



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963:20

Sou  
1963:20 A

*Justitiedepartementet*



---

**BÄRGARLÖNENS FÖRDELNING**  
**SJÖFÖRKLARING**  
**M.M.**

BETÄNKANDE AVGIVET AV SJÖLAGSKOMMITTÉN

---

*Stockholm 1963*

# STATENS

## OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963

### *Kronologisk förteckning*

1. En teknisk institution inom Stockholms universitet. Svenska Reproduktions AB. 114 s. E.
2. Kommunalförbundens lånerätt. Idun. 44 s. I.
3. Utrikesförvaltningens organisation och personalbehov. Idun. 90 s. U.
4. Administrativ organisation inom utrikesförvaltningen. Idun. 95 s. U.
5. Försvarskostnaderna budgetåren 1963/67. Idun. 130 s. Fö.
6. Indelnings- och samarbetsfrågor i Göteborgs- och Malmöområdena. Idun. 212 s. I.
7. Utlännings tillträde till offentlig tjänst. Svenska Reproduktions AB. 40 s. Ju.
8. Preliminär nationalbudget för år 1963. Marcus. IV + 97 s. Fi.
9. Universitetens och högskolornas organisation och förvaltning. Hægström. 509 s. E.
10. Universitetsväsendets organisation. Hægström. 190 s. E.
11. Uppehållstillstånd m. m. för utländska studerande. Idun. 54 s. I.
12. Översättning av fördrag angående upprättande av Europeiska ekonomiska gemenskapen och tillhörande dokument. Marcus. 283 s. H.
13. Utbildning av lärare för jordbruk och skogsbruk samt fortbildning av lärare i yrkesämnen. Idun. 269 s. E.
14. Undersökning av taxeringsutfallet. Idun. 155 s. Fi.
15. Vägen genom gymnasiet. Idun. 315 s. E.
16. Sveriges statsskick. Del 1. Lagförslag. Idun. 206 s. Ju.
17. Sveriges statsskick. Del 2. Utkommer senare.
18. Sveriges statsskick. Del 3. Utkommer senare.
19. Sveriges statsskick. Del 4. Bilagor. Idun. 311 s. Ju.
20. Bågarlönens fördelning sjöförklaring m. m. Idun. 111 s. Ju.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963:20

*Justitiedepartementet*



BÄRGARLÖNENS FÖRDELNING  
SJÖFÖRKLARING

M. M.

BETÄNKANDE AVGIVET AV SJÖLAGSKOMMITTÉN

IDUNS TRYCKERIAKTIEBOLAG ESSELTE AB  
STOCKHOLM 1963



## Innehåll

Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Justitiedepartementet	5
--	---

### Författningsförslag

Lag om ändring i sjölagen . . . . .	7
Lag om ändring i lagen den 4 juni 1937 om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål . . . . .	19
Lag om ändring i lagen den 28 maj 1937 om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar . . . . .	20

### Motiv

Inledning . . . . .	21
Förslaget till lag om ändring i sjölagen . . . . .	26
<i>(Om fartygs befälhavare)</i>	
39 § . . . . .	26
40 § . . . . .	26
<i>(Om befraktning)</i>	
101 § . . . . .	29
150 § . . . . .	29
<i>(Om bärgning)</i> . . . . .	31
228 § . . . . .	34
229 § . . . . .	34
230 § . . . . .	41
231 § . . . . .	42
232 § . . . . .	42
<i>(Om preskription av fordran i vissa fall)</i>	
284 § . . . . .	43
<i>(Ansvarsbestämmelser)</i> . . . . .	43
<i>Sjöförklaring</i> . . . . .	46
301 § . . . . .	54
302 § . . . . .	57
303 § . . . . .	58
304 § . . . . .	59
305 § . . . . .	61
306 § . . . . .	62
307 § . . . . .	63

308 § . . . . .	63
309 § . . . . .	64
310 § . . . . .	64
311 § . . . . .	64
312 § . . . . .	65
313 § . . . . .	67
314 § . . . . .	67
315 § . . . . .	68
<i>Rättegång i sjörättsmål m. m.</i>	
321—322 §§ . . . . .	68
Förslaget till lag om ändring i lagen den 4 juni 1937 om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål . . . . .	69
Förslaget till lag om ändring i lagen den 28 maj 1937 om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar . . . . .	70
Sammanfattning . . . . .	72
Parallella nordiska lagtexter ( <i>Bilaga</i> ) . . . . .	75

