nya förslaget icke i någon enda punkt blifvit utvidgad. Deremot har den genom en allmänare affattning af de bestämmelser, som i 7 § andra stycket inskränka redarens ansvarighet till fartyg och frakt, tydligare och klarare blifvit begränsad. Det har sagts, att den utländska lagstiftningen i fråga om den personliga ansvarigheten skulle vara gynsamare för redarne än nu föreliggande förslag. Men detta påstående håller icke streck. Jag skulle i sådant afseende, om det vore tid, vara i tillfälle att åberopa bevis härfpå från så väl den tyska som den franska och engelska rätten. Men för öfrigt — jag skall tillåta mig att citera några ord i utskottets utlåtande — därfven om redarnes nuvarande fri- och rättigheter till äfventyrs 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* häfva hans intresse; förslaget har icke heller i något afseende åsidosatt rederiernas *berättigade* intressen. Tyvärt om innefatta flere bestämmelser en väsentlig *förbättring* i redarens ställning.» Utskottet uppräknar derefter, på sätt herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet erinrat, tio särskilda fall, uti hvilka en, dylik förbättring i redares ställning blifvit vidtagen. Herr statsrådet uppläste tre af dessa fall. Men det är icke nog med tio fall; jag har samlat ännu flera ur förslaget, och jag har här en förteckning öfver dem. Jag vill icke upptaga kammarens tid mer än med att anföra några få af dem: 5 § gifver medredare ett förut saknad skydd emot förlust af fartygets rätt att föra svensk flagg. § 28 låter redaren bestämma, huru vida befälhafvare eger föra handelsvaror i kajutan. Detta fick han opåtaladt göra förr. § 34 stadgar att sjöfolk, som på konsuls befällning tages ombord, skall biträda vid skeppsarbetet. Det behöfde de icke förr.

Vidare stadgas t. ex. i 65 § — hvilket icke heller är påpekadt i utskottets betänkande — att straffhyra, när befälhafvaren afskedas utan skälig orsak, i visst fall kan utgå i högst 3 månader, under det deremot 57 § i den gamla sjölagen i detta fall bestämmer 4 månader.

Jag anser sålunda, att motståndet mot det nya förslaget från redarnes sida icke är fullt befogadt. Rederierna hafva genom det samma erhållit så många fördelar, att desamma enligt mitt förmenande fullt uppväga de af utskottet antydda inskränkningarna.

Jag skall nu öfvergå att något tala om *befälhafvarnes* ställning enligt det nya förslaget. Man har om befälhafvaren påstått, att förslaget skulle ålägga honom en mycket ökad ansvars- och ersättnings-skyldighet. Jag ber i detta afseende att få hänvisa till, hvad utskottet anført å sid. 10, 11 och 12 i dess utlåtande och särskildt till hvad det yttrar om den nu så mycket omskrifna och omtalade 26 §. Utskottet säger der, att »26 § i förslaget icke ålägger befälhafvaren någon enda skyldighet, som han icke har jemväl enligt de mera generellt affattade reglerna i 40 § sjölagen.» Och hvad utskottet der sagt, det står utskottet för.

Jag måste sålunda, till dess motsatsen styrkts, tillbakavisa de påståenden, som gjorts, att förslaget skulle komma att ställa redare och befälhafvare i en vida sämre ställning, än de förut innehaft. Jag går nu härefter att framhålla några af förslagets förnämligaste förtjänster framför nu gällande sjölag.

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

Förslaget preglas, såsom man lätt finner, af ett med nutidens fordringar mera öfverensstämmande humant åskådningssätt i fråga om besättningen. Mer än nu gällande sjölag behandlar förslaget sjömannen såsom en fri människa, ej såsom ett tillbehör till fartyget. Jag behöfver endast erinra om afskaffandet af all kroppslig åga (i 44 §), och om de §§, som tillåta besättningen att mera fritt än förut förfoga öfver sitt enda kapital, sin arbetskraft, så att den icke behöfver tvingas att mot sin vilja år från år medfölja ett fartyg på den ena resan efter den andra o. s. v. Jag kan ock tillägga 87 §, som jag äfven anser innebära ett stort steg framåt, och hvari det stadgas, att sjömännen skola kunna begära att få erhålla besigtning på ett sjöodugligt fartyg, så att de icke behöfva gå ut med det. Det tillhör nutidens civilisation att akta på, att äfven sådana bestämmelser varda införda i våra lagar.

Vidare är genom förslaget — och det är derigenom detsamma sa synnerligen utmärker sig framför vår nuvarande sjölag — vida bättre sörjdt för skydd, för lif och egendom till sjös än förut. De skärpta bestämmelserna rörande förande af skeppsdagbok, om sättet för afgifvande af sjöförklaring och om undersökning om anledningar till sjöolycka äro sannerligen nödvändiga för förekommande af möjligheten att kanske hundrade, ja tusentals människor och egendom af millioners värde försvinna i hafvet *utan verklig pröfning* och tillförlitlig undersökning af huru härvid gått till.

Jag har förut anfört, att enligt min åsigt ansvaret för en befälhafvare, derest han låter fartyget utlöpa ur hamn i icke sjövärdigt skick (§§ 26 och 292), icke i sjelfva verket blifvit i det nya förslaget skärpt, men befälhafvarens pligter härutinnan hafva i förslaget blifvit till ledning för honom och andra *klarare och fullständigare affattade*, än som skett i 40 § af gällande sjölag. Deremot ålägger det nya förslaget redaren, derest han föranleder befälhafvaren att gå ut med ett sjöodugligt fartyg eller med råd och dåd, såsom det heter, främjar något sådant, ett ansvar, som redaren icke förut egt. Man kan väl icke säga, att dessa af mig nu anförda stadganden, tillkomna i syfte af skydd för lif och egendom, äro för stränga. Äfven vi, mine herrar, måste här i Sverige vara betänkta på att *snart* åstadkomma lagstadganden, hvarigenom besättning, assuradörer, passagerare kunna, så vidt möjligt, undgå att mista lif och egendom med föräldrade, skröpliga och illa utrustade fartyg, som i sådant skick, om än lyckligtvis ej så ofta, dock någon gång sändts och — hvem vet — hädanefter ännu oftare kunna komma att sändas till sjös af svenska rederier. Plimsolls tal om »flytande likkistor» träffar nog äfven oss, om än i *vida mindre grad* än en eller annan af öfriga nationer. Då England och Tyskland, med sina mycket strängare stadganden om fartygs sjöoduglighet, kunna härda ut i den stora konkurrensen, så kunna nog vi det också,

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

äfvén om ett band, strängare än förr, skulle blifva lagdt på rederi och befäl i afseende å fartygs sjövärdighet.

Af hvad jag nu anfört torde kammaren finna, att jag är böjd att rösta för antagande af förslaget i dess helhet. Sällan torde väl för svenska Riksdagen framlagts ett så väl förberedt och granskadtt lagförslag som det nu förevarande. Vid dess utarbetande hafva samrådt sakkunnige personer från hvar och ett af de tre nordiska rikena, framstående jurister, köpmän och redare, (från Norge märkas särskildt två dess förnämsta redare, Harbitz och Ihlen).

Öfver det svenska förslaget hafva hörts kommerskollegiet samt samtliga handels- och sjöfartsnämnder i riket, af hvilka senare 14 tillstyrkt förslagets antagande, 6 framställt vissa anmärkningar mot detsamma och endast en (den i Gefle) afstyrkt förslaget. Då förslaget föredrogs i högsta domstolen, framställdes visserligen flera detalj-anmärkningar mot särskilda bestämmelser i förslaget, men endast två ledamöter afstyrkte detsamma i dess helhet, hvarvid är att märka, att den ene ledamotens afstyrkande gälde förslaget i det skick, hvori det då vid föredragningen förekom, alltså icke sådant det nu föreligger. Hufvudsakligen med ledning af högsta domstolens anmärkningar har förslaget sedermera ytterligare granskats, dervid de af högsta domstolens flertal påyrkade ändringar, med några få undantag, blifvit vidtagna. Ytterligare tillkommer nu den i utskottet verkställda granskning, som ledt till åtskilliga ändringar och, som utskottet vill hoppas, förbättringar. Att nu endast på grund af de utaf reservanterna framställda, i min tanke ej betydande anmärkningar förkasta frukten af allt detta grundliga och långvariga arbete, anser jag ej tillräddigt. Man må äfvén komma i håg, att pröfningen af ett internationelt lagförslag sådant som detta bör ske mera varsamt och hänsynsfullt än i fråga om annan lagstiftning inom den allmänna privaträttens område, och att man förty ej bör så mycket fästa sig vid möjligen framställda anmärkningar ur ensidigt nationel synpunkt, utan mera se till, om lagförslaget tillfredsställer anspråket på åstadkommande af enhet i de länders lagstiftning, hvarom frågan gäller. Att förslaget uppfyller skäligen anspråk i detta afseende, torde ej kunna jäfvas. En önskelig öfverensstämmelse i de skandinaviska ländernas sjölagstiftning har utan tvifvel genom förslaget åstadkommits. Hvad herr Melin yttrat derom, att »någon nödvändighet för frågans afgörande af denna riksdag ej förefinnes, alldenstund lagförslaget ej ännu förekommit till behandling i Danmarks och Norges representantförsamling», kan jag ej gilla. Då vid framläggandet inför de särskilda representationerna af internationella lagförslag full samtidighet i afseende på beslutsfattande icke kan i hvarje fall uppnås, måste ju alltid ett af dessa länder först fatta sitt beslut i frågan. De redan gällande skandinaviska lagarne: vexellagen, firnalagen, varumärkeslagen, hafva först antagits af Sverige, och jag kan ej förstå, hvarför det ej äfvén i fråga om antagandet af en gemensam sjölag, då förslaget härom nu kommit att af den svenska representationen först behandlas, skulle vara Sverige värdigt att gå i spetsen. Man kunde ju tänka sig, att äfvén Norge eller Danmark ville, innan de fattade sitt beslut, först veta Sveriges tanke i frågan; och huru skulle det då gå med hela lagförslaget?

Det måste i allmänhet betraktas som en fördel att »vara i förhand» vid behandling af lagförslag, hvilka, såsom detta, framläggas till antagande af flere representationer: de vilkor den först beslutande bestämmer måste ofta sedermera antagas af de andre för att ej äventyra förslaget fall. Sätter man sig frivilligt i efterhand, får man sedan — för att icke bryta samstämmigheten — finna sig i att taga hvad man kanske icke velat hafva och blifva af med sådant, som man i själfva verket ville hafva. Om förslaget nu här i dag afslås, är det en betänklig sak; det kan sedermera komma att återopas såsom ett skäl mot förslaget antagande i Norge, att svenskarne äro missnöjda dermed och ej vilja hafva det — och hvarför skola då norrmännen taga det? Jag drager slutligen ej i betänkande att, *äfven* under förutsättning att lagförslaget mot förmodan ej skulle blifva antaget i Norge, såsom reservanterna möjligen föreställt sig, här förorda förslaget antagande *ensamt* från synpunkten af den svenska sjölagens revision. Det innehåller sådana förbättringar, sådana förtydliganden i nu gällande sjölag, att förslaget ensamt på grund deraf förtjenar att antagas.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Med herr Svanberg förenade sig herrar *Skytte*, friherre *von Schwerin*, *Larsson* i Mörtlösa, *Bülow* och *Schöning*.

Herr greve Hamilton yttrade: Jag har begärt ordet hufvudsakligen därför att jag trott det vara önskvärdt att någorlunda tidigt under diskussionen klargöra, att den uppfattning, som förkläktats af utskottets majoritet, äfven delas af andra ledamöter i kammaren. Här har yrkats, att vi nu skulle förkasta detta viktiga lagförslag för att sedermera i framtiden möjligen återupptaga detsamma, sedan det först pröfvats af Norges och Danmarks representationer eller åtminstone af norska stortinget. För att vi skola lemna gehör åt ett sådant yrkande, måste därför anföras synnerligen talande och starka skäl. Ty, såsom så väl herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet som den nästföregående talaren framhållit, i vanliga fall är det naturligtvis i fråga om internationella lagstiftningsarbeten sådana som detta en betydande fördel att få afgifva sitt votum först. Man har då fria händer; kan handla uteslutande ur synpunkten af sina egna intressen; och, sedan förslaget upphöjts till lag, har man faktiskt undandragit sig möjligheten af att inlåta sig på vidare diskussion om eftergifter för rättsuppfattningen i de andra länderna. Sätter man sig åter i »efterhand», måste man, såsom den nästföregående talaren äfven framhållit, i allt väsentligt — i fall man nemligen verkligen vill en gemensam lagstiftning — gifva efter för hvad grannländerna redan fastslagit. Hittills hafva vi varit vana att se dessa skandinaviska lagförslag först hänskjutas till Sveriges votum. Hvilka skäl skulle då nu förmå oss att i detta särskilda fall frångå denna enligt vanliga förhållanden fördelaktiga praxis, förmå oss att nu sjelfvilligt följa i Norges kölvatten, i stället för att såsom hittills gå i spetsen? Dessa skäl skola väl återfinnas i de anmärkningar, som framstälts i de af representanterna från Göteborg och Gefle afgifna reservationerna, anmärkningar hvilka dessa rederinäringens målsmän framställt inom utskottet, men hvilka

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

icke af utskottet godkänts, och hvilka de därför nu genom sina reservationer velat hänskjuta till Riksdagen eller snarare till — norska stortinget.

