

N:o 79.

Af herr G. O. Wallenberg, om skrifvelse till Kungl. Maj:t
angående tillsättande af en för Sverige, Norge och Dan-
mark gemensam sjölagskommitté.

Den sjölag, som från år 1892 i vårt land är gällande, utgjorde i likhet med de i hufvudsak därmed öfverensstämmande nya norska och danska sjölagarna resultatet af ett samvetsgrant, mångårigt samarbete mellan de tre länderna, hvarunder ditintills vunnit erfarenhet inom sjörättens område i möjligaste mån tagits i anspråk.

Emellertid utsäges redan i det kommittébetänkande, som föregick nämnda sjölag, att den nya lagen icke finge anses innehålla tillfredsställande bestämmelser för alla de frågor, hvilka inom sjörätten väntade en lösning. Men framför att lagstifta i de fall, där vunnit erfarenhet ännu icke gaf tillräcklig ledning för ett afgörande, fann man sig böra lämna lösningen af dylika spörsmål åt framtiden, med fullt erkännande således af det förhållande, att den pågående hastiga och till sin riktning oförutsedda utvecklingen inom sjöfarten städse väcker nya frågor till lif och nödvändiggör ett ständigt aktgifvande därpå, att gällande lag anknyter sig till de praktiska förhållandena.

De senaste årens erfarenheter hafva jämväl till fullo ådagalagt, att en sjölag, huru förträfflig den från början än är, med nödvändighet måste jämförelsevis hastigt och ofta undergå revision för att fylla de alltjämt växande skilda krafven inom sjöfartsnäringen. Till de frågor, hvilka vid

tiden för den nuvarande sjölagens antagande först börjat framträda, men som nu trängt sig fram i förgrunden, hafva kommit alldeles nya spörsmål. Och många af dessa hafva efterhand blifvit så brännande, att en snar lösning af desamma på lagstiftningens väg måste anses af behovet påkallad.

Redan vid det 4:de nordiska sjöfartsmötet i Stockholm år 1897 behandlades frågan om en revision af sjölagen. De anmärkningar, som då framställdes emot densamma, befunnos emellertid icke vara af den vidtgående beskaffenhet, att de påkallade allmän revision af en lag, som under så kort tid varit i kraft. Sedan dess hafva emellertid klagopunkterna ökat i antal och betydelse samtidigt med att tiden upphäft invändningen att lagen icke tillräckligt länge varit i verksamhet, för att en revision af densamma skulle böra ifrågakomma.

Inom alla på området intresserade läger har därför en bestämd opinion bildat sig, som kräfver skyndsamma och grundliga reformer af den nordiska sjörätten. Det starkaste och mest samlade uttrycket för denna opinion finna vi i förhandlingarna och besluten från det sist i Köpenhamn den 2—4 juli 1903 hållna 5:te nordiska sjöfartsmötet. Det måste anses såsom synnerligen betecknande för stämningen härutinnan inom skilda för sjöfarten intresserade kretsar, att huru skarpt än meningarna eljest bröto sig å nämnda möte, däri såväl redare och befälhafvare som representanter för lastägare och assuradörer deltog, så uttalade likväl mötet *enhälligt*, att det ansåge en allmän revision af de skandinaviska sjölagarna vara högeligen af behovet påkallad.

Med anslutning till de anmärkningar, hvilka vid sjöfartsmötet i Köpenhamn mot de gällande nordiska sjölagarna framställdes, vill jag här anföra några exempel på sådana fall, där nya förhållanden inom sjöfarten påkalla förnyad uppmärksamhet af lagstiftningen.

Det är framför allt segelfartygens undanträngande af ångfartygen, som karakteriserar sjöfartens utveckling under de senare åren.

Ångbåtsflottans starka tillväxt har åter medfört en storartad ökning af trafiken i fasta ruter. Och det är i främsta rummet denna de fasta liniernas oväntade utveckling, som väckt spörsmål, på hvilka den nuvarande lagstiftningen lämnar intet eller otillräckligt svar.

Bland de frågor, som på sista tiden mest diskuterats, har framträdt handelskårens fordran på en begränsning af den allmänna rättighet, hvilken särskildt redarne i de fasta routerna begagna sig af, då de genom s. k. *konnossementsklausuler* inskränka sitt ansvar för det mottagna godset.