### Förkortningar

CMI	Comité Maritime International
ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv avd. I
NJA II	Nytt Juridiskt Arkiv avd. II
SFS	Svensk Författningssamling
SvJT	Svensk Juristtidning

## Till

### Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Justitiedepartementet

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 31 januari 1958 för chefen för justitiedepartementet att tillkalla högst sex sakkunniga jämte sekreterare för att verkställa översyn av sjölagstiftningen och därmed sammanhängande frågor tillkallade dåvarande departementschefen *dels* den 21 mars 1958 såsom sakkunniga justitierådet Erik Hagbergh, tillika ordförande, redaktören Hj. Bååw, Sveriges fartygsbefälsförening, direktören, jur. dr N. Grenander, Sveriges redareförening, sjöfartsrådet G. Lindencrona, förbundsordföranden J. S. Thore, Svenska sjöfolksförbundet, och direktören C. E. Åhmansson, Sveriges ångfartygs assurances förening, *dels* den 22 april resp. den 1 oktober 1958 såsom experter dispaschören K. Pineus och advokaten Lennart Hagberg. Till sekreterare åt de sakkunniga förordnades assessorn i hovrätten för Västra Sverige S. Petterson och — sedan Petterson utnämnts till tingsdomare — den 16 mars 1962 i dennes ställe assessorn i Svea hovrätt Chr. Rune. De sakkunniga antog benämningen *sjölagskommittén*.

Enligt de för sjölagskommittén gällande direktiven ankommer det på kommittén att verkställa en översyn av åtskilliga, närmare angivna delar av sjölagstiftningen. I den mån lagändring i något avseende finnes vara särskilt brådskande och angelägen föreligger ej hinder mot att utredningen, om det kan ske utan att utredningsarbetet förryckes, redovisar sitt förslag därtill innan uppdraget i dess helhet slutföres.

Den 30 juni 1961 avlämnade kommittén betänkande (SOU 1961:33) rörande redareansvarets begränsning, innefattande förslag till ändring av de i 10 kap. sjölagen upptagna reglerna i detta ämne.

I direktiven för sjölagskommittén uttalas, att mot bakgrunden av vissa i direktiven anförda omständigheter en översyn av bestämmelserna om sjöförklaring och sjöförhör framstår såsom angelägen. Det nämnes att an-



ledning föreligger att underkasta reglerna om fördelning av bärgarlön en omprövning, varjämte några andra med bärgning sammanhängande spörsmål enligt direktiven bör upptagas till övervägande. Vidare framhålles att bl. a. ansvarsbestämmelserna i flera avseenden är föråldrade och i behov av översyn.

Sjölagskommittén har numera, i samråd med sjölagskommittéerna i Danmark, Finland och Norge, slutfört arbetet å en revision av reglerna rörande sjöförklaring och bärgarlönens fördelning. Därvid har även behandlats stadgandet angående den skriftliga rapport över inträffad sjöolycka, som det enligt den svenska sjölagen åligger befälhavaren att upprätta, ävensom vissa med bärgning sammanhängande spörsmål. Kommittén har funnit det angeläget att nu framlägga resultatet av sitt arbete i berörda hänseenden. I samband därmed föreslås ändring i åtskilliga av sjölagens ansvarsbestämmelser, delvis för en anpassning av desamma till den allmänna strafflagstiftningen. Ytterligare ändringar i dessa bestämmelser torde framdeles komma att bli föreslagna i samband med det fortsatta revisionsarbetet, särskilt beträffande föreskrifterna om fartygs befälhavare i 3 kap. sjölagen.

I enlighet med det anförda får sjölagskommittén härmed vördsamt överlämna av motiv åtföljda förslag till lag om ändring i sjölagen och till vissa följdförfattningar. Av sjölagsförslaget beröres i huvudsak *dels* i 3 kap. vissa stadganden angående dagbok samt bestämmelserna angående rapport om sjöolycka (39 och 40 §§), *dels* bestämmelserna i 9 kap. om bärgarlönens fördelning, *dels* 12 kap. (ansvarsbestämmelser) och *dels* 13 kap., i vilket upptagits nya föreskrifter om sjöförklaring.