Dessa anmärkningar sönderfalla i två hufvudgrupper. Den första karakteriseras af det uttalande af Göteborgs handels- och sjöfartsnämnd, som den ärade representanten från Göteborg återgifvit i sin reservation. »Det torde icke vara allt för djerft att påstå», säger denna nämnd, »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.» »*En och annan gång må hända!*» — Uttalandet är just icke synnerligen skarpt, som herrarne finna. Men härtill kommer, att detta uttalande icke — såsom af det sammanhang, i hvilket det anföres, kunde slutas — afser det nu föreliggande förslaget, icke Kongl. Maj:ts förslag, ännu mindre utskottets, det afser *sjölagskomiténs* förslag. Men öfver sjölagskomiténs förslag yttrade sig icke blott Göteborgs, utan äfven de flesta andra handels- och sjöfartsnämnder. Och dessa nämnder granskade förslaget just ur den svenska rättsuppfattningens synpunkt. Ur samma synpunkt granskades det sedermera af kommerskollegium och slutligen af högsta domstolen, der särskildt en mängd anmärkningar framställdes just i syfte att bereda större inflytande åt den svenska rättsuppfattningen. På grund af dessa anmärkningar blef äfven förslaget i väsentliga delar omarbetadt, och lyckades det vår regering att genom underhandlingar med vederbörande justitiedepartement i Norge och Danmark få dessa ändringar af dem accepterade. Rederinäringens mälsmän hafva sedermera ytterligare varit i tillfälle att inför särskilda utskottet betona önskvärdheten af att få den svenska rättsuppfattningen ännu mera tillgodosedd. Och utskottet har med anledning häraf ytterligare vidtagit åtskilliga ändringar i förslaget. Men i trots af allt detta tyckas reservanterna — eftersom de fortfarande åberopa detta uttalande af Göteborgs handels- och sjöfartsnämnd — fortfarande förmena, att man icke ännu tagit tillräcklig hänsyn till den svenska rättsuppfattningens särskilda kraf. Jag skall för närvarande icke uttala mig om huru vida reservanterna hafva rätt i detta sitt påstående. Jag vill blott fästa uppmärksamheten på den uppenbara och efter mitt förmenande rent af orimliga motsägelsen mellan denna premiss: påståendet att man i detta lagförslag icke tagit nog hänsyn till den svenska rättsuppfattningen, och konklusionen: yrkandet att, för att få förslaget bättre eller mer i öfverensstämmelse med våra önskningar, hänskjuta detsamma till norska stortinget. Jag hyser den största aktning för norska stortinget. Just därför tror jag, att stortinget icke vill åtaga sig den uppgiften att göra detta förslag mer svenskt än det är. Snarare tror jag, att man får vara stortinget tacksam, om det accepterar de många medgifvanden åt den svenska rättsuppfattningen, som redan gjorts.

Den andra hufvudgruppen af anmärkningar utgöres af flere olika uttalanden i reservationerna, hvilka alla resultera i en klagan, att man icke tillräckligt tillgodosett rederinäringens intressen, att förslagens bestämmelser skulle blifva allt för betungande för denna näring. Jag

är visserligen, herr talman, der vid lag af aldeles samma uppfattning, som utskottet; jag förmenar, att dessa klagomål icke äro i ringaste mån befogade. Atminstone har den noggranna granskning jag egnat de anmärkningar, som af reservanterna framstälts, ingalunda bestyrkt det framställda påståendets rigtighet; tvärt om tror jag mig hafva funnit, att de anmärkningar som framstälts i de allra flesta fall förete ett starkt syskontycke med den ärade geflerepresentantens originella reservation mot 7 paragrafen, då han såsom ett fel hos paragrafen frambäller, att der icke införts ett stadgande, som enligt hans förmenande vore »klokt och rättvist», nemligen att redares ansvar inskränktes till fartyg och frakt. Det ser nästan ut, som om han trodde, att det för närvarande vore så. Jag kan dock ej tänka mig, att en så sakkunnig person som han verkligen kan göra det. Jag kan ej heller tro, att han på allvar föreställer sig, att en så orimlig bestämmelse kan hafva accepterats af något civiliseradt land. Jag vill hemställa till den ärade reservanten, hvad han skulle säga, om han såsom skeppsbyggare anförtrorde en redare ett skepp på kredit, och detta sjönke med last och allt, och redaren sedan, då han blefve uppmädat att betala, svarade: »Nej, jag ansvarar endast med fartyget, och det ligger på havets botten.» — Eller ock äro de framställda anmärkningarna likartade med dem, som nyss gjordes af min ärade vän på göteborgsbänken, då han klagade öfver, att förslaget icke i likhet med gamla sjölagen var försedt med hänvisningar. Den gamla sjölagen är icke försedd med hänvisningar, men väl de editioner som företagsamma förläggare utgifvit och som min ärade vän läst — och jag förmodar att äfven sådana editioner af detta förslag skola utgifvas, om det blir upphöjdt till lag. Det är visserligen, herr talman, min uppfattning, att de anmärkningar, på hvilka reservanterna stödt sitt yrkande, likna dessa. Och det samma gäller de petitioner, som vi här hört föredragas och hvilka uttryckligen säga sig vara fotade på de grunder, som angifvits i reservationerna.

Men jag skall mycket gerna suspendera mitt omdöme härom. Jag är mycket villig att ännu en gång taga frågan i allvarligaste öfvervägande. När de ärade representanterna för rederinäringen vid hvarje paragraf få tillfälle utveckla sina åsikter, så får man se om de möjligen hafva mera rätt än hvad man kan tro af hvad som anförts i reservationerna och hvad som hittills förekommit i debatten. Jag är den förste att erkänna, att man får vara mycket omsorgsfull, när det gäller vår rederinäring. Jag är därför, som sagdt, fullt villig att ännu en gång lyssna till hvad rederinäringens målsmän kunna hafva att andraga. Men hvad jag icke är villig till, och hvad jag icke heller tror att denna kammare är villig till, det är att sedan detta förslag utarbetats af en komité, der rederinäringen varit synnerligen väl företräd — den ärade reservanten på göteborgsbänken syntes visserligen icke vara fullt tillfredsstäld med komiténs sammansättning, men, om jag fattade honom rätt, gälde hans anmärkning icke sakkunskapen utan endast intresset hos rederinäringens målsmän inom komitén — sedan vidare förslaget varit underkastadt kritik af de svenska handels- och sjöfartsnämnderna, der väl både sakkunskapen och intresset för rederinäringen torde vara representerade, och sedan det slutligen under tre månaders tid granskats i

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

det särskilda utskottet, der rederiänringens intressen bevakats af så skickliga, framstående och kunniga personer som de båda reservanterna, jag är — säger jag — när allt detta skett, icke villig att säga: här äro dock några anmärkningar kvar, som utskottet med stor majoritet underkänt. Dem anser jag svenska Riksdagen vara inkompetent att pröfva och önskar därför, att hela förslaget må hänskjutas till norska stortinget.

Den ärade reservanten på göteborgsbänken har visserligen här anfört ännu ett skäl för förslagets förkastande. Han menade, att frågan ännu icke blifvit tillräckligt utredd. Det är alltid det skälet, som man anför, när en stor fråga kommer före. Låt oss dröja med den, säger man, så att vi bättre hinna sätta oss in i den! Men jag undrar, om det, i fall man uppsköte förslaget, verkligen skulle blifva ett synnerligen fruktbarande studium och kritik af detta betänkande. Vi hafva nyligen sett exempel på, huru det går i dylika fall. Förra året framlades af regeringen ett förslag om arbetares olycksfallsförsäkring, men det förkastades af Riksdagen, som sade: vi äro icke beredda att afgöra frågan, vi få lof att studera saken till nästa riksdag. Nu har denna riksdag kommit. Men hafva väl alla nu studerat frågan? När den var före här om dagen ville man åter undanskjuta den — af alldeles samma skäl som i fjol. Och få se, om man icke äfven gör det — för att nästa år för tredje gången börja samma historia. Detta förslag har, såsom flere gånger framhållits, utarbetats under medverkan af representanter för rederiänringen, och representanter för rederiänringen hafva sedermera icke blott haft tillfälle att yttra sig öfver förslaget, utan äfven i rikt mått begagnat sig deraf. Skulle vi då icke vara kompetenta att vid hvarje paragraf döma om huru vida de yrkanden, hvilka ännu kvarstå, verkligen förtjena afseende. För min del åtminstone kan jag icke se något skäl, hvarför Riksdagen just i detta fall skulle vara oförmögen att gå så till väga.

Med afseende på den föreliggande paragrafen framstälde den ärade reservanten på göteborgsbänken visserligen några anmärkningar, men det föreföll mig som om det varit norska anmärkningar mot 1 § i det norska förslaget. Hvad som finnes i 1 § är icke annat än precis hvad som för närvarande gäller.

Jag ber att få yrka bifall till den föredragna paragrafen.

Herrar *Johansson* i *Esset*, *Hahn* och *Bokström* instämde häruti.

Vidare anförde:

Herr *Lilljeqvist*: Jag begärde ordet för att meddela ett telegram, som är stäldt till en af representanterna på göteborgsbänken. Det har följande lydelse: »Undertecknade skeppsredare, som hufvudsakligen på de skäl, herrar *Brodin* och *Melin* i sina reservationer anfört, anse att det föreliggande förslaget till ny sjölag icke för närvarande bör af Riksdagen antagas, anhålla, att ni och öfriga för saken intresserade riksdagsmän från Göteborg täcktes i kammaren kraftigt förfäktas denna mening.» Telegrammet var undertecknad af *Adolph Meyer*, *Knut Dalman*, *Harald Sternhagen*, *August Carlsson* och *Th.*

Ahlenberg. De representera de största af ångbåtsrederierna i Göteborg, hvilka till sammans ega 46 större ångare. Det är nästan alla stora rederier i Göteborg utom ångfartygsaktiebolaget Thule, hvars redare är herr Melin, och som eger 7 ångare. Jag kan dessutom tillägga, att jag kommit i beröring så väl med redare som befälhafvare, af hvilka, så vidt jag vet, ingen haft annan mening än den redarne i Göteborg uttalat.

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

Afven om man erkänner, att det föreliggande förslaget har åtskilliga förtjenster, så kan jag ej förstå, att det är någon så synnerlig brådska med dess antagande, att det nu efter en påskyndad behandling af ett utskott bör göras till lag.

Vår nu gällande sjölag är icke behäftad med så många brister, att man ej kan invänta förslagets granskning af intresserade parter, och särskildt om åsigten eller ändamålet har varit att åstadkomma en lika lagstiftning för Sverige, Norge och Danmark, så skulle förslaget utan tvifvel vinna på en behandling i Norge, hvarest större praktisk erfarenhet i sjöfartsangelägenheter finnes än hos oss.

Enligt min åsigt vore det icke behagligt, om vi antoge förslaget och sedermera på grund af anmärkning i Norge skulle nödgas göra förändringar för vinnande af den afsedda enheten.

Det torde nog vara svårt att vid en lagstiftning vinna allmän tillfredsställelse. Men mot det föreliggande förslaget hafva så allvar samma anmärkningar blifvit gjorda så väl från redare som sjömän och assuradörer eller med ett ord alla intresserade, som ega erfarenhet i frågan, att jag anser att förslaget borde få hvila och ej antagas endast därför, att det godkännes af herrar jurister.

