

N:o 25.

Af herrar **D. Broström** och **E. D. V. Martin**, *om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående ändringar i sjölagen i fråga om upptagande af sjöförklaring m. m.*

Ehuruval vår nu gällande sjölag ej är af äldre datum än den 12 juni 1891 ha likväl under de senaste åren allt flera röster höjts för att genom hel eller delvis omarbetning få den lämpad efter de nya kraf och ansvarsförpliktelser, som rättsmedvetandet numera ställer på sjöfartens idkare och utöfvare.

Lyckligast torde måhända varit, om den unifikation af nordisk sjölagstiftning, af hvilken vår nu gällande sjölag är ett uttryck, hade kunnat genom samverkan emellan de tre nordiska länderna vid en eventuell revision af sjölagen få ånyo vinna tillämpning. Då emellertid en motion vid sistlidne lagtima riksdag om tillsättande af en gemensam nordisk sjölagskommitté ej vann Riksdagens bifall, torde de sedan dess förändrade politiska förhållandena knappast ge anledning antaga, att ett likartadt förslag nu skulle vinna tillslutning från Riksdagens sida.

En fullständig omarbetning af vår sjölag är därjämte ett arbete af betydande omfång. Oafsedt de ansevärd kostnader den skulle föranleda, komme med all sannolikhet flera år att åtgå, innan den nya lagen blefve utarbetad och finge gällande kraft. Det erinras härvid, att den kommitté som af Kungl. Maj:t fick i uppdrag att afgifva förslag till vår nuvarande

sjölag utnämndes den 8 september 1882 samt att lagen utfärdades den 12 juni 1891 eller nära nio år därefter.

Ifrågasätts kan likväl, om svårigheterna att åstadkomma en fullständig revision af sjölagen få stå hindrande i vägen för lagens omarbetning i den eller de delar, uti hvilka allt för uppenbara brister visa sig. Emot partiella ändringar uti sjölagen skulle kunna anmärkas, att de kunde verka förryckande på det organiska sammanhanget emellan sjölagens bestämmelser i dess nuvarande form. Man skulle därjämte kunna anmärka, att ett påbörjande af förändringar uti viktigare delar af sjölagen skulle föranleda, att dylika förändringar ofta, allt för ofta, kunde återkomma. Därigenom uppstode ett osäkerhetstillstånd om lagens innebörd, som komme att verka irriterande ej allenast på sjöfartsidkarne, som ha att efterleva lagen, utan äfven på domarne, som ha att tillämpa den.

Vår nu gällande sjölag är till sin allmänna byggnad uppdelad uti tretton kapitel, där uti hvarje kapitel sammanförts bestämmelser berörande likartade förhållanden. Visserligen kunna bestämmelserna uti ett kapitel hänvisa till en paragraf uti ett annat, men detta bör icke nödvändigtvis föranleda, att vid en eventuell ändring uti lagen man ej skall kunna upprätthålla det nödiga sammanhanget genom lämplig modifikation af de bestämmelser, som stå i intimare samband med den till ändring föreslagna paragrafen.

Hvad nu ett allt för ofta återkommande ändringsarbete med sjölagens bestämmelser beträffar, så har ju Riksdagen makt att pröfva, om förändringen verkligen är af behovet påkallad eller ej. Men är den nödvändig och rättvis, då få ej bekvämlighetsskäl eller liknande anledningar stå hindrande i vägen för reformens genomförande.

En af de mest framträdande svagheter uti vår nuvarande sjölagstiftning är bristen på effektiva stadganden i afsikt att erhålla en fullständig och sakkunnig utredning öfver inträffad sjöolycka, af den art som § 317 sjölagen omförmåler.

Redan uti de första paragraferna uti vår sjölag möta oss bestämmelser om redarens ansvarighet. Uti det andra kapitlet äro angifna bestämmelser om befälets ansvarighet. Och längre fram möta oss bestämmelser om besättningsens förpliktelser.

Uti sjölagens tolfte kapitel äro närmare angifna straffpåföljderna för begångna förseelser.