Förslaget biträdes av samtliga ledamöter och experter.

Stockholm den 7 februari 1963

*Erik Hagbergh*

*Hjalmar Bååw*

*Nils Grenander*

*G. Lindencrona*

*Johan S. Thore*

*C. E. Åhmansson*

*Kaj Pineus*

*Lennart Hagberg*

*/Christer Rune*

## Förslag

till

## Lag

### om ändring i sjölagen den 12 juni 1891 (nr 35 s. 1)

Härigenom förordnas, att 39, 40, 101, 150, 228—232, 284, 287, 288, 290—295, 298—315, 321 och 322 §§ sjölagen skola erhålla följande lydelse,<sup>1</sup> att 316, 317, 319 och 320 §§ sjölagen skola upphöra att gälla,<sup>2</sup> samt att i 13 kap. sjölagen skola införas rubriker av lydelse som angives i det följande.

#### 39 §.

Den, vars rätt är därav beroende, äger att i erforderlig omfattning taga del av innehållet i dagbok. Vad nu sagts skall dock, såvitt angår sammanstötning med annat fartyg, gälla allenast i rättegång, i vilken talan föres på grund av sammanstötningen.

Dagbok skall av redaren förvaras minst tre år efter dess avslutning och, om med anledning av däri antecknad händelse talan väckts inom nämnda tid, till dess målet avgjorts genom lagakraftäggande dom.

Vad ovan stadgas angående dagbok skall i tillämpliga delar gälla i fråga om kladd till dagbok.

#### 40 §.

1 mom. Befälhavaren skall till sjöfartsstyrelsen ofördröjligen avgiva skriftlig rapport, när

1. medlem av besättningen eller, i samband med fartygets drift, annan person har eller må antagas hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;
2. någon ombord avlidit och begravts i sjön;
3. ombord yppats eller må antagas hava yppats allvarlig förgiftning;
4. fartyget sammanstött med annat fartyg eller varit utsatt för grundstötning;
5. fartyget övergivits i sjön;
6. i samband med fartygets drift uppkommit eller må antagas hava upp-

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 40, 315 och 321 §§ se SFS 1955:389, av 101 och 150 §§ se 1936:276, av 284 § se 1928:161, av 287 och 295 §§ se 1952:531, av 288, 310 och 311 §§ se 1922:271, av 292 § se 1914:347, av 294 § se 1914:348, av 313 § samt 314 § 1 och 3 mom. se 1946:847 samt av 314 § 2 mom. se 1958:16.

Upphört att gälla: 230—232 §§ enl. SFS 1927:78, 298—309 §§ enl. 1922:271 samt 322 § enl. 1906 nr 19 s 4.

<sup>2</sup> Senaste lydelse av 316 och 319 §§ se SFS 1946:847, av 317 § se 1914:347 samt av 320 § se 1955:389.

kommit skada av någon betydenhet å fartyget eller lasten eller å egendom utanför fartyget; eller

7. i lasten inträffat förskjutning av någon betydenhet.

Befälhavaren skall vidare avgiva rapport, när i anledning av händelse, som eljest inträffat eller må antagas hava inträffat i samband med fartygets drift, sjöfartsstyrelsen så påfordrar eller sjöförklaring begärts efter vad i 302 § sägs.

Rapporten, som upprättas enligt av sjöfartsstyrelsen fastställt formulär, skall innehålla en under edlig förpliktelse avgiven utförlig redogörelse för händelsen och för de omständigheter, som kunna tjäna till ledning för bedömandet av dess orsaker. Den skall upptaga fullständig avskrift av vad som angående händelsen må vara antecknat i fartygets dagböcker och kladdar därtill.

2 mom. Angående sjöförklaring och befälhavarens åligganden därvid stadgas i 13 kap.

#### 101 §.

Från godsets — — — och bästa.

Har gods under resa förkommit, minskats eller skadats, skall bortfraktaren därom snarast underrätta lastägaren, såframt det kan anses påkallat av dennes intresse.

