

## N:o 23.

Ank. till Riksd. kansli den 2 mars 1905, kl. 3.30 e. m.

*Utlåtande, i anledning af väckt motion angående tillsättande af en för Sverige, Norge och Danmark gemensam sjölagskommitté.*

Laguskottet har till behandling förehaft en inom Andra Kammaren af herr *G. O. Wallenberg* väckt och till utskottet hänvisad motion, n:o 79, af följande lydelse:

»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 vunnen 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 vunnen 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 efter hand 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 upphävt 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 framförallt 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 router. 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 framträdtt handelskårens fordran på en begränsning af den allmänna rättighet, hvilken

särskildt redarne i de fasta routernas 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 såväl 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 mönat under tillämpning enbart af praxis för att nu blifva genom lag rättsligen bestända. 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 seglotionstid 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 routernas 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 nödhavn, 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 sjöfartsnötet 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 behofvet 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 jämväl 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 sjörätten som efter hand visade sig behöfliga, samt att utarbета 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 för 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 för Dansk Skibsfart tillkännagifvit sin fulla anslutning till ofvauberörda hemställan.

Frågan om en allmän revision af sjölagen efter förarbeten af en nordisk sjölagskommitté är alltså redan underkastad Kuugl. Maj:ts nädiga 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 befogenhet 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 önsknings 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 antydts, 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, efter

hand 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:o 13 och 173 i Andra Kammaren 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 föreslåendet af nödiga reformer.

Under åberopande af hvad sålunda anförts får jag hemställa, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:ts anhålla, det Kungl. Maj:t tacktes 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.»

I motionens syfte hafva herrar *K. G. Karlsson* i Göteborg, *O. A. Brodin* och *C. J. Ödman* instämt.

Med förevarande motion åsyftas åvägabringande af en allmän revision af gällande sjölag och med afseende härå framställes i motionen förslag, åsyftande, att en sådan omarbetning måtte ske under samverkan med de lagstiftande organen i Norge och Danmark, på det att den nu rådande öfverensstämmelsen mellan de tre nordiska länderna på förevarande område måtte bibehållas. Äfven vid nästlidet års riksdag väcktes en motion i detta syfte. Såsom önskemål med afseende å den ifrågasatta allmänna revisionen af sjölagen framhöll dåvarande motionär dels åstadkommande af ändrade föreskrifter rörande bland andra åtskilliga af de ämnen, som beröras i nu förevarande motion, dels ock en skärpt kontroll å fartygs sjövärdighet. Lagutskottet vid 1904 års riksdag, som

till behandling i ett sammanhang förehade berörda motion och en annan jämväl till utskottet öfverlämnad framställning, som dock endast afsåg sistberörda spörsmål — åstadkommande af lagstifningsåtgärder till förebyggande af de med sjöfarten förbundna faror — höll emellertid före, att frågan om föreskrifter rörande fartygs sjövärdighet vore ett fristående spörsmål, som, i den mån dylika föreskrifter vore nödiga, borde lösas utan samband med en allmän omarbetning af sjölagen, nämligen genom utfärdande af författningar, gällande vid sidan af denna. Utskottet ansåg sålunda en revision af sjölagen icke erforderlig för åvägbringande af ytterligare föreskrifter rörande fartygs sjövärdighet. Hvad därefter beträffade en sjölagsrevision för uppnående af de öfriga önskemål, som med afseende därå framstälts, ansåg utskottet på anförda grunder icke nödigt eller lämpligt, att Riksdagen öfver hufvud gjorde framställning hos Kungl. Maj:t om en allmän omarbetning af sjölagen. Utskottet hemställde på grund häraf dels om aflåtande till Kungl. Maj:t af en skrifvelse med anhållan, att Kungl. Maj:t måtte taga i öfvervägande hvilka lagbestämmelser kunde utöfver de gällande vara erforderliga och lämpliga i ändamål att, till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror, åstadkomma en betryggande kontroll å fartygs sjövärdighet samt därefter till Riksdagen inkomma med de förslag, hvartill den verkställda utredningen kunde föranleda, dels ock att den väckta framställningen om revision af sjöfartslagstiftningen i andra hänseenden än de nämnda icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda. Utskottets berörda hemställan blef af Riksdagen bifallen.