Hvad är då anledningen till att, ehuru väl sjölagen äger ingående stadganden såväl rörande straffet och ersättningsskyldigheten för begångna

fel och försummelser, rättsmedvetandet är allt annat än tillfredsställt med den utredning och behandling som ägnas inträffad sjöolycka vid dess första handläggning inför rådstufvurätten?

Vår nuvarande sjölag skiljer sig i så måtto från den af 1864, att, i afsikt att skaffa rådstufvurätten sakkunnigt biträde vid sjöförklarings upptagande, uti § 314 mom. 1. införts bestämmelsen om, att två i sjöväsendet erfarna och kunniga män skulle därvid vara tillstädes för att gå rätten tillhanda.

Afsikten därmed var uppenbarligen, att de sjökunniga genom sina insikter uti rent maritima detaljer skulle bidra till att förhöret blefve icke allenast fullt sakkunnigt utan äfven fullt uttömmande rörande den inträffade händelsen.

Man torde efter 14 års erfarenhet af denna institution knappast kunna påstå att den fyllt sin uppgift.

Anledningen därtill torde vara, dels att vid många rådstufvurätter ordföranden anser, att de sakkunniga ej få ingripa i förhöret oftare än då de af ordföranden tillspörjas, dels emedan de sakkunniga ej äro edsvurna och därför af eget initiativ ej kunnat ingripa uti förhandlingarna. Det är tydligt att känslan af bristande inflytande äfven måste verka förslappande på deras ansvarskänsla.

Ehuru väl befälet å vår handelsflotta rättvisligen bör tillerkännas att äga stor duglighet och ådagalägga stor vaksamhet vid fartygens navigering och ehuru väl sträfvan hos vår redarekår är att skaffa allt bättre och solidare fartyg, kan det, som naturligt är genom sjöfartens egen natur, ej undvikas att hvarje år inträffa sjöolyckor, som i större eller mindre grad äro beroende på fel eller försummelse från den enes eller andres sida.

Nu är äfven förhållandet, särskildt genom i utlandet afkunnade domar, att ersättningsskyldigheten för den skada, som uppstått genom inträffad sjöolycka, på senaste åren betydligt utsträckt såväl beträffande egendom som lif. Hvad som förstås med ett fartygs sjövärdighet har blifvit ett mycket vidsträckt begrepp. Ett fartyg är ej att anses som icke sjövärdigt enbart på grund af uppenbara brister uti dess maskineri eller skrof. Ett ringa fel uti exempelvis dess ljussignaler, ja t. o. m. det förhållandet att fartygets navigation skötes efter ett sjökort, som ej äger alla rättelser uti den farled, fartyget gått fram, kan döma fartyget som icke sjövärdigt och göra redare och befälhafvare ansvariga för den skada, som vållats människor och egendom.

Vid kollisionsfall blifva dessa förhållanden ännu mera invecklade,

enär stridande uppgifter om förloppet af den inträffade händelsen alltid förekomma från de olika parterna.

Ehuruval sjöolyckor äfven af svårare natur allt oftare förekomma inom vår handelsflotta och på grund af den starka tillväxten af ångfartyg ej kunna väntas nedgå utan snarare komma att växa antal, är det emellertid till ytterlighet sällan som redare eller befälhafvare dömas till ansvar.

Ett värdefullt fartyg går förloradt genom sammanstötning eller grundstötning, befälhafvaren aflägger sin sjöförklaring och därmed är i regel allt väl beställt. Men samme befälhafvare har knappt återkommit till sin hemort förr än redaren, som kanske haft fartyget fördelaktigt försäkradt och därför genom dess bortgång gjort en fördelaktig affär, insätter samme befälhafvare att föra befäl å ett annat måhända bättre och större fartyg, utan att det blifvit i ringaste grad utredt, om mannen i fråga haft skuld uti den skedda förlusten eller ej. Liknande händelser ha förekommit så många gånger, och befälskåren har naturligen sett, huru det fått passera att fartyg efter fartyg gått förloradt eller det ena stora haveriet inträffat efter det andra, utan att något uttalande gjorts; om skadan vållats genom fel och försummelse från befälets sida, ännu mindre har någon straffpåföljd varit ifrågasatt.