#### 150 §.

Fraktbidrag till — — — tidsbefraktaren ensam.

Har fartyget utfört bärgning, skall ersättning för löner och kost varom förmåles i 229 § 1 mom. tillfalla befraktaren samt den andel i bärgarlönen, som tillkommer redaren, lika fördelas mellan bortfraktaren och befraktaren.

#### 228 §.

Tvista bärgare inbördes om bärgarlönens fördelning, bestämmes denna av rätten med ledning av de i 225 § angivna omständigheterna.

#### 229 §.

1 mom. Har fartyg under resa bärgat något, skall av bärgarlönen först utgå ersättning för skada, som genom bärgningen må hava tillfogats fartyget, lasten eller annan egendom ombord, ävensom för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen, som uppkommit i anledning av bärgningen, så ock gottgörelse som avses i andra stycket. Av återstoden av bärgarlönen skall redaren erhålla tre femtedelar. Resten skall tillfalla med en tredjedel befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen att fördelas i förhållande till den avlöning envar åtnjuter; dock att befälhavarens andel städse skall uppgå till minst det dubbla av den högst avlönade sjömannens andel. Lots på fartyget njute del

i bärgarlönen såsom vore han medlem av besättningen och, om han icke är anställd hos redaren, uppbure lön såsom främste styrman.

Har vid bärgningen sjöman gjort synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara, må särskild gottgörelse tillerkännas honom.

2 mom. Avtal därom att av bärgarlön, som kan med fartyg förtjänas, ringare andel än i 1 mom. sägs skall tillfalla befälhavaren eller besättningen vare ogillt, där ej fråga är om fartyg, som driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat härför, eller avtalet ingåtts i samband med påmönstringen och avser utförande av visst bärgningsföretag.

Utan hinder av vad förut stadgats må bärgarlön fördelas efter andra grunder än i 1 mom. sägs, där det påkallas av särskilda förhållanden, såsom ändamålet med fartygets resa eller sättet för beräkning av lön eller ersättning åt dem som arbeta i fartygets tjänst.

#### 230 §.

Har bärgning utförts av svenskt statsfartyg som brukas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, skall i förekommande fall vad i 229 § är stadgat äga motsvarande tillämpning; dock skall den del av bärgarlönen, som icke tillfaller staten, fördelas mellan de ombordvarande efter regler som Konungen fastställer. Staten må utan ansvarighet gentemot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

#### 231 §.

Sjöman, som framställer anspråk på särskild gottgörelse varom i 229 § 1 mom. stadgas, skall senast tre månader efter det att bärgningsföretaget slutförts härom göra anmälan hos redaren eller befälhavaren.

Har anmälan skett, skall frågan om gottgörelse, där ej sakägarna åsämjas, prövas och avgöras av sjömansnämnden i Stockholms sjömanshus-distrikt. Nämndens beslut må ej överklagas.

#### 232 §.

Utan bärgarnas medgivande må icke, innan bärgarlönen guldits eller säkerhet därför blivit ställd, bärgat fartyg lämna det ställe, dit det efter bärgningen förts, eller bärgat gods av ägaren tagas i besittning.

#### 284 §.

Nedanstående fordringar upphöre, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan icke i laga ordning anhängiggöres:

1. för fordran å bärgarlön — inom två år från det bärgningsföretaget slutförts, samt för fordran å andel i bärgarlön enligt 229 § 1 mom. — inom ett år från det vederbörande av redaren erhållit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;

2. för fordran — — — dispaschens dag.

Svarar i — — — lag stadgas.

Har fordran, — — — talan bevakad.

### 287 §.

*1 mom.* Försummar befälhavare vad honom åligger med avseende å dagboks förande eller uppvisande, dömes till böter, högst trehundra kronor.

*2 mom.* Har befälhavare, sig eller annan till nytta eller att därmed göra skada, fört falsk dagbok eller förstört, gjort obrukbar eller undanskaffat dagboken, dömes till dagsböter eller fängelse i högst två år. Är brottet grovt, dömes till fängelse, lägst sex månader och högst sex år.