Köpmän och lastassuradörer hafva på sina möten diskuterat denna fråga och hos respektive regeringar, äfven hos den svenska, föreslagit ingripande på lagstiftningens väg mot den utsträckta aftalsfrihet mellan redare och köpmän, som nu är rådande. Däremot hafva sjöfartens representanter, å allmänna möten så väl som genom skrivelser till respektive regeringar, framhållit sina betänkligheter mot rubbandet af den eljest strängt häfdade aftalsfrihetens princip, som de anse böra upprätthållas åtminstone till dess man genom internationella öfverenskommelser uppnått enighet i detta stycke.

Meningarna i denna fråga äro sålunda starkt delade. Men i hvarje fall bör man vara ense om att finna densamma tillräckligt betydelsefull för att göras till föremål för en allsidig utredning.

Är nyssnämnda spörsmål ännu icke till fullo utredt, hafva åter andra frågor, hvilka stå i samband med de fasta linjernas utveckling, länge nog mognat under tillämpning enbart af praxis för att nu blifva genom lag rättsligen bestämda. Så möter oss frågan om *mäklarens och kommissionärens* ställning till redare och lastägare. Genom tydlig lag bör fastslås, i hvilket fall kommissionären är att anse som redarens ombud, eller när han bör betraktas som en själfständig mellanhand, till hvilken varuägaren ensamt, utan rätt gentemot fartyg och rederi, äger att hålla sig. Likaså bör det bestämmas, om och i hvilka fall mäklaren äger befogenhet att teckna konnossement och ingå andra aftal med rättsbindande verkan för rederiet.

I detta sammanhang bör särskildt äfven anmärkas, att vår sjölag i fråga om fartygs befraktning och mottagande af gods och fartyg endast afser *visst* fartyg, men ej alls berör de numera vanliga, oftast genom mäklare slutna, generella befraktningarna för hel seglationstid af viss myckenhet tonnage. Det är dock tydligt, att de spörsmål, hvilka härigenom kunna uppstå i fråga om mäklarens ställning och det af honom slutna aftalets natur och uppfyllande, ofta kräfva ett afgörande, vid hvilket speciellt sjörättsliga och ej allenast allmänna civilrättsliga regler äro nödiga.

Här skall vidare framhållas den roll, som den genom de fasta routerna möjliggjorda *genomgående trafiken* numera spelar i världsmarknaden. Varor sändas exempelvis från Nordamerikas västkust till de stora europeiska handelscentra och vidare under ett enkelt transportkontrakt på s. k. genomgående konnossement. De ytterst viktiga frågor, som härvid uppstå angående de olika transportörernas ansvar för godset och deras inbördes ställning, äro icke för närvarande genom lag bestämda. Och tydligt är

att, äfven om man på detta område bör verka för erhållande af internationella bestämmelser, det icke är rådligt att lita på de obestämda och aflägsna utsikterna härför, utan synes det önskvärdt, att de nordiska länderna för sitt vidkommande söka finna en lösning på lagstiftningens väg af hithörande frågor.

Slutligen tillåter jag mig erinra om, att en form af befraktning, som vid antagandet af 1891 års sjölag var så godt som okänd, nu användes i mycket stor utsträckning utan att därom finnes något som helst i lag stadgadt. Jag afser den s. k. *månadsbefraktningen* eller det aftal, hvarigenom en redare till annan person bortleger fartygets lastrum för fraktande af varor m. m. men själf genom befälhafvaren i hufvudsak fortfar att ombesörja fartygets drift.

Huru behöfliga bestämmelser i lag om denna särskilda art af befraktning äro, ligger i öppen dag. Det bör bland annat lagligen fastslås, hvad det är för en frakt, som hör till sjöförmögenheten, och för hvilken redaren häftar; om det är månadsfrakten, beräknad för den normala tiden af den resa, som är i fråga; eller konnossementsfrakten; eller gångbar frakt för en sådan resa, som den angående hvilken frågan om redarens ansvar uppstår. Äfvenså behöfvas stadganden om frakten som försäkringsobjekt, om dess bidragsplikt vid gemensamt haveri o. s. v. Vid fall af gemensamt haveri måste en dubbel dispaschering äga rum, först med resefrakten som bidragspliktigt värde och sedan för reglering af förhållandet mellan de båda i frakten intresserade parterna. Härom finnes intet stadgande, lika litet som något finnes i lag bestämdt om hvem som skall godtskrifvas för kost- och månadspenningar, hvilka utgå vid uppehåll i nödhamn, då månadsfrakt fortfarande löper under uppehållet: om det är redaren, som faktiskt lagt ut penningarna, eller månadsbefraktaren, som indirekt betalat dem, enär månadsfrakten innefattar godtgörelse för hyra och kost till besättningen.