Endast uti några få fall, då till ytterlighet graverande omständigheter förelegat, har vederbörande genom allmänne åklagaren åtalats inför domstol och blifvit bestraffad.

Äfven har inträffat att försäkringsgifvaren, som nödgats utgifva ersättning till redaren, stämt befälhafvaren i afsikt att af honom återfå hvad som sålunda utbetalts och genom dylik rättstvist påvisat, att befälhafvaren haft skuld uti den skedda händelsen.

Ännu värre är, att fartygs försäkringsgifvare i flera kända fall, då sjöolycka inträffat, som enligt deras uppfattning berott på försummelse från någon af befälets sida, utöfvat en privat domsrätt och nekat att under viss tid till försäkring antaga fartyg, hvarpå personen i fråga kunde anställas. Genom solidaritetskänslan hos våra försäkringsbolag, enär så godt som alla i utrikes fart gående fartyg äro försäkrade, har denna åtgärd varit liktydig med att beröfva mannen rätt att föra befäl för viss tid. Äfven om man får antaga, att vederbörande försäkringsgifvare utdelar dylika disciplinärstraff först efter grundlig och opartisk pröfning, måste ju detta förfarande likväl betraktas såsom godtyckligt, och det är icke uteslutet, att ett orättvist straff kan utdelas.

Den sålunda bestraffade står ofta rättslös, ty omsorgen om sin exi-

stens afhåller honom från att vid domstol söka erhålla upprättelse, enär han ej vill komma i konflikt med vare sig försäkringsgifvare eller redare.

Märkligt är, att ehuru vår sjölag innehåller likartade bestämmelser med den danska och norska lagen till förekommande och inskränkande af olyckor till sjöss äfvensom rörande ansvarigheten för fartygs sjöduglighet, skiljer den sig likväl i fråga om sättet för upptagande af sjöförklaringar. Uti Norge och Danmark äro för detta ändamål inrättade särskilda sjö-rätter, bestående af en jurist som ordförande och två sakkunniga bisittare. Den svenska kommittén hade föreslagit upprättande af s. k. »sjönämnder» med likartad sammansättning. På grund af anmärkning uti högsta domstolen vann kommitténs förslag ej Kungl. Maj:ts bifall, utan infördes uti kungl. propositionen en bestämmelse om tillkallande af tvenne sakkunniga vid sjöförklaringars upptagande, eller hvad nu är stadgadt uti redan åberopade § 314 mom. 1.

Känt är, huru såväl i Tyskland som England genom rättsförhandling vid »Seeamt» och »Board of Trade» hvarje inträffad sjöolycka underkastas den mest detaljerade och noggranna undersökning samt att dessa domstolar efter en ingående motivering göra ett uttalande om orsakerna till den skedda olyckan, hvilka ofta utmynna uti straffpåföljd för den eller dem, som kunna ha befunnits vållande till den uppkomna skadan.

Våra statsmyndigheter ha under de senare åren visat stort intresse för vår sjöfarts utveckling, och må här särskildt erinras om borttagandet af konsulatavgifterna samt upprättandet af lånefonden för rederinäringens understödjande. Vi ha för närvarande kommittéer tillsatta, hvaraf en har att utarbeta förslag till nya bestämmelser om skeppsmätning, en annan förslag till omorganisation af våra navigationsskolor och nya bestämmelser för rätten att föra befäl å svenska handelsfartyg, en tredje förslag till omorganisation af vår diplomati och konsulatväsen.

Nu senast har tillkommit ett sakkunnigt biträde hos kungl. kommerskollegium med uppgift att bidraga till större ordning och kontroll beträffande sjöförklaringars afgifvande och angående hvad därvid förekommer.

Det finnes ingen anledning antaga, hvarför statsmyndigheterna ej vidare skola fortgå på den inslagna vägen att främja sjöfartsnäringen.

Men det vore säkerligen till skada, om omsorgen för sjöfartens ekonomiska och administrativa intressen skulle undantränga ett rättskänslan tillfredsställande ordnande af det juridiska ansvar, som påhvilat sjöfartsnäringens utöfvare.