Jag yrkar för närvarande afslag på förslaget i sin helhet.

Herr Johanson i Bastholmen: Jag finner mig pligtig meddela, att bland de många på min ort, som i sjöfartsnäringen äro intresserade, förefinnes i allmänhet den åsigten, att om detta sjölagsförslag antages, så gifves derigenom ett hårdt slag åt denna näring. Skälen härför har herr Melin på göteborgsbänken i sitt sakrika anförande hufvudsakligen framhållit. Man anser nemligen, att den sjölag vi nu ega är rätt god, samt att om deri finnas fel eller brister, skulle dessa kunna afljelpas utan att hela lagen kastas bort.

Efter att i några och tjugu år varit tillämpad, har den nu hunnit att så tränga in i folkmedvetandet, att processer och kostnader ofta kunnat afvärjas. Genom att nu antaga en helt ny lag och dertill en på 332 paragrafer, invecklad och otydlig, blifver sjöfartsnäringen som en gifven följd häraf lidande, och mycket trassel och bråk kommer genom denna lag att uppstå. Man synes icke vilja lyssna till hvad fackmännen och de i sjöfarten intresserade hafva att invända mot förslaget, det är ändock de, som hufvudsakligen få med detta lagförslag att beställa och borde man väl ej då kasta på dem en författning, som de sjelfva anse olämplig och ej vilja hafva.

Af den senaste talaren framhölls att, om vi nu antoge lagen, så skall detta styrka komiterades förslag och befordra dess antagande i Norge. Jag tror ej att Norges storting, hvori sitta ett flertal fackmän jemte praktiske utfvare af sjöfartsyrket, skall låta sig påverkas

Angående af ett beslut fattadt i vår riksdag på juristernas förord och emot
 förslag till fackmännens bestridande.
 ny sjölag
 m. m.

(Forts.)

Herr talman jag yrkar afslag å de föreliggande lagförslagen.

Herr friherre Nordenskiöld: Till en början skall jag be att få varna kammarens ledamöter för att låta den starka agitation, som på senare tider försiggått mot denna lag, allt för mycket inverka på omdömet och mot ett fästande af allt för stor vikt vid de adresser, mot lagen, som blifvit ingifna, uteslutande från redare och fartygsbefälhafvare. Vigten af denna agitation och af dessa adresser beror naturligtvis på vigten af de anmärkningar, som framställts — och jag vill i afseende härpå fråga dem af eder, mine herrar, som uppmärksamt genomläst det myckua, som mot lagen skrifvits: väga de mot densamma gjorda anmärkningar synnerligen tungt, då fråga är att bedöma ett arbete, så svårt och grannlaga och af sådan omfattning som det nu föreliggande? Jag tror att hvarje opartisk skall svara nej härpå, och äfven om man medgifver att en och annan anmärkning är befogad, så vore väl det rätta att hänvisa behandlingen af den paragraf, mot hvilken befogad anmärkning gjorts, tillbaka till utskottet, ej att för den skull såsom reservanterna vilja afslå lagen i dess helhet. Icke bör t. ex. en olika uppfattning om, huru vida redare skall hafva rätt att numrera konossement eller ej, omintetgöras ett tioårigt arbete af de skandinaviska ländernas i hithörande frågor mest kunnige män.

Granskar man de allmänna anmärkningarna, så finner man att de just icke äro af någon synnerlig vikt och betydelse. En af dem har en kamrat på stockholmsbänken nyss på ett öfvertygande sätt vederlagt, den nemligen att vi icke borde taga första steget, utan vänta för att följa andras exempel. Det har funnits tider, då Sveriges Riksdag icke gerna skulle hafva mottagit ett sådant råd; och i detta fall är detta yrkande helt säkert ganska olämpligt. Det vore i sanning besynnerligt, om vi i följd af ett sådant skäl nu skulle vilja förkasta ett så omfattande och omsorgsfullt utarbetadt lagförslag som detta.

Vidare säger den värde representanten för Göteborg, att förslaget är otydligare än den gamla lagen. Jag har underkastat mig ett arbete, som för mig, föga van som jag är att sysselsätta mig med lagparagrafer, varit svårt, tidsödande och mödosamt, nemligen att gå igenom och jemföra paragraf för paragraf i den nu gällande lagen med motsvarande paragrafer i det nya förslaget. Och jag måste obetingadt gifva det senare det vitsordet, att det i afseende å klarhet och tydlighet intager det främsta rummet. Jag kan väl förstå att en person, som under tiotal af år anlitat den gamla lagen, när han för första gången genomgår den nya, tycker sig finna denna mindre klar, än den katekes, som han begagnat under en lång följd af år, och vid hvars uttryckssätt, äfven när de varit mindre lyckade, han småningom hunnit vänja sig. Men för den, som opartiskt bedömer frågan, är domen alldeles gifven.

I alla fall, omdömet om en skrifts tydlighet eller otydlighet är ju i viss mån en smaksak; och jag kan därför ej begära att i detta fall blifva trodd blott på mina ord. Men lyckligtvis kan jag mot

herr Melin anföra en auktoritet, som jag hoppas han icke skall jäfva. Det är nemligen hans medreservant, herr Brodin, som å sin sida klagar öfver, att den nu föreslagna lagen är för *tydlig*. Han säger nemligen på sid. 56 i utskottets utlåtande: »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 regeln ut på att betydligt skärpa ansvaret för redare och befälhafvare,» huru ett förtydligande kan skärpa en lag, är svårt att fatta — men i alla fall hafva vi här ett värderikt omdöme, huru det förhåller sig med den af herr Melin öfverklagade otydligheten.

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts)*

Representanten från Göteborg yttrade vidare, att man bättre skulle nå målet genom omarbetning af den nuvarande sjölagen än genom ett fullkomligt nytt förslag. Till följd af de jemförelser jag gjort mellan dessa två lagar, paragraf för paragraf, kan jag intyga, att den nya lagen i många paragrafer är så öfverensstämmande med den nu gällande, att den betraktas som en omarbetning af densamma. Man måste förvånas öfver, att en skandinavisk komité, der icke allenast svenskar utan äfven danskar och norrmän varit representerade, såsom ett gemensamt förslag antagit en lag, som så smyger sig efter den förut bestående svenska lagen som denna. Att betydliga olikheter i alla fall måste förefinnas, är själfklart. Vi skola komma i håg, att mer än ett fjerdedels sekel har förflutit, sedan den förra lagen antogs. Sedan dess har ju sjöfartsnäringen fått en helt annan gestalt än förut; helt andra vilkor för dess bestånd hafva uppstått. Mycket måste därför ändras, för att göra den lag tidsenlig, som det nu är fråga om att antaga.

Jag skulle ytterligare kunna gå igenom de olika paragrafer, mot hvilka anmärkningar blifvit gjorda af reservanterna, men jag vill icke trötta kammaren dermed. Vi komma i alla fall åter till denna under diskussionens fortgång. Jag vill blott erinra om en nyinförd paragraf, den 87:de; det är Plimsolls-paragrafen i detta förslag. Och söker man rätta orsaken till agitationen emot detsamma, så kan man finna denna orsak i nämnda paragraf, ehuru ingen af reservanterna, lika litet som någon af dem som aflemnat adresser till kammaren, vågat uttala det. Det är en agitation emot Plimsolls-lagstiftningen, som försiggår. Så mycket förmodar jag dock, att kammarens ledamöter följt med meningsutbytet rörande bithörande frågor under senare tider i Europa, att de inse, att vi icke kunna undgå att underkasta oss åtminstone några af de bestämmelser i denna lags syfte, som äro gällande i andra länder. Och dessa bestämmelser äro i sanning äfven hos oss välbehöfliga. Äfven här är jag nog lycklig att såsom auktoritet kunna anföra en af lagförslagets hufvudmotståndare, nemligen herr Brodin. De af herrarne, som genomläst hans motion, n:o 27, om upphäfvande af tullen å fartyg, hafva säkerligen funnit, hurusom under åren 1888, 1889 och 1890 svenska redare inköpt en mängd fartyg från utlandet, och huru

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

som enligt motionärens intyg dessa med vår handelsflotta införlifvade fartygs ålder varit rent af häpnadsväckande. Att dessa sålts för så billigt pris, har naturligtvis berott derpå, att en stor del af dem varit i utlandet utdömda, men deremot hos oss ansetts användbara. Emellertid är det visst, att den, som tror att skeppsrederirörelsen i längden kan vinna på sådant, grundligt misstager sig.

Jag vågar ej längre upptaga kammarens tid med några ytterligare anmärkningar emot reservationerna. När det blir fråga om de enskilda paragraferna, blir jag i tillfälle att återkomma dertill. Af hvad jag anført finna herrarne emellertid, att jag ifrigt önskar det föreliggande lagförslagets antagande. För närvarande får jag, herr talman, yrka bifall till dess första paragraf.

Herr Collander: Då den förste ärade talaren i sitt anförande kom till den punkt, då han yrkade afslag på betänkandet i sin helhet, begärde jag ordet. Jag har nemligen icke kunnat komma till annat resultat, än att det nu föreliggande förslaget är till sjöfartsnäringens verkliga nytta och fromma, och att det därför skulle vara beklagligt, om detta förslag icke blefve af Riksdagen vare sig oförändradt eller med någon modifikation antaget. Jag är lika intresserad som den förste ärade talaren för sjöfartsnäringen och dess utveckling, dess fria utveckling utan de hämmande band, som en mindre förständig tulllagstiftning kan vilja pålägga densamma. Men att det skulle vara en obegränsad frihet för de olika personer, som äro intresserade i denna näring, det är en annan sak. För dem måste det vara af vigt, att det finnes noggrant bestämda gränser uppdragna för deras särskilda intressesferer såsom redare, befälhafvare, befraktare, assuradörer och sjöfolk. Det är viktigt, att den lag de skola följa är så noga bestämd som möjligt. Så är icke förhållandet med nu gällande sjölag. En talare menade, att många processer skulle uppkomma genom den nya lagen. Nej, tvärt om. Antagligen komma många processer att förekommas, hvilka annars skulle hafva uppstått till följd af mindre tydliga bestämmelser i den nu gällande sjölagen.

Reservanterna hafva emellertid icke så mycket stödt sitt yrkande om ett förkastande af sjölagsförslaget på anmärkningar rörande särskilda paragrafer, som fast mera på den åsigten, att vi böra pröfva förslaget först sedan våra grannländer tagit frågan om hand. Med afseende härå delar jag alldeles ett par föregående talares uppfattning, att det för oss är en stor fördel att få yttra oss först. Den fördelen böra vi icke afsäga oss utan giltiga skäl. Sådana föreligga icke nu. Förslaget har genomgått en så omfattande pröfning af olika auktoriteter, att äfven den, som icke varit medlem i utskottet utan fått sig tillmätt till frågans bedömande blott den korta tiden, sedan förslaget öfverlemnades åt oss, bör känna sig trygg för, att intet hastverk här föreligger.

Ett skäl för mig att icke uppskjuta saken till nästa år ligger deri, att vi denna riksdag till ordförande i det utskott, som pröfvat denna fråga, haft en man, som utom sin stora sakkunskap som jurist särskildt egnat denna fråga ett synnerligt intresse. Att hafva en sådan ordförande, som fullständigt beherskar ämnet, som kan upplysa om

det ena och andra, är ovärderligt. Det är icke sagdt, att samma ledamöter komma att sitta i utskottet vid en följande riksdag, utan kanske sådana, som äro helt främmande för frågan.

För öfrigt, skulle man vänta, till dess man hört olika parter och från dem fått ett sammanstående förslag, så komme man icke någon väg. Ty om man frågar redare, om man frågar befälhafvare eller hvilken annan intresserad som helst, så vill hvar och en se saken från sin ensidiga synpunkt. Det måste göras en kompromiss; den ene måste jemka med den andre. Så vidt jag kunnat finna, har det föreliggande förslaget lyckligt denna uppgift i de flesta fall, om än i en eller annan detaljfråga man kan hysa en afvikande mening.

Särskildt från en synpunkt är det af vigt att icke dröja med antagandet af ett så godt förslag som detta. Denna synpunkt har särskildt franhållits af den ärade göteborgsrepresentanten herr Svanberg: vi ästadkomma derigenom bättre förhållanden för sjöfolket. Och jag är förvissad derom, att då de komma i ett bättre rättsförhållande till befälhafvare och redare, så kommer detta att utöfva ett godt inflytande å ömse sidor, och många af de missförhållanden, som beröras i den 87 §, torde uteblifva. Det är en sak, som vår tid ovillkorligen fordrar: att det ordnas bättre just för dem som i första rummet hafva att lyda, här sjömannen, på andra håll arbetaren.