Lämnar befälhavare eljest oriktig eller vilseledande uppgift i dagbok, dömes till dagsböter, där ej gärningen är belagd med svårare straff i brottsbalken.

*3 mom.* Maskinchef, styrman eller maskinist, som förbrutit sig som i 1 och 2 mom. avses, dömes enligt vad där sägs.

### 288 §.

För vägran att i fall, som avses i 6 §, till besiktningsmän överlämna fartygs nationalitetshandling eller hemortsbevis dömes befälhavaren till dagsböter.

Försummar befälhavare att avgiva rapport efter vad i 40 § stadgas, dömes till dagsböter. Lämnar han i sådan rapport oriktig eller vilseledande uppgift, dömes till dagsböter, där ej gärningen är belagd med svårare straff i brottsbalken.

Till dagsböter dömes ock befälhavare eller redare, som försummar att göra anmälan för upptagande av sjöförklaring enligt 305 § eller som förleder att sjöförklaring uppskjutes, utan att förutsättningar därför äro för handen som i 304 § sägs.

### 290 §.

Gör befälhavare sig skyldig till oredlighet mot redare, lastägare, försäkringsgivare eller annan, vars rätt och bästa det enligt denna lag åligger honom att bevaka, dömes till dagsböter eller fängelse i högst två år, där ej gärningen är belagd med svårare straff i brottsbalken. För grov försummelse av deras rätt och bästa dömes befälhavaren till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

### 291 §.

Avviker befälhavare ur tjänsten och övergiver det honom anförtrodda fartyget, dömes till dagsböter eller fängelse i högst två år.

Lämnar befälhavare fartyget när det är i fara, utan att iakttaga vad i 43 § stadgas eller vad eljest åligger honom såsom god sjöman, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

## 292 §.

1 mom. Har befälhavare, utan att nödvång därtill föranlett, gått till sjöss med fartyg, som haft sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller som varit så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att han bort inse att resan var förbunden med uppenbar livsfara för de ombordvarande, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Detsamma gäller i fråga om redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, där han med vetskap om sådana brister eller fel som nu nämnts underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra fartyget att gå till sjöss.

2 mom. Åsidosätter befälhavare de skyldigheter, som enligt 26 § åligga honom, och är ej sådant fall för handen, som i 1 mom. avses, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Samma lag vare i fråga om redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, där han med vetskap om att fel eller brist föreläggat i hänseende som avses i 5 a § underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, föranstalta om felets eller bristens avhjälpande.

3 mom. Har befälhavare uraktlåtit att iakttaga något av vad enligt 32 § åligger honom, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

## 293 §.

Är befälhavare genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten, på annat sätt än i 292 § avses, vållande till sjöolycka, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år, där ej gärningen är belagd med svårare straff i brottsbalken.

## 294 §.

Har sammanstötning eller händelse, som i 223 a § sägs, timat och uraktlåter befälhavaren något av vad enligt 223 § åligger honom att för sådant fall iakttaga, dömes till dagsböter eller fängelse i högst två år.

Uraktlåter befälhavare något av vad enligt 34 a § första stycket eller 34 b § åligger honom, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

## 295 §.

Vägrar befälhavare utan lagligt hinder att i sådant fall, som avses i 34 §, å sitt fartyg medtaga befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter, dömes till dagsböter.

## 298 §.

Vad i detta kapitel stadgas angående brott av befälhavare gäller även brott av den, som är satt i befälhavarens ställe.

## 299 §.

Brott som avses i 290 § må ej åtalas av åklagare, med mindre målsäganden angivit brottet till åtal. Kan straff för brottet ådömas jämväl enligt brottsbalken, gäller om rätt till åtal vad där är stadgat.

## 300 §.

Straff enligt denna lag må ej ådömas, där gärningen skett av oaktsamhet som var ringa.