Dessa äro blott några få, särskildt å det ofvannämnda sjöfartsmötet i Köpenhamn framhållna exempel på frågor af den största praktiska betydelse, hvilka påkalla ett helt system af rättsregler, då månadsbefraktningen kommer att till sin natur och verkan genom lag bestämmas.

I det att jag inskränker mig till att hänvisa till det ofvan anförda för ådagaläggande af, att nya tidsförhållanden öppnat nya områden inom sjöfarten, för hvilka vår nuvarande sjölag saknar tidsenliga bestämmelser, vill jag blott anmärka, att talrika bevis kunde andragas jämväl för det förhållandet, att gällande lagstadganden, äfven på de områden, som afsetts

att vara genom desamma reglerade, i mångt och mycket nu måste anses föråldrade och oriktiga eller ock kräfva ett förtydligande. Härpå anfördes särskildt vid sjöfartsmötet i Köpenhamn en mängd exempel, och yttrade man sig allmänt för en ändring i anmärkta afseenden.

Om det sålunda måste anses ostridigt, att en genomgripande revision af sjölagen är af behovet påkallad, återstår att afgöra, på hvad sätt en dylik revision lämpligen bör åstadkommas.

Den opinion, som vid det ofta nämnda nordiska sjöfartsmötet i Köpenhamn enhälligt uttalat sig för en allmän revision, synes mig jemväl hafva anvisat den säkraste och bästa vägen för dess ernående. Under uttalande af, att behöfliga ändringar i och tillägg till de skandinaviska sjölagarna borde ske gemensamt för de tre folken med aktgifvande på och i samförstånd med det arbete, som sedan lång tid tillbaka fortgått för införande af likformighet inom sjörätten mellan såvidt möjligt *alla* sjöfartsidkande nationer, fann sig mötet desslikes böra taga ett bestämdt steg i riktning af att förverkliga det stora syftet. Mötet beslöt nämligen, lika enhälligt som det afgjorde frågan om lämpligheten af en revision, att tillstyrka den åtgärd, hvilken för närvarande torde få anses som den enda effektiva för åvägabringande af en allmän revision af bestående värde inom ett så föränderligt område som sjörättens, i det att mötet uttalade sig för tillsättandet af en nordisk sjölagskommitté gemensam för de tre länderna, sammansatt af lika antal representanter för olika intressenter inom sjöfarten, hvilken kommitté skulle äga till hufvudsaklig uppgift att under samverkan med myndigheter såväl som med korporationer och enskilda hafva uppmärksamheten riktad på, hvilka ändringar i den nordiska sjö-rätten som efter hand visade sig behöfliga, samt att utarbeta och till de nordiska regeringarna ingifva sammanställande förslag till sådana ändringar.

I öfverensstämmelse med nämnda beslut och till utförande af mötets uppdrag, har också Bestyrelsen for Nordisk Skibsrederforening till de respektive regeringarna i Sverige, Norge och Danmark inkommit med underdånig anhållan om åtgärder för förverkligandet af det önskemål Nordiska sjöfartsmötet sålunda uttalat. Uti särskilda skrivelser till respektive regeringar hafva därefter Sveriges Allmänna Sjöfartsförening och Fællesrepresentationen for Dansk Skibsfart tillkännagifvit sin fulla anslutning till ofvanberörda hemställan.

Frågan om en allmän revision af sjölagen efter förarbeten af en nordisk sjölagskommitté är alltså redan underkastad Kungl. Maj:ts nådiga pröfning.

Då emellertid genom olika framställningar till Riksdagen under de senare åren nya lagbestämmelser inom skilda områden af sjörätten påyrkats genom speciell lagstiftning för vårt land, kan jag, förvissad som jag är att tillsättandet af en gemensam kommitté för de tre nordiska länderna innebär den mest tillfredsställande lösningen af samtliga förevarande spörsmål i deras sammanhang med hvarandra och med tidsförhållandena, icke underlåta att härmed påkalla Riksdagens kraftiga understöd för åvägbringande af en dylik kommitté med den sammansättning och befo-genhet ofvan antydts.