Jag skall ej längre upptaga tiden. Att ingå i pröfning af de anmärkningar, som reservanterna anført mot de särskilda paragraferna, torde lämpligast uppskjutas, till dess att dessa paragrafer förekomma. Jag ber emellertid få uttala min lifliga förhoppning, att Riksdagen måtte antaga det föreliggande förslaget, och anhåller att få yrka bifall till den föredragna första punkten.

Herr Peterson i Hasselstad: Sedan jag begärde ordet, hafva så många talare yttrat sig och så många glänsande anföranden afgifvits till försvar för lagförslaget, och hvarigenom de anmärkningar blifvit bemötta, som gjorts dels af reservanterna skriftligen, dels af en bland dem i dag muntligen, att mitt yttrande kan blifva ganska kort.

Jag vill då först säga: att det alls icke är underligt, då det är fråga om ett så vidtomfattande förslag som det föreliggande och då det icke är så lång tid som riksdagen är tillsammans, att detta förslag icke kunnat hinna studeras af riksdagens samtliga ledamöter, hvilka äro sysselsatta med mycket arbete inom ständiga och tillfälliga utskott, så noga och grundligt som önskligt vore. Jag är dock öfvertygad derom, att de som äro intresserade för detta enligt mitt förmenande mycket nyttiga och för svenska sjöfartsnäringen fördelaktiga lagförslag, satt sig in i detsamma så mycket, att de hafva klart för sig det votum de böra afgifva. — Hvad de speciella anmärkningarna beträffar, som blifvit framställda, så blifva vi i tillfälle vid de särskilda paragraferna att göra jemförelser med nu gällande lag och se, i hvad mån det nya förslaget kan vara att föredraga. För närvarande är det egentligen endast en punkt i reservationerna jag vill något vidröra.

Reservanterna hafva sagt i sin reservation — jag skall be att få fästa mig dervid ett ögonblick, men jag skall blifva mycket kort —

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

Angående
förslag till
ny sjölag
n. n.

(Forts.)

att lagförslaget icke vore af behovet påkalladt. Detta skulle då förutsätta, att Kongl. Maj:t opåkalladt kommit fram med förslag till en lag, som Riksdagen icke ansett behöflig och som ej vore det för näringen. Föregående talare hafva dock redan omnämnt de skäl, hvarför förslaget kommit fram, och framhållit, huru frågan berördes i motioner 1876 och 1877, hurusom 1876 Göteborgs nautiska förening och dess handelsförening gjorde en framställning i frågan till Kongl. Maj:t, huru en komité tillsattes af Konungen för förnyad utredning 1877, samt huru sedermera, innan denna komités betänkande hunnit undergå grundlagsenlig behandling, frågan, genom den motion som väcktes år 1882, inträdde i ett nytt skede, i det på förekommen anledning en ny komité tillsattes af sakkunnige personer med uppdrag att utarbete ett förslag till sjölag, som skulle gälla för de tre rikena Sverige, Norge och Danmark.

Nu har man sagt, att det föreliggande förslaget, som ju i hufvudsak är detsamma som denna komités, bör förkastas och vår gamla sjölag i stället omarbetas. Jag vill fråga, hvad man skulle vinna med det? Man skulle blott förorsaka ofantliga utgifter och dessutom förlora en tid, som är af mycken betydelse för vår sjöfarts utveckling. Jag skall be att få fästa kammarens uppmärksamhet på hvilka de personer voro, som suto i denna komité, så att deras sakkunskap må kunna här bedömas af en hvar.

Den svenska komiténs medlemmar voro följande: landshöfding P. Bergström, ordförande, expeditionssekreteraren och byråchefen I. Afzelius, grosshandlaren D. Peyron, bekant såsom stor skeppsredare, f. d. skepparen, sjöförsäkringsbolagsdirektören A. Appelberg och dispatchören W. d'Aubigné.

Den norska komitén bestod af: Høiesteretsadvokaten J. Thurmann Ihlen, ordförande, skeppsredaren J. v. Harbitz, konsuln T. J. Heftye, byretsassessoren, dr. juris O. L. S. Platou och konsuln, børskommisariern A. Winge.

I den danska komitén suto: Geheimerådet, høiesteretsassessorn dr. juris C. S. Klein, ordförande, professorn i rättsvetenskap vid Köpenhamns universitet, høiesteretsassessorn, dr. juris H. Matzen, kommandören i flottan M. A. C. C. Wulff, høiesteretsadvokaten A. H. F. Klubien och grosshandlaren Harald A. Hansen.

Jag tror, att de personer, som bära dessa namn, kunna erkännas vara fullt vuxna det uppdrag de fingo, då man gaf dem förtroendet att handlägga denna vigtiga sak. Skall nu denna lag afslås och en ny komité tillsätts, tror jag icke, att vi kunna få bättre krafter att verkställa den omarbetning, som säges vara önskelig.

De anmärkningar, som framstälts af den förste talaren, hafva redan blifvit vederlagda, hvarför jag icke skall uppehålla mig vid dem. Utskottet har nu i nära tre månaders tid träget arbetat på föreliggande betänkande. Af detta betänkande synes ock, att ganska många förändringar blifvit vidtagna i Kongl. Maj:ts förslag, och detta hufvudsakligen på anmärkningar ifrån reservanterna i utskottet. Dessa ändringar äro dock vidtagna med den försigtighet, att de icke inverka på förslagets internationella rättsgrundsatser, hvadan alltså de tre ländernas sjörättsförhållanden blifva fullt jembördiga. Jag hade därför

trott, att reservanterna skulle hafva nöjt sig med de ändringar, de lyckats åvägabringa inom utskottet. Så är emellertid icke förhållandet, utan de fortfara ännu att med mycken skärpa uttala sitt ogillande. Ser man då efter i deras reservationer eller hör efter i deras anföranden, hvad som är hufvudsakligaste skälet härtill, så finner man, att de anse lämpligast att förslaget först blir behandladt i Norge. Såsom grefve Hamilton redan betonat, synes mig, som skulle ett sådant förfarande vara högst egendomligt från vår sida.

Då jag vid förslaget behandling sökt så godt jag kunnat förmå sätta mig in i detsamma och dervid funnit det innebära flere fördelar för den svenska sjöfartsnärings framför nu gällande lag, följer deraf att jag kommer att yrka bifall till så väl nu föreliggande paragraf som till förslaget öfriga. Om under dess behandling anmärkningar komma att framställas mot de särskilda paragraferna, så torde jag blifva i tillfälle att bemöta dem, genom att jemföra dem med motsvarande paragrafer i nu gällande sjölag.

Jag yrkar bifall.

Herr Melin: Jag har begärt ordet med anledning af ett yttrande från statsrådsbänken, som jag anser icke böra få förbigås oanmärkt. Herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet yttrade nemligen, att han väl insåg, hvad som vore anledning till missnöjet från redarnes och fartygsbefälhafvarnes sida, och det skulle då vara den undersökning efter sjöolyckor, i sakkunniges närvaro, hvilken på grund af den så kallade Plimsollska rörelsen blifvit i lagförslaget föreskrifven. Nej, herr statsråd, jag tillåter mig säga — och jag kan härvid svara icke allenast för mig sjelf, utan äfven för alla de redare och befälhafvare, som jag har hört yttra sig i denna fråga — att det från desses sida icke har framkommit någon som helst anmärkning mot den strängare kontrollen efter sjöolyckor, som på detta sätt föreslagits. Tvärt om hafva alla uttalat såsom sin högsta önskan, att man ju förr dess hellre måtte få till stånd en lag eller ett tillägg till den gamla lagen med bestämmelse, att undersökning i dylika fall skall verkställas noggrannare än förut. Genom antagandet af en dylik bestämmelse ginge man också enligt min åsigt just den rätta vägen i denna fråga, men om man åter vidtager en mängd hindersamma åtgärder, eller ställer allt för stora fordringar på befälhafvarne, så hindrar man i många fall sjöfarten.

Jag medgifver gerna, att det nya förslaget, såsom det särskilda utskottet påpekat, och såsom för öfrigt aldrig någon förnekat, innehåller åtskilliga punkter, som innebära nya fördelar för rederierna, såsom t. ex. hvad det stadgar om sjukvård, om hemförsökning o. s. v. Men, mine herrar, det gäller här likvist endast smärre penningeesättningar, som väl äro att sätta värde på, men som ingalunda i det stora hela ega någon större betydelse, det gäller något, som nog är nyttigt och bra, men som alls icke kan uppvägas af de hindrande band, som man i andra afseenden vill pålägga sjöfarten. Ty just i befraktningskapitlet och äfven i några andra kapitel, de om rederi, om befälhafvare och om besättning, innehåller förslaget, när man kommer till dess särskilda paragrafer, åtskilligt, som be-

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

stämndt kommer att lägga hinder i vägen för vår sjöfart att utveckla sig i den frihet, hvarmed den bör bedrifvas.

Representanten på kronobergsbänken yttrade, att det första initiativet till den nya sjölagen just kom från Göteborg. Ja, det kan vara rätt, att det kom derifrån, men detta initiativ innebar icke något yrkande om en ny lag, utan endast om ändring i eller tillägg till den gamla lagen i enlighet med den Plinsollska rörelsens principer. Det var icke heller direkt något rederiintresse, som gaf uppslaget i frågan och önskade dessa förändringar, utan det var ett alldeles enskildt assurancesintresse, med hvilket dock rederiintresset sedan förenade sig just för att, som jag nämde, få till stånd en strängare kontroll vid sjöförklaringar, besigtningar m. m.

Samma representant talade om, att ändringar i förslaget af utskottet vidtagits i omkring 150 §§. Ja, men om herrarne, när vi komma derhän, gå igenom dessa paragrafer, skola herrarne finna, att ändringarna till stor del äro redaktionsförändringar. Den omständigheten får man alltså icke tillmäta så särdeles stor vikt.

Man har också sagt, att man bör jemföra det nu föreliggande förslaget med vår nuvarande sjölag och se efter, hvilket som är bäst. Men deremot ber jag få påpeka, att jag, såsom jag förut nämnde, icke vill jemföra de två lagarne uteslutande med hvarandra och tvista med herrarne om, hvilken som är bäst, utan jag vill hafva en lag, som är fullt öfverensstämmande med det bästa i alla andra nationers lagar. Jag vill taga med i betraktande både t. ex. den engelska och den italienska sjölagen m. fl. och se till, hvad verkningar de hafva visat sig medföra. Och då numera sjöfarten trädt in i ett nytt skede i följd af den utvidgade ångbåtsrederirörelsen, så är jag öfvertygad, att i mångfaldiga afscenden äfven de lagar, som blifvit antagna för något tiotal år sedan, nu kunna kräfvat ändringar och tillägg. — Särskildt har man i England funnit, att många af de bestämmelser behöfvat justeras, som der föranleddes af den så mycket omtalade Plinsollska rörelsen, hvilken utöfvade ett mycket starkt inflytande på den engelska sjöfartsförfattningen. Om man läser engelska tidningar, finner man ofta framhållet, att besättningen genom dessa lagar fått allt för mycken magt, och att dess inflytande derför i allmänhet behöfver inskränkas. Redarne hafva fullt klart för sig, att de böra aflöna och tillgodose besättningen på bästa vis. — Men herrarne kunna vara öfvertygade, att besättningarna icke göra sig några betänkligheter af att förskaffa sig fördelar på rederiets bekostnad. De mönstra på uti Sverige, men det dröjer icke många månader, förrän de på andra orter rymma från fartygen för att förskaffa sig högre hyra. Man behöfver således icke vara allt för släpphänt.

Hvad beträffar min väns på göteborgsbänken yttrande, att det deltagit flere norska redare i komitén än jag uppgifvit, så är det något, som jag icke kan bestrida, enär det verkligen deltog en mer än jag nämnde. Men då jag ej nämnde honom, så skedde det derför, att han i komitén stod upptagen såsom hoiesteretsadvokat, och på den grund ansåg jag, att rederiaffären för honom var af mindre betydelse, och att det hufvudsakligen var hans framstående ställning som jurist, som borde tagas hänsyn till.