## 13 KAP.

## Om sjöförklaring och om rättegång i sjörättsmål m. m.

*Sjöförklaring*

## 301 §.

Sjöförklaring skall för svenskt fartygs vidkommande äga rum, såframt

1. i samband med fartygets drift antingen befälhavaren eller medlem av besättningen eller ock, till följd av händelse till sjöss, annan person har eller må antagas hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;
2. någon ombord avlidit och begravts i sjön;
3. ombord yppats eller må antagas hava yppats allvarlig förgiftning;
4. fartyget sammanstött med annat fartyg eller varit utsatt för grundstötning;
5. fartyget övergivits i sjön;
6. i samband med fartygets drift uppkommit eller må antagas hava uppkommit skada av någon betydenhet å fartyget eller å egendom utanför fartyget; eller
7. i lasten inträffat brand, explosion eller förskjutning av någon betydenhet.

## 302 §.

Sjöförklaring skall vidare ske, när i anledning av händelse, som inträffat eller må antagas hava inträffat i samband med fartygets drift, sjöfartsstyrelsen därom förordnar eller befälhavaren eller redaren så påkallar eller det begäres av lastägare för vinnande av upplysning rörande orsaken till uppkommen skada å godset, vilken är av någon betydenhet.

Förordnar sjöfartsstyrelsen eller begär lastägare att sjöförklaring skall äga rum, skall underrättelse därom tillställas befälhavaren eller redaren, som har att förfara enligt vad i 305 § stadgas.

## 303 §.

1 mom. Sjöförklaring upptages inom riket av rådhusrätt. Angående domstol vid sjöförklaring gäller i allt, varom ej i denna lag är särskilt stadgat, vad i fråga om allmän underrätt är föreskrivet, där det är tillämpligt. Vid sjöförklaring skola, utom en lagfaren domare såsom ordförande, två i sjöväsendet kunniga och erfarna personer hava säte och stämma i rätten. Åtminstone en av dem bör hava grundlig och nyligen förvärvad erfarenhet från tjänst såsom fartygs- eller maskinbefäl å handelsfartyg.

Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning, som av sjöfartsstyrelsen årligen upprättas för varje fartygsinspektionsdistrikt. Förteckningen skall upptaga minst tjugu personer. Finner rätten att i visst fall, med avseende å däruti förekommande omständigheter, biträde av person med särskild sakkunskap är erforderligt, äger rätten tillkalla dylik person, oaktat denne ej är upptagen å förteckningen, att såsom ytterligare ledamot inträda i rätten.

Särskild ledamot skall vara svensk medborgare och hava fyllt tjugufem år; ej må den vara ledamot, som är omyndig eller i konkurstillstånd. Har tid, för vilken sådan ledamot utsetts, gått till ända, är han dock skyldig att tjänstgöra vid fortsatt behandling av ärende, i vars handläggning han förut deltagit. Ersättning till särskild ledamot gäldas av statsverket enligt bestämmelser som meddelas av Konungen.

2 mom. I Danmark, Finland och Norge upptages sjöförklaring beträffande svenskt fartyg av myndighet, som är behörig enligt landets lagstiftning.

I övrigt upptages sjöförklaring utom riket av därtill behörig svensk konsul; där det lämpligen kan ske, böra vid sjöförklaringen biträda två av konsuln tillkallade, i sjöväsendet kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka ej förekommer jäv som gäller mot domare. Å ort, där behörig svensk konsul ej finnes, må sjöförklaring hållas inför dansk, finsk eller norsk konsul, som enligt sitt hemlands lag är behörig att utföra dylik förrättning.

## 304 §.

Om hinder ej möter, skall sjöförklaring hållas i den hamn där händelsen inträffat eller, om händelsen ägt rum till sjöss, i den första hamn, till vilken fartyget eller befälhavaren därefter anländer. Med sjöförklaring må dock anstå till annan hamn, om därigenom, utan att syftet med sjöförklaringen åsidosättes, kan vinnas avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller andra väsentliga fördelar.



Sjöfartsstyrelsen äger, om i visst fall särskilda skäl äro därtill, bestämma vilken domstol eller konsul, som skall upptaga sjöförklaringen.

## 305 §.

Det åligger befälhavaren eller redaren att hos myndighet, som har att upptaga sjöförklaringen, snarast möjligt göra anmälan därom.

Anmälningen skall vara skriftlig med uppgift å hela besättningen och å de personer, bland besättningen eller eljest, vilka antagas kunna lämna upplysning i saken, ävensom, såvitt ske kan, å sakägarna och deras ombud samt vara åtföljd av ett exemplar av sådan rapport som avses i 40 §.