Till stöd för min af de mest sakkunnige inom sjöfartsområdet omfattade mening om lämpligheten af sistnämnda form för det önskade lagstiftningsarbetet, vill jag i detta sammanhang allenast anföra:

att liksom vår nuvarande sjölag tillkommit genom samarbete med de öfriga skandinaviska länderna, så att de olika sjölagarna kunna betraktas som ett organiskt helt, bör ock den fortsatta lagstiftningen till ändring och utveckling af vår i hufvudsak gemensamma sjö rätt uppenbarligen ske gemensamt till ömsesidig förkofran för de tre ländernas sjöfart;

att en sådan gemensam lagstiftning emellertid icke kan åvägbringas genom speciella förslag allenast mellan regering och representantförsamling i hvar land för sig, utan förutsätter ett föregående arbete antingen af tre samverkande kommissioner (såsom vid utarbetande af de nu gällande sjölagarna var fallet) eller ock af en enda gemensam kommitté från desamma;

att tillsättandet af en enda gemensam kommitté, där endast ett fåtal ledamöter från hvarje land torde behöfva insättas, otvifvelaktigt under närvarande förhållanden är att föredraga;

enär vidare en mindre, gemensam kommitté lättare kommer i förtroendefullt förhållande till såväl regeringarna som de enskilde sjöfartsintresserade, hvilka senare hittills alltför litet tillåtits utöfva inflytande på lagstiftningen, men som numera genom sina fast organiserade olika korporationer inom de tre länderna lättare kunna göra sina önsknningar hörda hos en gemensam kommitté än hos tre olika kommissioner;

samt enär slutligen inom en sådan kommitté ett enhetligt och konsekvent arbete säkrare och snabbare åstadkommes, liksom äfven skilda meningar inom en dylik lättare hopjämkas till ett gynnsamt resultat med hänsyn till de olika kraf på ändringar, hvilka från skilda läger och land framkomma.

Den ifrågasatta kommittén skulle, på sätt ofvan antydzts, hafva till syfte att, under aktgifvande på den storartade internationella verksamhet, som under lång tid pågått för ernående af likformighet mellan alla nationers sjölagar, gifva ökad auktoritet och styrka åt vår sjöfart gentemot de öfriga sjöfartsidkande folken. Men vidare och i främsta rummet skulle det åligga kommittén att förut taga i öfvervägande och med inkommande förslag söka afhjälpa de mest iögonenfallande bristerna, efterhand som dessa visat sig i de olika ländernas lagstiftning. Med hänsyn till denna kommittés aktuella uppgift torde den anmärkning bortfalla, hvilken i ett par vid föregående Riksdag under n:is 13 och 173 i Andra Kamnaren väckta motioner anmärkts mot den föreslagna anordningen af en kommitté, nämligen att vissa reformer, hvilka låge motionärerna särdeles om hjärtat, därigenom kunde komma att undanskjutas.

En dylik farhåga är obefogad, hvaremot det är tydligt att utredningen genom en kommitté sådan som den ifrågavarande erbjuder den mest fullständiga garanti för att allsidig och sakkunnig behandling af föreliggande material förenas med skyndsamhet vid föresläendet af nödiga reformer.

Under åberopande af hvad sålunda anförts får jag hemställa,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes

för Sveriges vidkommande medverka till åstadkommandet af en för Sverige, Norge och Danmark gemensam sjölagskommitté, bestående af lika antal medlemmar från hvarje land, utsedde af vederbörande regering efter samråd med sjöfartens och handelsståndets representanter, och med uppgift

att uppmärksamma, hvilka ändringar i den nordiska sjörätten som kunna vara önskliga;

att mottaga och behandla framställningar i detta hänseende både från enskild och offentlig sida;

samt att utarbeta och till hvar af de nordiska regeringarna afgifva, såvidt möjligt, till innehåll och

form med hvarandra öfverensstämmande förslag till nya bestämmelser på sjölagens område.

Stockholm den 27 januari 1905.

G. O. Wallenberg.

I motionens syfte instämma:

K. G. Karlsson.

O. A. Brodin.

Carl J. Ödman.

N:o 80.

Af herr **P. Hörnstén**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående ersättning för betande hemdjur, som skadas genom järnvägsdrift m. m.

I motion n:o 52 till förra årets Riksdag hemställde jag, att »Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta utreda behofvet af sådant stängsel utefter järnvägarna, att jämväl smärre hemdjur, såsom får, ej må komma in på järnvägens område, samt till Riksdagen inkomma med de förslag Kungl. Maj:t må af utredningen finna föranledda.» För att ej behöfva upprepa motiven i såväl motionen som utskottets afstyrkande af densamma, tillåter jag mig hänvisa till Andra Kammarens Tillfälliga Utskotts (N:o 3) utlåtande N:o 26 (8 saml. 2 afd., 1904).

Som af utlåtandet framgår, har utskottet ställt sig tvekande inför »ett lagstiftande på detta nya område», under förmenande att detta skulle