Med afseende på talarens på stockholmsbänken, grefve Hamiltons anmärkning, att Göteborgs handels- och sjöfartsnämnds utlåtande — som jag åberopat — icke vore att fästa sig så mycket vid, så kan jag medgifva att han kan i viss mån hafva rätt deri, ty de hafva ej haft tid att så noga undersöka allt. Göteborgs handels- och sjöfartsnämnd emottog nemligen handlingarna så sent, att nämnden icke kunde behandla hela lagförslaget så noggrant, som den önskat.

I dess utlåtande säges tydligen, att behandlingen af detta viktiga ämne måst ske så flyktigt, att nämnden icke hunnit besvara en del anmärkningar. Och hvad särskildt angår tionde kapitlet, angående sjöförsäkring, hvilket är ett högst viktigt kapitel, så säger nämnden derom, att den måst helt och hållet förbigå detta kapitel. Det är ju möjligt, att åtskilliga andra nämnder fått lika kort tid på sig, så att de icke hunnit behandla saken bättre.

Jag hyser alltså fortfarande den åsigt, att en utredning af frågan i det land, som vi i detta afseende böra hafva till föresyn, bör vara af den största nytta. Om jag har orätt i mina påståenden, skall jag icke vara ledsen deröfver, endast förslaget får den utredning som behöfves. Jag bestrider härmed ingalunda sjölagskomiténs stora förmåga, men detta hindrar icke att jag anser det vara nyttigt, att lagförslaget får genomgå en pröfning äfven af dem, som särskildt äro intresserade af dess stadganden.

Herr Brodin: Då man granskar utskottets betänkande och dess allmänna omdöme om det ifrågavarande lagförslaget, finner man endast beröm öfver förslaget på samma gång det påpekas, att den nu gällande sjölagen är otydlig och eger många brister, men detta uttalande är enligt min åsigt temligen ensidigt. Jag vill nu endast fästa mig vid ett par fall. På sid. 8 af motiveringen säger utskottet: »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 förklaringens afgifvande, hvilken berättelse derefter af befälhafvaren och de personer af besättningen, hvilka befälhafvaren anser lämpliga, med ed bekräftas.» Nu framhåller utskottet, att det nya lagförslaget innebär vissa fördelar deruti att det måste blifva laglig undersökning. Men en dylik laglig undersökning är alls icke förbjuden i nuvarande sjölag, utan domstolarne hafva endast haft olika uppfattning om, hurudan undersökningen borde vara för att vara lämplig. På andra ställen finnas äfven dylika anmärkningar, hvilka enligt mitt förmenande äro oberättigade. Jag vill dock nu icke uppehålla mig derved, utan öfvergår till en granskning af de stora fördelar, som man förmenar, att rederierna skulle vinna genom antagande af det nya lagförslaget.

Beträffande då först inskränknigen i kostnaden för sjömans sjukvård, som nu föreslagits att utgå under en tid af endast fyra veckor, räknade från den då hans rätt till hyra upphörde, så kan man lätteligen tänka sig, hvilken fördel detta innebär för redaren.

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

Sedermera finnes en annan väsentlig fördel för redaren deruti att man sökt förhindra de missbruk, som nu förekomma derutinnan, att befälhafvaren för egen del tager godtgörelse af befraktare, lastegare, leverantörer m. fl. Jag vet dock icke, att vår nuvarande sjölag medgifver sådant, och äfven om deri icke säges något särskildt om denna sak, så är det dock stridande mot allmän lag, och redarne hafva också i allmänhet vid uppgörande af kontrakt med befälhafvarne förbehållit sig, att de icke få på detta sätt göra sig några extra inkomster. Detta är sålunda endast en imaginär fördel, som redare skulle få genom denna §.

Vidare talas det i § 98 om sjömans hemförskaffning, när fartyg förolyckats, och denna § innebär en verklig fördel för rederiet, men denna § har tillkommit på grund af en Riksdagens skrivelse till Kongl. Maj:t, för att få öfverensstämmelse med stadgandet i den norska sjölagen. Dessa äro de hufvudsakliga fördelar, som rederierna skulle vinna genom lagens antagande.

I 49 § talas om, att hyran för sjöman kan nedsättas intill hälften, om han är oduglig till tjenst. I 68 § af nu gällande sjölag lemnas deremot befälhafvaren rätt att utan begränsning nedsätta hyran, om sjöman uppför sig oskickligt, vägrar att lyda order eller dylikt. Nuvarande lagen lemnar sålunda befälhafvaren större magt i detta fall än § 89, som alltså icke innebär någon fördel.

Vidare är i detta lagförslag liggedagsantalet betydligt reduceradt, hvilket utskottet anser innebära en fördel för rederierna. Men dessa bestämmelser tillämpas dock aldrig i praktiken, ty vid hvarje befraktning upprättas certeparti, hvori bestämmes antalet såväl lastnings- som lossningsdagar. Sålunda är äfven detta en imaginär fördel för rederierna.

En bestämd fördel, uppgifves vidare, förefinnes i stadgandena i §§ 139 och 155 angående sättet för lastens utlemnande samt fraktens m. fl. kostnaders erläggande. Detta är likväl alls icke något annat än som hittills tillämpats i praktiken, och det är endast i sin ordning att vid uppgörande af en ny lag taga hänsyn till huru det praktiseras. Det har sålunda inkommit några små fördelar för rederier i detta lagförslag, hvilka likväl icke äro af någon synnerlig betydelse.

I § 198 stadgas om ersättning för skada vid gemensamt haveri, och der hafva i lagförslaget intagits några mindre väsentliga bestämmelser, som icke finnas i nu gällande sjölag. Dessa hafva dock äfvenledes tillämpats i praktiken, så att, om fartyget varit endast fem år i sjön, skadan ersatts fullt ut, om fartyget varit öfver fem men under tio år i sjön, afdragits en sjettedel för skilnad af nytt mot gammalt, derest det är jern- eller stålfartyg, och en tredjedel, om fartyget varit en längre tid i sjön. Dessa och dermed sammanhängande bestämmelser hafva assurancesbolagen alltid tillämpat, och därför hafva också komiterade intagit dem i lagen, och rederierna göra sålunda ingen vinst härfpå.

Vidare anfördes som fördel för rederier att: 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.

Då lagförslaget i § 31 föreskrifver: Under resa må han (befälhafvarcu) icke utan nödtvång afvika från vanlig väg eller göra uppehåll, der det icke sker för att bispringa menniskor, som äro stadda i sjönöd; så frågas, hvad fördel rederier kunna hafva af sagde nya bestämmelser angående ångfartygs andel i bergarlön. Detta anser likväl utskottet vara en stor fördel!

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

Jag skall nu öfvergå till granskning af de särskilda §§. Hvad då först beträffar § 7, angående redares personliga ansvar, har en talare på stockholmsbänken skarpt kritiserat min reservation, hvori jag sagt, att redarens ansvar borde inskränkas till fartyg och frakt. Jag har ansett detta lämpligt och jag hyser fortfarande samma åsigt. Han menade, att en dylik bestämmelse icke finnes i något annat lands lag. Nej, det finnes visserligen icke, men det finnes i många land en abandonrätt. Redaren är visserligen personligen ansvarig, men kan genom att afstå från fartyget blifva fri från sina förbindelser, om han kräves på oskäligen summor. Det synes mig därför som om den personliga ansvarigheten mycket väl skulle kunna begränsas. För öfrigt medgifver äfven svensk lag, att rederirörelse drifves under form af aktiebolag, och då är naturligtvis redarens ansvarighet inskränkt till det insatta kapitalet. Genom § 8 utsträcker derjemte redarens ansvar till tredje person, men dervid skall han dock icke ansvara med mera än fartyg och frakt. Redaren skall sålunda ansvara för skada, som åstadkommes af någon, som, utan att tillhöra besättningen, på grund af redares eller befälhafvares uppdrag förrättar skeppstjenst eller utför arbete om bord. Redaren ansvarar icke personligen för andra förbindelser än han sjelf eller andra på grund af redarens särskilda fullmakt ingått, och befälhafvaren eger icke rättighet att utan redarens tillstånd uppgöra aftal i fartygets hemort. Om nu redaren bosätter sig t. ex. i Falun och låter befälhafvaren handla på egen hand, utan något som helst be- myndigande, så riskerar han alls intet personligen, utom beträffande sjöfolkets hyra. Äfven då rederirörelsen bedrifves af aktiebolag, undgår redaren personligt ansvar. Kan det då vara så farligt att anse, det redaren bör ansvara endast med fartyg och frakt? Jag tror det icke. Nu tror man, att redaren personligen ansvarar med hela sin egendom, men han kan krypa bakom befälhafvaren.

Man har sagt, att redarens personliga ansvar icke ökas genom stadgandet i denna §. Nej, visserligen icke direkt under förut nämnda betingelser, men man bör dock tillse hvad som stadgas i de öfriga §§, som beröra redarens personliga ansvarsskyldighet. Så talas exempelvis i § 18 om, huru en redare kan afstå sin lott i fartyget och dermed blifva befriad från vidare kraf.

Detta innefattar en ändring af nu gällande sjölag, så att redaren icke har samma rätt nu som förut. Han skulle nu endast under vissa förutsättningar, eller om ny resa beslutes eller reparation af fartyget efter slutad resa ifrågakommer, få afstå sin lott och dermed blifva befriad från gäldande af tillskott för beslutets verkställande.

Deremot har han icke såsom förut rätt att afstå sin lott som i andra fall eller exempelvis det, om ett fartyg på grund af irakadt haveri inlöper i en nödhamn och fråga blir om att iståndsätta far-

Angående
förslag till
ny sjölags
m. m.
(Forts.)

tyget efter lidna skador. Om en delegare då finner, att det kostnadsförslag, som uppgjorts för iståndsättandet, är för lågt och kommer att öfverskridas, så att det ej är någon uträkning att sätta fartyget i stånd, har sådan delegare enligt nu gällande rätt befogenhet att afstå sin del i fartyget. Men enligt föreliggande förslag skulle han, om öfriga delegare vilja iståndsätta fartyget, ega skyldighet att vara med derom. Således, om kostnaderna gå till dubbla beloppet emot hvad beräknadt varit, är han dock skyldig att bidraga dertill med sin personliga egendom. Vidare finna vi i §§ 116 och 136 af förslaget äfven nyheter, som leda till samma syfte. I § 116 säges: »Är genom aftal viss plats bestämd för lastens intagande, men är fartyget så djupgående, att det icke 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*.» Detta är ett tillägg, som kommit in i det nu föreliggande sjölagsförslaget. Detta kan nu synas vara riktigt och ej förtjent af någon anmärkning. I regeln göres genom certepartierna särskildt aftal i detta hänseende. Men just därför, att ett sådant aftal är påpekadt i sjölagen, kan det verka skadligt, hvilket det ej skulle göra på grund af certepartiets bestämmelser. § 136 innehåller motsvarande bestämmelse i fråga om lossningsplats. Om jag antager, att det heter i ett certeparti, att fartyget är befraktadt att afgå från medelhafshamn till Sverige och skall mottaga order i Helsingör att afgå till någon plats emellan Ystad och Haparanda, der fartyget kan ligga flott och säkert, samt der lossa lasten, och om jag derjemte antager att, såsom det ofta heter i certepartier, lossning skall ske i enlighet med coutume på lossningsplatsen, så kan det exempelvis inträffa, att befälhafvaren får order att afgå till Gamleby. Befälhafvaren granskar tillgängliga sjökort och finner, att till Gamleby är så och så djupt vatten, så att han bör kunna med fartyget inkomma dit. Men anländ till Vestervik finner han, att fartyget på väg till Gamleby der måste passera en bro, men att fartyget i följd af sin bredd ej kan passera broöppningen. Då kan den, som skall mottaga lasten i Gamleby, komma och säga till befälhafvaren: Ni skall »präma» lasten till Gamleby. Nej, säger befälhafvaren, det står i certepartiet att jag endast skall gå så nära intill Gamleby som fartyget ligger flott och säkert. Men bäremot skulle lastemottagaren då kunna invända: vattnets djup till Gamleby är tillräckligt för att fartyget skall kunna inlöpa dit, och det är coutume här på platsen, att när fartyg ej kan passera bron vid Vestervik lossningen får ske der, men att lasten på fartygets bekostnad skall föras fram till Gamleby. Med stöd af de här föreslagna §§:s ordalydelse kan lastemottagaren i dylika fall tvinga rederiet till oförutsedda orättvisa utgifter. Man finner alltså, att den föreslagna lagen kan för rederierna medföra nya och ökade förpligtelser.