Vårt folks läggning är sådan, att vi icke med känsla af att få en fullt opartisk behandling vilja lägga slitandet af rättstvister i andra händer än våra domstolars. Det är därför som de på ett par platser i landet upprättade permanenta skiljenämnderna för biläggande af tvister rörande bärgningsersättning och tvister rörande s. k. månadscertepartier vunnit en alldeles ofantligt liten anslutning från näringsidkarnes sida.

Hvad som skall göras i afsikt att vid inträffad sjöolycka ernå en fullt tillfredsställande utredning rörande orsakerna och bestämmande af straffpåföljd, om skadan vållats genom fel eller försummelse, det torde icke nås genom upprättande af något nytt rättsinstitut.

Det bör framför allt så ordnas, att den, som är delaktig i den inträffade sjöolyckan, skall känna, att han står inför en domstol, som icke allenast är i möjligaste måtto kompetent, utan där han känner respekt för dess utslag, vare sig det går i friande eller fällande riktning.

När sjölagskommitténs förslag om sjönämnders upprättande ej vann vare sig högsta domstolens eller Kungl. Maj:ts bifall, torde det väl till stor del ha berott därpå, att dess sammansättning var sådan, att det juridiska elementet var i minoritet, de specifikt sjökunniga, men juridiskt oskolade, uti majoritet.

Uti vårt land torde en domstol af denna sammansättning aldrig ha tillfredsställt rättsmedvetandet.

Å andra sidan visar den från i år gällande lagen om bisittare uti handelsmål, att vid slitande af rättstvister rörande handel, sjöfart och industri domstolens juridiska element behöfver kompletteras med de erfarenheter och insikter, som näringsidkarnes representanter äga.

Äfven om det inflytande, som de sakkunniga uti rådstufvurätterna vid upptagande af sjöförklaring hitintills utöfvat, ej kunnat sägas ha varit fullt tillfredsställande, så bör detta icke vara ett hinder för att grundligt pröfva, om ej en omorganisation af rådhusrätternas sammansättning vid behandling af sjöförklaring skulle kunna verka tillfyllestgörande. Man kan dels tänka sig, att antalet sjökunniga ökas från två till tre, dels att de sjökunniga bli edsvurna och därigenom få sin ansvars känsla ökad, dels att de sjökunniga få ej allenast rätt till, utan uttrycklig i lag dem ålagd förpliktelse att i behörig ordning framställa alla de frågor och verkställa all den sjötekniska utredning i fråga om orsakerna till olyckan och hvem som därtill må anses vållande, som kan erfordras.

De för ändamålet behöfliga ändringar uti vår sjölagstiftning torde emellertid kräfva en grundlig utredning.

På grund af hvad ofvan anförts, hemställes därför,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till sådana ändringar uti vår nu gällande sjölag, att vid inträffad sjöolycka upptagandet af sjöförklaring skall ske inför en domstol så sammansatt, att en såvidt möjligt uttömmande och fullt sakkunnig utredning ernås samt med åläggande för de sjötekniska bisittarne att öfver orsakerna till olyckan och därom, huruvida den kan anses vållad genom fel eller försummelse, gifva sitt utlåtande.

Stockholm den 24 januari 1906.

Dan. Broström.

Erik Martin.

N:o 26.

Af herr **D. Broström**, om införande i tulltaxan af viss bestämmelse angående tullbehandlingen af sådana för byggande af fartyg m. m. afsedda materialier och skeppsförnödenheter, för hvilka restitution af eller befrielse från tull är medgifven.

Under det senaste årtiondet har den svenska ångfartygsrederirörelsen företett en ganska aktningsvärd utveckling. Ångbåtsflottans storlek har ökats från 181,276 registerton afgiftspliktig dräktighet år 1895 till 408,124 ton år 1904 — det sista år, för hvilket officiella uppgifter föreligga. Enbart under dessa tio år har den alltså betydligt mer än fördubblats. Denna raska utveckling har icke resulterat endast ur gynnsamma