Det nuvarande lagutskottet finner sig ej heller kunna förorda, att Riksdagen hos Kungl. Maj:t gör den ifrågasatta framställningen i syfte att åstadkomma en omarbetning af sjölagen. Väl må det vara sant, att på sjöfartens område utvecklingen går snabbt framåt och att ändrade förhållanden kräfva en efter desamma ändrad lagstiftning. Men vår gällande sjölag, af den 12 juni 1891, är dock ganska ny och, enligt hvad allmänt torde erkännas, utarbetad med den största omsorg och skarpsinnighet. Vid tiden för sin tillkomst lärer den med rätta hafva ansetts stå på höjden af hvad lagstiftningen på förevarande område åstadkommit och fylla de längst gående anspråk på en tidsenlig och tillfredsställande reglering af hithörande rättsförhållanden. Äfven om, såsom nämndt, därefter i mycket ändrade förhållanden uppkommit, kan väl ifrågavarande lag svårligen sägas vara föråldrad. Tvärtom torde de grundsatser, som i densamma äro uttryckta, ännu i allmänhet till fulla motsvara hvad på förevarande område anses riktigt och lämpligt. Motionären åberopar icke heller, åtminstone icke hufvudsakligen, till stöd för sin framställning, att så icke skulle vara förhållandet. Hans erinringar mot den gällande lagstiftningen gå egentligen



ut därpå, att densamma icke innefattar bestämmelser med afseende å åtskilliga frågor, beträffande hvilka behof af lagstadganden skulle hafva gjort sig gällande.

Utskottet vill dock häremot till en början i allmänhet invända, att man icke gärna kan fordra, att en lag med den tunga apparat dess stiftande kräfvat skall kunna tätt i spåren följa den snabba utveckling, som särskildt råder på nu ifrågavarande område. Om i lagen inrymmes plats för alltför många detaljbestämmelser, måste följden blifva, att lagen knappt hunnit träda i kraft, innan åtskilliga af dess stadganden blifvit föråldrade; och det kan ej vara lämpligt att inrätta lagen så, att den för att bevara sin tillämplighet tarfvar ändring och jänkning efter hvarje skiftning i det praktiska lifvets förhållanden.

Hvad därefter beträffar de särskilda ämnen, som enligt motionärens mening företrädesvis borde gifva anledning till och beaktas vid en revision af sjölagen, anser sig utskottet böra framhålla, att de till stor del äro af den speciella och delvis rent tekniska beskaffenhet, att utskottet om desamma icke kunnat bilda sig någon utpräglad uppfattning. Det synes dock utskottet, som om den af motionären berörda frågan om mäklarens och kommissionärens ställning till redare och lastägare skulle kunna och böra afgöras efter allmänna civilrättsliga regler om fullmäktigskap och andra närstående rättsinstitut och något behof af speciellt sjörättsliga normer härutinnan icke förefinnas.

Med afseende å spörsmålet, huruvida och i hvilken utsträckning den nu rådande aftalsfriheten om t. ex. innehållet af certeparti och konnossement bör inskränkas, erkänner utskottet till fullo, att detta är en angelägenhet af största vikt för i befraktningsförhållanden intresserade. Men såsom jämväl af motionen framgår och redogörelsen för förhandlingarna på det af motionären omnämnda femte nordiska sjöfartsmötet i Köpenhamn år 1903 gifver vid handen, äro meningarna i denna fråga långt ifrån eniga. Under det att t. ex. köpmän och andra lastintressenter ifrå för åstadkommande af förbud mot användande i konnossement af en s. k. negligence-klausul, hvarigenom redare frikallar sig från ansvar för skada å och förlust af gods, äfven då skadan eller förlusten förorsakats genom befälhafvarens eller besättningens vållande, motsätta sig redarne på det bestämdaste ett sådant förbud. Intressena stå här emot hvarandra, och det är ej lätt att härutinnan i lag träffa något riktigt och lämpligt afgörande. Lagstiftningen har i allmänhet icke heller lagt hinder i vägen för redarnes berörda tillvägagående, och rättspraxis har erkänt vidt gående dylika förbehåll såsom rättsligen giltiga. Endast i Nordamerikas Förenta stater har genom konnossementslagen af den 13 februari 1893 (den s. k.

Harter Act) i viss mån en inskränkning af aftalsfriheten i förevarande hänseende ägt rum.

Motionären omnämner vidare den stora roll, som den s. k. genomgående trafiken spelar i världsmarknaden, samt förmenar, att en lösning på lagstiftningens väg af hithörande frågor vore önskvärd. En tillfredsställande lösning lär emellertid icke vara lätt att åstadkomma. Utskottet erinrar sålunda om att det i nu afsedda fall ofta är fråga om transport såväl till lands som sjöss samt att ifrågavarande trafik, såsom motionären jämväl framhåller, i allmänhet är af internationell natur. Med hänsyn till sistnämnda förhållande torde det för öfrigt kunna ifrågasättas, huruvida stadganden med afseende å en sådan trafik i en svensk eller en gemensam nordisk sjölag kunna medföra någon väsentlig nytta.

Såsom motionären omnämnt, finnas om s. k. tids- eller månadsbefraktning inga särskilda bestämmelser i de skandinaviska sjölagarna. Men de däri gifna allmänna reglerna om befraktning torde kunna, om de också närmast afse befraktning för viss resa, åtminstone delvis analogiskt tillämpas på tidsbefraktning. Äfven främmande sjölagar sakna i allmänhet stadganden om ifrågavarande art af befraktning eller innehålla mycket sparsamma bestämmelser härom. I praxis torde dock hafva utbildat sig vissa bestämda regler för tidsbefraktning, och i de härom upprättade certepartierna lära i allmänhet kontrahenternas rättigheter och skyldigheter och hvad eljest till aftalet hörer noggrant bestämmas, så att i hvarje särskildt fall afgörandet af de praktiska spörsmål, som motionären i förevarande hänseende framkastar, icke möter några större svårigheter.