Jag hade tänkt mig att vid uppgörande af ett sjölagsförslag det skulle tillgå så, att man först eftersåge hvad andra länders lagstiftning innehåller samt allmän praxis innebär och på dessa hufvud-

grunder utarbetade sjölagen i öfverensstämmelse med den svenska lagstiftningen. Men så har icke förfarits med afseende å detta förslag. Här hafva i stället en mängd juridiskt teoretiska spekulationer fått göra sig gällande. Rörande konnossementer är sålunda föreslaget, att aflastare skall hafva rätt att numrera konnossement och att sålunda konnossement n:o 1 skall hafva företräde framför konnossement n:o 2. Om det inträffar, att lossning börjat emot företeende af konnossement n:o 2, och innehafvare af konnossement n:o 1 derefter kommer och gör anspråk på det öfriga af lasten, så stoppas lossningen och innehafvaren af konnossement n:o 1 får det öfriga af lasten. Detta anser nu utskottet innebära en fördel och ett framåtstående i den svenska lagstiftningen. Men huru gestaltar sig detta väl i praktiken? Om jag antager, att en befraktare af ett fartyg, som skall föra en last trävaror till England, låter numrera konnossementen och skickar n:o 2 till sin agent i London för försäljning af lasten, men, sedan lasten blifvit såld, erfar att agenten är på obestånd, och befraktaren i anledning deraf reser till London samt vänder sig till skepparen med företeende af konnossement n:o 1 och dermed stoppar lossningen, så lär den engelska köparen icke blifva nöjd dermed, då engelsk rätt och allmän sjö rätt innehåller, att den som först visat konnossementet är den rätte lastegaren. Den engelske köparen lär då icke underlåta att stämma kaptenen och lägga seqvester på fartyget. Och då kaptenen sålunda icke vågar lemna ut lasten, måste den nedsättas i taka händer. Deraf åter kan föranledas process både i England och Sverige, och för att få fartyget loss så att det må kunna fortsätta den resa, för hvilket fartyget är befraktadt, måste borgen ställas. Kan det då betviflas, att icke ett dylikt stadgande kan för rederierna medföra olägenheter, och betydande kostnader?

I 246 § stadgas vidare: »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 rätt, vidtaga de åtgärder, som i sådant hänseende kunna vara af nöden.» Denna bestämmelse är nu fullt öfverensstämmande med nu gällande lag. Men det har tillagts en sats, som i motiven säges utgöra ett förtydligande. Det heter: »Försummas det, ege försäkringstagaren ej af försäkringsgifvaren fordra ersättning för den förlust, som deraf må uppkomma.» Hvad innebär nu ett dylikt stadgande i praktiken? Jag ber att såsom exempel härpå få konstruera upp ett fall. Antag att jag har ett fartyg försäkradt för 300,000 kronor. Fartyget blir öfversegladt af en ångbåt, som enligt allmän rätt är skyldig ersätta skadan. Fartyget sjunker, och ångbåten sätter besättningen i land i nästa hamn. Om då kaptenen, såsom rederiets ombud, af okunnighet eller annan orsak ej iakttager alla formaliteter, så att assuradörerna icke kunna hålla sig till den påseglade ångbåten, så förlorar rederiet sin rätt att utfå ersättning af assuradörerna. Detta kan synnerligen lätt inträffa, om blott kaptenen icke ser till att det påseglade fartyget ej släppas ut ur hamnen, ty om så sker, är rederiet af med sin fordran, i händelse ångfartyget snart derefter förlorar. Jag frågar

*Användande
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.

(Forts.)

om icke i sådant fall denna bestämmelse innehåller en ökning af rederiets ansvar?

Beträffande derefter § 87, om hvliken det här sagts: »den vågar ingen tala om», så får jag svara: »Jo, det våga vi visst.» Men jag frågar: hvad är skälet för denna paragrafs tillkomst? Har den tillkommit af humanitära skäl, för att besättningarna må kunna skydda sina lif emot samvetslösa rederier, som endast fråga efter egen vinning. Jag ber då att få påpeka att, hvad svenska fartyg beträffar, så kan denna bestämmelse endast afse de sämre segelfartygen. Men dessa fartyg äro i allmänhet assurerade i gemensamma assurancesföretag, der de olika rederierna försäkra åt hvarandra. De undergå därför hvarje år vid besöken i hemorten en särskild undersökning i och för försäkringens förnyande. Och jag hemställer då, om det verkligen kan förefinnas någon risk för deras bristande sjövärdighet. För öfrigt står ju kaptenen i ansvar för fartygets sjövärdighet, och han bör väl få antagas vara så rädd om sitt lif, att han ej gifver sig ut med ett icke sjövärdigt fartyg. Sådän denna paragraf här är affattad, innebär den en direkt uppmaning till strejk af besättningarna, och den kommer också att verka derhän. Det är nemligen att märka, att, äfven om fartyget förut underkastats officiel besigtning, rätt till ny besigtning skulle förefinnas.

Oaktadt att fartyg sålunda är godkändt, kan en kitslig besättning, då fartyget är färdigt att utgå från en utländsk hamn, göra strejk och begära besigtning. Kaptenen måste då stanna, fartyg och passagerare blifva uppehållna för att tillmötesgå denna »billiga begäran» på grund af sjölagen. Jag frågar herrarne, om bestämmelserna i denna paragraf i sådant fall kunna vara rigtiga och försvarliga. Det har förut af en talare på göteborgsbanken talats om denna paragraf ur andra synpunkter, och jag ber att få instämma med honom. Jag vill blott särskildt fästa uppmärksamheten på ett fall, som kan förorsaka stora förluster. Antag, att ett fartyg på en aflägsen plats, t. ex. i Australien, ligger lastadt och färdigt. En del af besättningen har rymt, såsom vanligen händer, men en del är kvar. För att ersätta rymlingarne komma utländska sjömän ombord just som fartyget skall afsegla. Detta är färdigt att afgå, konnossementen äro tecknade, men besättningen sammangaddar sig och fordrar besigtning. Besigtningmän förordnas. Men de säga: vi kunna icke besigtiga fartyget, om lasten ligger inne; den måste lossas, om man skall kunna öfvertyga sig om att besättningen har rätt i sitt påstående att fartyget icke är sjövärdigt. Den lossas. Om det visar sig att fartyget är i fullgodt skick, då skall sjöfolket betala den kostnad, skada och förlust, som uppkommit, och skall dessutom erhålla straff. Men ingen af dem lär stanna och vänta derpå, utan de skudda nog stoftet af sina fötter och söka en annan marknad. Emellertid får rederiet betala kostnaden för lossning och lastning m. m., och då slutligen fartyget kommer till lastemottagaren, har kanske varan sjunkit icke så obetydligt i pris. Lastemottagaren afläter protest och säger: vi hafva konnossementet tecknad då och då, och då fartyget var färdigt skulle ni segla; nu hafva vi uppehållits så och så länge, varan har tagit skada af det långa uppehållet och fallit i pris, vi får

betala skilnaden! Det kan blifva en räkning på hvad hela fartyget är värdt, och den der humanitetsparagrafen kan således medföra ganska bedröfliga följder för redarne och rederirörelsen.

Detta lagförslag kan ur teoretisk och juridisk synpunkt hafva stora fördelar och har fått mycket loford. Det må så vara. Men lagen kommer att tillämpas på praktiska fall, och man måste taga hänsyn till, huru den skall verka i praktiken. Och herrarne må säga huru mycket som helst, att förslaget blifvit så utomordentligt väl granskadt och utredt, så har det ändå icke skett så grundligt, då man ser saken ur praktisk synpunkt, såsom jag anser att man bör göra. Ty det är minst Sverige och svenska förhållanden, som lagen kommer att beröra, utan vi komma derigenom i kollision med den allmänna sjörätten och den allmänna praxis, hvilka icke taga någon hänsyn till hvad vår svenska sjölag säger eller icke säger.

Det har framhållits såsom skäl för denna lags antagande, att det vore ett önskningsmål att vi skulle i detta ämne kunna få lika lagstiftning med Norge och Danmark. Jag vill då påpeka att det är en ganska betydlig skilnad i detta hänseende. I komiterades förslag hafva flera ändringar blifvit gjorda på grund af högsta domstolens anmärkningar. Bland de bestämmelser, som på grund af dessa anmärkningar äro borttagna ur komiterades förslag, förekommer äfven inteckningsrätten i fartyg. Denna bestämmelse kvarstår i det danska och norska förslaget, men är struken i det svenska. Denna inteckningsrätt i fartyg kan under vissa förhållanden vara mycket god och till fördel för rederierna samt verka stödjande och utvecklande för rederimärningen. Om t. ex. vid sidan af de allmänna sjöförsäkringsbolagen skulle bildas särskilda assurancesföreningar, hvilka garantera hvarandra de förluster, som ej täckas af de vanliga assurancesbolagen, skulle en inteckning i ett fartyg vara lika bra som en prima inteckning i ett stenhus i Stockholm. Att då icke något förslag föreligger i en så vigtig principfråga, utan att man i detta hänseende skall skilja sig från grannländerna, auser jag icke vara riktigt.

Cirka 50 §§ i sjölagen angående sjöförsäkring äro i sjölagsförslaget uteslutna. Det har gjorts därför, att komiterade och utskottet ansett, att en allmän sjöförsäkringsplan skulle utarbetas af assurancesbolagen. Hvad som nu är uteslutet ur sjölagen handlar om sjöförsäkringsrätt, sådan den i praxis tillämpades vid sjölagens införande. Denna praxis har visserligen under årens lopp något förändrats, men det var väl icke något skäl för att utesluta den delen. Vi böra tänka på att de flesta försäkringsaftal och assurancesbolagens bestämmelser i policer voro grundade på sjölagens bestämmelser, och en försäkringstagare kunde i sjölagen se, hvad den allmänna sjöförsäkringsrätten innehöll. Om nu de enskilda bolagen skola uppgöra en sådan der allmän sjöförsäkringsrätt, tviflar jag på att, med den lilla utveckling, sjöförsäkringsväsendet har i Sverige, enighet i denna grundliga fråga skall kunna åstadkommas, så att det blir någonting utaf. Men äfven om så skulle inträffa, är jag säker om att försäkringsbolagen komma att mest tillgodose sina fördelar. Man skulle då möjligen få en sjöförsäkringsrätt eller ett reglemente kanske lika stort som sjölagen och så knepigt affattadt, att den ena paragrafen

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.

(Forts.)

upphäfde den andra. En försäkringstagare kunde naturligtvis icke studera allt så noga, och om en olycka inträffade, kunde försäkringsgifvaren komma att säga: på grund af den och den paragrafen i systemet skulle den och den formaliteten vara iakttagen, men, som det ej skett, kan ni icke få mera än så och så eller ingenting. Det blir sålunda försäkringstagaren, som kommer att draga det kortaste strået. Det synes mig därför vara rättast, att detta kapitel och dessa §§ omarbetas i öfverensstämmelse med gällande praxis, så att hvar och en äfven af sjölagen kunde se betingelserna för sjöförsäkringsrätten.

Sedermera må vi tänka på, huru detta sjölagsförslag tillkommit. Det har varit därför, att det i detta fall skulle blifva öfverensstämmelse mellan de nordiska rikena, och nu skola vi gå i teten och komma först med vårt beslut. Då man gjort det inkastet, att norrmännen med större insigt och större erfarenhet — deras sjöfart är tre gånger så stor som vår — borde hafva mera kunskap och insigt än vi att granska förslaget, har det svarats, att vi icke skola taga råd af andra — det skulle gå svenska riksdagen för nära — utan vi äro så sjelfkloka och begripa allting så bra, att vi icke behöfva begära sådana råd. Detta är något, hvori jag icke kan instämma. Säsom vi veta, har riksdagsarbetet under den senaste tiden varit temligen forceradt. Men det är i allt fall icke begärligt att riksdagens ledamöter, äfven med den allra bästa vilja att läsa och plugga, skulle kunna sätta sig in i ett så stort förslag, och ett förslag, som fordrar praktisk insigt. Jag påstår, att det icke är möjligt att kunna på detta sätt bedöma det föreliggande sjölagsförslaget, herrar jurister må säga hvad de vilja och tycka att det är utmärkt bra. Herrarne må därför icke förväna sig öfver att de, hvilkas intressen det egentligen gäller, börja frukta för följderna af lagens antagande och i sista stund be att få slippa ifrån hela lagförslaget. Åtminstone synes det mig allt vara en billig begäran, som framstälts från de svenska rederiernas och sjökaptenernas sida, att man bör spara med att taga detta förslag, till dess vi få höra norrmännens omdöme om och kritik af detsamma. Låt om oss taga det sedan; hufvudsaken är ju att vi komma till öfverensstämmelse. Om vi nu antaga detta lagförslag och gifva norrmännen anledning att skratta åt vår enfald att taga ett så omoget förslag, som kommer att i praktiken medföra stora olägenheter; skulle det då icke vara lämpligare att låta förslaget hvila, till dess det blifvit granskadt af norrmännen, och att sedan komma fram med detsamma på nytt? Det har i utskottet arbetats temligen skarpt med granskningen af detta förslag. Men, mine herrar, det har icke varit möjligt — en föregående talare har äfven påvisat det — att hinna med att grundligt granska detsamma, i synnerhet som man icke förr än på sista tiden haft tillgängligt det norska förslaget med dess motiv. Dessutom har icke inom utskottet den praktiska erfarenheten varit så representerad, som det hade varit önskvärdt, ty der har det väl egentligen varit den teoretiska och juridiska kritiken, som varit framme, och från den synpunkten sedt är ju lagförslaget utomordentligt. Men jag hemställer till kammaren, huru vida det

icke kunde vara klokt och förståndigt att nu icke forcera fram detta förslag.

Det var en talare på stockholmsbänken, som talade om agitationer, och det har verkligen varit sådana i afseende å detta lagförslag. Men hvarifrån denna agitation kommit är icke någon hemlighet. Det har varit kraftliga viljor, som sökt drifva fram detsamma, och det må så vara, att de kunna anse sig hafva skäl dertill. Men, mine herrar, då ett nytt lagförslag framkommit, från hvilket de, som det närmast berör, ber Gud bevara sig, och då de, som skola votera öfver detsamma, måste erkänna, att de icke begripa mycket i saken, hemställer jag luru vida det då icke kunde vara skäl att vara litet betänksamare och icke söka pressa fram förslaget, såsom det synes vara meningen. Vi må också taga i betraktande vår sjöfartsnärings tillstånd. Den tål icke vidare pålagor för att den icke alldeles skall gå under.

Vi veta, huru tryckande de åsatta tullarne hafva verkat; detta har tydligen blifvidt uttredt. Vi veta ock, att en särskild komité af sakkunnige män varit tillsatt för att undersöka vår sjöfartsnärings tillstånd och behof och att densamma kommit till det resultat, att med denna näring är ytterst dåligt bestäldt. Det är ännu oafgjordt, huru vida fartygstullen kommer att borttagas eller ej. Kan det under sådana förhållanden vara rätt att säga till denna närings idkare: »I fån intet understöd, vare sig i form af tull-lindring eller på annat sätt, men här fån I i stället en ny sjölag; I tycken visserligen icke om den, men I kunnen vara lugna, ty den är bra och skall komma att verka mycket godt.» Men de, som skola få denna present, säga, att den skall komma att verka ännu skadligare än tull.

Då jag sålunda anser det icke vara lämpligt att antaga ifrågasvarande lagförslag såsom det nu föreligger, skall jag vördsamt anhålla att kammaren för närvarande ville afslå detsamma. Låt norrmännen, med sina större intressen och sin större förmåga att kritisera detta förslag ur praktisk synpunkt, gå först.

Jag ber således att få yrka afslag så väl å den nu föredragna första paragrafen som å lagförslaget i dess helhet.

Herr *Romberg* instämde med herr *Brodin*.

Herr *Svanberg*: Jag yttrade förra gången jag hade ordet, att reservanternas anmärkningar mot förslaget icke vore af den betydelse, att detsamma på grund af dem borde förkastas. Jag tänkte nu gifva några skäl för detta mitt påstående och närmare skärskåda ett par af dessa anmärkningar, främst af dem några af herr *Brodin* framställda, hvilka enligt mitt förmenande icke hålla streck, men skall nu afstå derifrån, då jag tror, att herrarne fått nog juridik i dag och sannolikt därför icke torde vara synnerligen benägna för att åhöra hvad jag skulle hafva att säga. Jag påstår emellertid fortfarande, att dessa anmärkningar äro af beskaffenhet att icke böra föranleda förkastandet af ett så väl utfördt arbete som det föreliggande lagförslaget.

Det låg i går på herrarnes bord här i kammaren ett aftryck af

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.*

(Forts.)

Augående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

några artiklar, som varit införda i Stockholms Dagblad. Signaturen var genomskinlig; och jag tror icke, att jag gör mig skyldig till någon ogrannligheten, då jag säger att ifrågavarande tidningsartiklar äro författade af en bland Sveriges skickligaste jurister, presidenten i Göta hofrätt, friherre Staël von Holstein. Han bemöter i en af dem bland annat de anmärkningar, som af de två bland högsta domstolens ledamöter, hvilka varit af afvikande mening, blifvit afgifna. Jag nämner detta särskildt därför, att dessa anmärkningar af reservanterna blifvit anförda såsom skäl mot förslaget. Han jemför äfven sedermera förslaget med nu gällande sjölag och visar i huru många afseenden det nya förslaget utmärker sig framför sjölagen. Den andra artikeln slutar sålunda: »att här redogöra för *alla* de punkter, hvori det föreliggande förslaget fördelaktigt utmärker sig framför den gällande sjölagen, skulle *utrymmet icke medgifva*».

Jag har äfven fått del af ett ytirande rörande detta förslag, afgifvet af en bland Tysklands utmärktaste rättslärd, professor Max Pappenheim i Kiel. Han prisar äfven förslaget och säger bland annat: Särskildt framstå förslagets från den i Sverige gällande sjölag afvikande bestämmelser nästan alltigenom såsom förbättringar». Men, säger man nu, detta må vara godt och väl, vi böra dock vänta med förslagets antagande, till dess normmännen först yttrat sig i saken; det kan icke medföra någon skada. Men hvad vill man då i sjelfva verket vinna med det uppskof, som nu från redarnes sida begäres? De svenska redarne och fartygsbefälhafvarne hafva haft god tid — tre runda år — att afgifva sina yttranden i saken. Sådana hafva ock afgifvits, och af de anmärkningar, som framstälts, hafva en stor del vid förslagets slutliga omarbetning och granskning iakttagits, en mindre del återstår. Dessa anser jag böra hvar för sig prövas. Men icke bör man liksom inbjuda normmännen att framkomma med ytterligare anmärkningar eller material dertill.

Herr Melin säger i sin reservation bland annat: »Tidningspolemiken är i Norge ännu ej börjad.» Nej, men deremot äro sakkunniga personer och korporationer, skeppareföreningar, dispachörer och konsulter m. fl. hörda, och det sålunda samlade anmärkningsmaterialet har sedermera bearbetats i justits- och indredepartementet samt föranledt en del ändringar. Den verkligt sakkunniga förberedande diskussionen är sålunda afslutad. Men i afgörandets stund har agitationen mot förslaget blifvit lifvigare än någonsin förut. Jag beklagar, att jag icke kan efterkomma den begäran, som i telegram från åtskilliga aktade redare i Göteborg till mig framstälts, att kraftigt tala för de afgifna reservationerna, ty jag måste i denna liksom i hvarje annan fråga handla och rösta efter min öfvertygelse. En uppskofsbegäran är ofta detsamma som ett maskeradt afslag, och ett uppskof här vid lag kan blifva ödesdigert för hela förslaget. Jerichos murar föllo för rop och skrik. Om detta lagförslag skall falla för petitioner och obevsta påståenden, tillhör denna kammare att här i dag afgöra.

Herr greve Hamilton: Den ärade reservanten på göteborgsbänken förmenade, att de förändringar, som i detta lagförslag vid-

tagits på yrkande af högsta domstolen, icke vore betydande, utan endast några smärre »redaktionsförändringar». Så är emellertid långt ifrån förhållandet. Om jag icke missminner mig, är det i omkring 30 fall, som förslaget bestämmelser på högsta domstolens yrkande återförts till öfverensstämmelse med nu gällande sjölag. Att det icke varit fråga om endast »redaktionsförändringar» framgår ju för öfrigt deraf, att dessa förändringar vidtagits i förslaget först efter underhandlingar med vederbörande auktoriteter i Norge och Danmark, hvilket naturligtvis ej behöft ske, om det endast varit fråga om att ändra redaktionen af det svenska förslaget. Samme ärade talare menade, att den norske komitéledamoten, herr Ihlen, vore en »advokat» och icke en skeppsredare, om han också förr varit redare, samt att han i följd häraf icke kunde tillerkännas några fackinsigter i denna fråga. Herr Ihlen har icke blott varit redare sedan 30 år tillbaka, han är fortfarande en af Norges förnämsta redare.

Hvad åter reservanten på geflebänken beträffar, så försäkrade han, att det visst icke var 87:de paragrafen som skrämde honom, utan helt andra saker. Men, märkvärdigt nog, hur länge han än talade, kunde åtminstone icke jag finna, att han kom till dessa andra saker eller att han i ett enda fall lyckades visa, på hvad sätt redarnes rätt skulle trädas för nära genom den nya lagen. Och hur det var, sa kröp han slutligen fram med sina anmärkningar mot 87:de paragrafen, hvilken han ansåg ytterst betänklig. Jag ber att få erinra honom, att den andre reservanten, herr Melin, icke är rädd för den i denna paragraf föreskrifna besigtning, blott den ändras till formen. Likaså vill jag erinra om hvad han sjelf sagt i sin motion vid innevarande riksdag angående upphäfvande af tullen å fartyg. Utskottets vice ordförande har visserligen redan påpekat detta yttrande, men det är så förträffligt, att jag skall be att få läsa upp det in extenso. Det lyder sålunda:

» — — — enligt anteckningar hos kommerskollegium och genom granskning af skeppslistor framgår,

att under 1888 inköptes, efter fartygstullens införande, af svenska rederier från utlandet 22 segelfartyg, af hvilka det sist byggda var 14 år och det äldsta 46 år gammalt, hvarförutom bland dem voro 5 fartyg, om hvilkas ålder upplysning icke kunnat erhållas. Medelåldern kan antagas vara 26 å 27 år. — 2 ångfartyg inköptes äfven under samma period. Af dessa var ett nybygdt om 492 tons, hvilket var bestäldt förr än tullen infördes, och ett ångfartyg, mätande 1,939 tons, 24 år gammalt, inköptes i havererad tillstånd och kostade dess reparation flera gånger inköpspriset.

Under 1889 inköptes från utlandet 49 segelfartyg, deraf det nyaste var 13 år gammalt; för några steg åldern till 56 å 57 år, för en del af de öfriga kunde åldern ej utrönas. Medelåldern var omkring 30 år. Af inköpta 6 ångfartyg var ett 7 år, de öfriga äldre, hvaraf ett 36 år gammalt.

Under 1890 inköptes 47 segelfartyg af trä och 4 ångfartyg. Af segelfartygen var medelåldern emellan 22 å 23 år, förutom 4 fartyg,

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)* som voro så gamla, att åldern ej kunnat utrönas. Ångfartygen voro emellan 7 och 21 år gamla.

At hvad här omförmälts framgår, att tullen å fartyg åstadkommit, att endast mycket gamla fartyg inköpts, och antagligen hafva många af dessa varit så dåliga, att de i sitt förra hemland ej ansetts sjö-
dugliga.»

Och likväl förnekar den ärade reservanten nu behovet af en sådan besigtning, som här ifrågasatts!

Han återkom för öfrigt till sina originella funderingar om redarnes ansvarighet och sade, att det väl icke vore så orimligt, om redaren sluppe att ansvara med annat än fartyg och last, när i den franska sjölagen finnes ett institut — den s. k. abandoneringen — enligt hvilket redaren kan befria sig från vidare ansvar genom att afstå fartyg och last till sina fordringsegare. Jag kan dock icke föreställa mig, att den ärade talaren är okunnig derom, att i Frankrike abandonering ej kan ega rum annat än just i de fall, då enligt den svenska lagen redarens ansvar är inskränkt till fartyg och last.