Att utskottet, såsom af det ofvan anförda framgår, hvarken kan bilda sig någon bestämd uppfattning om behovet af de af motionären ifrågasatta lagstiftningsåtgärderna eller kommit till insikt om, i hvilken riktning en sådan lagstiftning skulle gå för att lämpligast tillfredsställa ett möjligen förefintligt behof och råda bot på missförhållanden på sjöfartsnäringens område, utgör för utskottet en viktig och tillräcklig anledning att icke biträda motionärens hemställan om vidtagande af åtgärder för en allmän revision af sjölagen. Utskottet håller tillika före, att initiativet till åstadkommande af en sådan revision lämpligast bör tagas af de af frågan närmast intresserade institutioner och enskilde, hos hvilka önskan framträdte om en sådan omarbetning. Såsom af motionen framgår, har äfven enligt på ofvannämnda sjöfartsmöte fattadt beslut styrelsen för Nordisk Skibsrederforening under år 1903 till Kungl. Maj:ts aflåtit en framställning med anhållan om Kungl. Maj:ts medverkan till åstadkommande af en nordisk sjölagskommitté med det uppdrag, som i förevarande motion

ifrågasatts. Den framställning i motionens syfte, som sålunda redan gjorts från sakkunnigt och intresserad håll, läser det icke vara nödigt, att Riksdagen understödjer, för att densamma skall af Kungl. Maj:t vinna det beaktande den förtjänar.

På grund af det anförda hemställer utskottet,  
att förevarande motion icke må till någon Riksdagens  
åtgärd föranleda.

Stockholm den 28 februari 1905.

På lagutskottets vägnar:

ERNST TRYGGER.

---

#### Reservation:

af herr *Lindhagen*, som i afseende å utskottets motivering anført:

»Sista stycket af utskottets motivering synes mig hafva bort stanna vid ett framhållande af att motionären enligt utskottets uppfattning ej förebragt en fullt öfvertygande utredning om behovet för närvarande af en fullständig revision af sjölagen. Jag anser således, att ur motiveringen bort utgå utskottets mera på sidan om saken gjorda allmänna uttalanden, som inledas med orden: »Utskottet håller tillika före, att initiativet till åstadkommande af en sådan revision lämpligast bör tagas af de af frågan närmast intresserade institutioner och enskilde, hos hvilka önskan framträdt om en sådan omarbetning».

Utskottet synes härvid förbisett, att motionären själf och åtminstone två af de personer, som instämt med honom, tillhöra de i frågan 'närmast intresserade personer', och att dessa till yttermera visso stödt sig äfven på ett uttalande af en intresserad »institution», nämligen femte nordiska sjöfartsmötet. Menar åter utskottet, att vederbörande intressenter i frågan icke lämpligen böra med sina initiativ vända sig till Riksdagen, så ställer sig utskottet med ett dylikt åskådningssätt i strid mot vår författning, som stadgar, att Riksdagen representerar svenska folket, till hvilket ju sjöfarts-

näringsens intressenter också äro att räkna. Och då utskottet slutligen, nu liksom vid ett par föregående tillfällen, framhåller, att »det icke lär vara nödigt» att Riksdagen understöder en motion, så snart framställning af enskilde i enahanda syfte gjorts direkt hos Kungl. Maj:t, så underkänner utskottet därmed all erfarenhet, som af naturliga skäl visar, att det oftast är nödigt och alltid nyttigt, att en sak, som förtjänar beaktande, vinner Riksdagens mera betydelsefulla understöd.»

af herr *Segerdahl*, som ansett, att i utskottets motivering bort ingå följande:

»Utskottet anser sig så mycket mindre kunna biträda motionärens hemställan, som utskottet icke kunnat undgå att finna den af motionären förordade utvägen att för ändamålet tillsätta en kommitté, hvilken icke endast hade att afhjälpa redan förefintliga brister i den gällande lagen, utan också att allt fortfarande uppmärksamma hvilka ändringar i den nordiska sjörätten kunna vara önskliga, icke vara lämplig. En dylik permanent institution, hvilken skulle mottaga och behandla framställningar i detta hänseende både från enskild och offentlig sida, skulle enligt utskottets tanke icke vara ägnad att tillgodose det behof, som vid all lagstiftning dock är ett af de viktigaste, eller ett säkert och stadgadt rättstillstånd».

---

Herrar *F. Andersson*, *A. Olsson*, *Wiklund* och *Redelius* hafva begärt få antecknadt, att de icke deltagit i ärendets behandling inom utskottet.

---