Den ärade reservanten på göteborgsbanken yttrade flera gånger, att när vi komma till de och de paragraferna, så skola vi få se att förslagets antagande skulle medföra verklig fara för vår sjöfartsnäring. Ja, jag intager alldeles samma ståndpunkt som den ärade talaren, så till vida nemligen, att, om de sakkunnige kunna visa, att förslaget i den eller den paragrafen skall blifva till skada för sjöfartsnäringen, jag då skall vara den förste att motsätta mig detsamma. Men icke finnes det väl något skäl att förkasta förslaget endast därför, att herrarne försäkra att detsamma, om det upphöjes till lag, skall lända vår sjöfartsnäring till skada, det måste väl också visas att så blir förhållandet.

Jag skall icke vidare upptaga kammarens tid. Jag ber endast få meddela, att Första Kammaren redan utan en enda anmärkning antagit förslaget, och jag hoppas att så skall ske äfven här.

Herr Brodin: Med anledning af den nästföregående talarens yttrande vill jag påpeka, att, då jag nyss talade om abandoneringsrätten jag aldrig nämnde Frankrike; det finnes andra länder än Frankrike, som i sina sjölagar hafva en sådan bestämmelse. Hvad beträffar dessa besigtningar, för hvilka jag enligt samme talares förmenande skulle hafva en sådan farhåga, att jag ej vågade yttra mig derom, vill jag nämna, att det kan vara förlåtligt, om man i en så vidlyftig fråga som denna glömmier att säga något af hvad man ämnat yttra. Jag vill emellertid nu tillägga, att jag är öfvertygad derom, att intet rederi i vårt land huser någon den ringaste fruktan för en besigtning, om den företages af sakkunnige, men att hvarje rederi måste hysa fruktan att blifva trakasseradt af sjöfolket, derest, i fråga om fartygs besigtning, en sådan magt lägges i besättnings hand, som i 87:de paragrafen är föreslaget. Om det i stället föreskrifves en officiel besigtning af alla fartyg i Sverige, skulle jag icke hafva någonting deremot. Jag är icke den som vill taga samvetsslösa redare i försvar, och på denna grund håller jag också på redarnes ansvarighet. Men det är just ett af förslagets fel, att

denna ansvarighet icke är tillräckligt framhållen. Såsom det nu är affattadt, kan redaren helt och hållet krypa bakom ryggen på kaptenen, hvilken oftast är i beroende af sitt rederi och därför måste finna sig i snart sagdt allt hvad rederiet befäller honom att fullgöra, såvida han icke vill riskera att med sin familj blifva satt på bar backe. Enligt samma 87:de paragraf skall kaptenen ansvara för att fartyget vid afgangen från en hamn befinner sig i sjövärdigt skick. Om således en nyantagen kapten anländer, sedan fartyget intagit sin last, har ångan uppe och är färdigt att gå, men fartyget sedan befinner sig i något afseende felaktigt, så skall kaptenen stå i ansvar därför. Kan detta vara rimligt och rättvist? Utom det att kaptenen skall stå i ansvar för människolif och last, skall han enligt denna paragraf också åläggas ersättningsskyldighet! Jag vill fråga: är detta humanitet också?

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

Det har anförts såsom skäl för att Andra Kammaren skulle taga förslaget, att Första Kammaren gått igenom hela lagförslaget och nu är på slutet af detsamma. — Ja det förefaller mig icke otroligt, när det icke finnes någon opposition. Men jag kan försäkra, att så fort kommer det icke att gå i Andra Kammaren. Det kommer att taga sin rundliga tid. Och då förslaget kommit till behandling så i riksdagens sista timme, så kommer det kanske att föranleda ett ganska långt uppehåll. Då det är en så viktig sak, är det icke rätt att forcera fram den och bara klubba igenom paragraf efter paragraf. — Herr talman! Jag ber ännu en gång att få yrka återremiss.

Herr Pehrsson i Norrsund: Då jag varit ledamot i utskottet, och äfven anmält min reservation mot förslaget, så kan det kanske fördras af mig, att jag angifver de skäl, som bestämt min ställning, så att denna icke kommer att antagas hvila på lösa grunder. Mitt omdöme om förslaget skall blifva kortfattadt. — Förslaget medför några direkta fördelar från statens sida till sjöfartsnäringen, hvilka den förut icke hade. Rederierna hafva erhållit rätt att i vissa fall få besättningarna hemförlofvade, och om besättningen sjuknar, så har den sjuke rätt att erhålla sjukvård samt hjälp och underhåll från staten. Det är fördelar, som gifvits åt sjöfarten, hvilka icke förut funnits. Men om jag sammanställer de fördelar, som man skulle få, de uppoffringar, som skulle göras från statens sida, med skyldigheterna, som tillkomma från det nya förslaget, kan jag icke neka till att jag funnit olägenheterna hafva varit mycket större än de, som nu ligga och trycka sjöfartsnäringen.

Mitt omdöme kan må hända synas någon vara af mindre betydelse. Men jag tror icke att jag är så utan erfarenhet i denna sak, ty jag har följt med temligen bra i utskottet, och jag har äfven praktisk erfarenhet i sjöfartsnäringen under bra många år. Och den uppfattning af förslaget, som jag under dessa förutsättningar bildat mig, är den, att lagen, om den antoges, skulle komma att trycka sjöfartsnäringen. Men när jag säger detta, vill jag erkänna att det icke skulle behövas så mycket förändringar i förslaget, för att jag skulle kunna antaga detsamma. Särskildt borde § 87 förändras, som ju ensam är så svår, att den skulle efter mitt förmenande kunna

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.

(Forts.)

ensam förstöra hela sjöfarten. Man tänke sig att, om blott halfva besättningen vore ense, skulle den ega rätt att taga besigtning på fartyg för utrönande af dess sjöduglighet. Det skulle kunna vara redare och befälhafvare till största hinder, om besättningen på det sättet hade rätt att fordra besigtning. Ty halfva antalet af besättningen består vanligen af unga pojkar, som äro lätt ledda, och de skulle, då fartyget komme till en större stad i utlandet, lätt kunna komma i beröring med runnare, som förmådde dem att begära besigtning för att de, som stode bakom, skulle kunna draga vinst af denna opposition. Men skulle vi få ändrad paragrafen derhän, så som jag i utskottet föreslog, att det för en dylik rätt att taga besigtning fordrades att $\frac{3}{4}$ af besättningen, deribland styrmannen och, om det vore en ångbåt, äfven maskinisten, begärde densamma, så skulle jag kunna vara med derom.

Sedan jag framhållit detta, skall jag icke vidare upptaga kammarens tid, enär jag är öfvertygad om att kammaren redan fattat sin mening i frågan lika så väl som jag. Jag vill endast, innan jag slutar, tillkännagifva att jag kommer att rösta för afslag.

Herr Schöning: I min egenskap af redare, hvilket jag varit i många år, ber jag få yttra några ord eller åtminstone gifva till känna, att jag i likhet med reservanterna icke är blind för de stora svårigheter, som äro lagda på rederierna och äfven sjöfarten, samt hvad i öfrigt i detta lagförslag fordras. Men hela lagförslaget anser jag bättre än gamla sjölagen. Jag kommer därför att rösta för första paragrafen. När man så sedan kommer till öfriga paragrafer, och de paragrafer, som reservanterna mest frukta, så hafva vi ju rättighet och skyldighet att säga vår tanke — den som vill säga någonting — då man får tid att vidare diskutera öfver saken. Det är åtskilligt, som jag skrivit upp och tänkt bemöta de föregående talarne med. Men då tiden är så långt framskriden, skall jag icke bry mig om det. Jag har bara fäst mig vid det olämpliga i att som press å Andra Kammarens ledamöter *dels* använda hvad i form af skrifvelse till ledamöter utaf denna kammare framkommit, och *dels*, i fråga om Sveriges andra stad, Göteborg, att under pågående plenum framkomma med telegram. Jag tror, att detta sätt i alla fall är olämpligt. Vi visste ju förut på hvilken ståndpunkt Göteborgs redare stodo, och då tyckes mig detta telegram vara fullständigt öfverflödigt. Herrarne kunna ju supponera, att vi, då vi här om dagen debatterade väghållningsfrågan, hade fått höra läsas upp det ena telegrammet efter det andra från kommuner i skilda delar af landet. Tiden hade då nog blifvit så långt framskriden att vi ej fått tillfälle att ordentligt debattera förslaget och icke medhunnit annat än att mottaga och läsa telegram. Med detta mitt yttrande menar jag dock icke något ondt om det, att man här nu i kammaren läst upp telegrammet från Göteborg. Man har naturligtvis ansett saken vara så vigtig och stor, och de som afsändt telegrammet hafva väl trots sig göra något godt dermed och möjligen kunna inverka på några af kammarens ledamöter. Jag tror dock, att denna kammarens ledamöter redan på förhand hafva noga läst genom förslaget och tänkt sig in i saken.

Jag skall, mine herrar, såsom jag nyss nämnde, rösta för bifall till första punkten, ty jag kan icke taga på mina skuldror, liksom min ärade vän och länskamrat, herr Brodin, ansvaret för att slopa ett förslag, som dock kräft åtta års arbete, och vi få dock säga, att hvilka personer de än varit som suttit i utskottet, hafva de dock varit besjälade af de bästa tankar att få en lag, som vore till nytta icke endast för redare, utan äfven för befälhafvare och besättning.

*Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)*

Den ärade talaren från Göteborg har sagt, att det vore svårt att så öfverlagdt antaga denna lag. Men, mine herrar, icke kan man säga, att det sker öfverlagdt, då vi arbetat på den i åtta år. Då kan jag icke förstå, när man i sådant fall skulle blifva färdig. Faller den nu, då vete Gud när den kommer upp igen, och huru många tusentals kronor som då blifvit bortkastade utan nytta. Jag yrkar bifall till den nu föredragna första punkten.

Herr friherre Nordenskiöld: Endast några få ord. Jag vill erinra om att vi här stifta lag icke endast för redare och fartygsbefälhafvare, utan äfven för befraktare, besättning, passagerare på fartyg m. m., och då dessa senare äro de talrikaste, kan det vara skäl att se äfven på deras intressen. Jag vill vidare anmärka, att jag icke kan inse, hvarför den ärade representanten för Norra Roslagen, herr Pehr Pehrson i Norrsund, vill förkasta hela den omfattande och mödosamt hopkomna, lag som nu föreligger, då han strax förut förklarar sig färdig antaga lagen, om det endast blefve en förändring i § 87. Det är tid nog, då vi komma till denna paragraf, att besluta om den skall antagas i oförändradt skick eller icke. För att nå det stora målet, att den nya sjölagen blir antagen i sin helhet, är jag färdig att så väl i kammaren som i utskottet understödja en förändring af § 87 i det syfte, herr Pehr Pehrsson antydt.

Herr Andrén: Jag begärde ordet med anledning af representantens från Söderhamn yttrande. Så vida jag rätt uppfattade honom, ansåg han, att det kunde vara detsamma hvad som sades från de göteborgska redarnes sida, då handels- och sjöfartsnämnden i Göteborg redan uttalat sig. Jag vill dock fästa herrarnes uppmärksamhet på, att denna nämnd uttalade sig för tre år sedan och att det af åtskilliga talare i kammaren nu blifvit sagdt att det icke alls vore värdt att fästa sig vid hvad nämnden yttrat, ty det var för flera år sedan. Just därför ansåg jag det vara mycket bra att nu få detta yttrande, så att man fick se hvad de verkligt sakkunnige nu säga om lagen. För min del har jag ingenting att säga, än att jag fullständigt förenar mig med herr Melin och önskar att lagen måtte förkastas, men skall visst icke hafva någonting emot, om den kommer igen på ett annat sätt och i en annan form. Under nuvarande förhållanden förlorar man alls ingenting på att icke antaga detta lagförslag. Jag yrkar afslag.

Öfverläggningen var slutad. I enlighet med de yrkanden, som derunder förekommit, gaf herr talmannen propositioner *dels* på god-

Angående
förslag till
ny sjölag
m. m.
(Forts.)

kännande af den föredragna paragrafen och *dels* på densammas förkastande; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering blef likväl begärd och företogs enligt följande nu uppsatta och af kammaren godkända voteringsproposition:

Den, som godkänner 1 § i förevarande förslag till sjölag, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren afslagit nämnda paragraf.

Omröstningen visade 156 ja mot 41 nej, och hade alltså den ifrågavarande paragrafen af kammaren godkänts.

Den vidare föredragningen af det föreliggande utlåtandet uppsköts till i afton kl. 7.

Kammarens ledamöter åtskildes kl. 3,21 e. m.

In fidem

A. E. J. Johansson.