Gäller anmälningen fall, som avses i 301 § 4, 6 eller 7, eller har sjöförklaring begärts av befälhavare eller lastägare enligt 302 §, och kan utredningssyftet med hänsyn till händelsens beskaffenhet lämpligen tillgodoses utan att sjöförklaringen upptages vid förhandling, må rättens ordförande eller konsuln, såframt ej sjöfartsstyrelsen påkallar att upptagandet sker vid förhandling, ensam vidtaga de åtgärder och ombesörja den utredning, som med hänsyn till sjöfartssäkerheten eller eljest finnes erforderlig.

## 306 §.

Då sjöförklaring upptages vid förhandling, skall rätten eller konsuln höra fartygets befälhavare och de medlemmar av besättningen, vilka antagas kunna lämna upplysning om händelsen. Till upplysning i saken må även andra personer höras.

Handlingar eller föremål, vilka kunna antagas tjäna till upplysning i saken, böra granskas av rätten eller konsuln. Där så prövas erforderligt, må föreläggande vid vite meddelas att vid förrättningen förete sådana handlingar och föremål som nu sagts. Om det kan antagas, att utredningen därigenom främjas, skall rätten eller konsuln hålla syn å fartyget eller den plats där händelsen timat.

Händelsen och dess orsaker skola såvitt möjligt klarläggas vid sjöförklaringen. Utredning bör företagas beträffande samtliga förhållanden, som må hava medverkat till händelsen eller som eljest äro av betydelse från sjöfartssäkerhetens synpunkt.

## 307 §.

*1 mom.* Det åligger rättens ordförande att, om ej fall som avses i 305 § tredje stycket föreligger, så snart ske kan efter mottagen anmälan utsätta sammanträde för upptagande av sjöförklaring. Sammanträde må utsättas att äga rum ombord å fartyget.

Ordföranden skall på ändamålsenligt sätt till sammanträdet kalla dem, som skola höras till upplysning i saken; personer, som tillhöra fartygets

besättning, må kallas genom att föreläggande meddelas befälhavaren att medhava dem till sammanträdet. Befälhavaren skall föreläggas att till sammanträdet medföra fartygets dagböcker och kladdar därtill i huvudskrift, där de finnas i behåll, ävensom, efter ordförandens anvisningar, andra handlingar och föremål, som kunna tjäna till upplysning vid sjöförklaringen. Ordföranden skall vidare, där så ske kan, genom särskilt meddelande underrätta sakägarna om tid och plats för sammanträdet ävensom var och när den om händelsen ingivna anmälan med därtill hörande handlingar finnes tillgänglig. Sjöfartsstyrelsen skall städse erhålla underrättelse om tid och plats för sammanträdet.

Det åligger de särskilda ledamöterna att taga del av de handlingar, som bifogats anmälingen, samt att för rättens ordförande före sammanträdet skriftligen angiva de förhållanden, om vilka från sjöteknisk synpunkt med avseende å olyckans art upplysningar påkallas.

2 mom. Vad i denna paragraf är stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl i fråga om sjöförklaring inför konsul.

### 308 §.

Vid förhandlingens början skola fartygets dagböcker och kladdar därtill i avseende å innehållet jämföras med varandra och med det vid anmälingen fogade exemplaret av den i 40 § avsedda rapporten.

### 309 §.

1 mom. Befälhavaren och övriga personer, som kallats till upplysning i saken, skola höras var för sig. Ej må någon av dem närvara under förhör med annan eller under den i 308 § omförmälda genomgången av handlingar, med mindre särskilda skäl föranleda därtill.

Förhör hålles av rätten. Med rättens tillstånd må förhör hållas av företrädare för sjöfartsstyrelsen eller av sakägare. Sedan samtliga berättelser avgivits, böra de som hörts bekräfta sina berättelser med vittnesed, om ej laga hinder däremot möter eller rätten eljest med avseende å sakens omständigheter finner edgång icke böra äga rum.

Skriftligt undersökningsmaterial framlägges och syn företages å sådan tidpunkt under förhandlingen, som prövas lämplig. Förhör må hållas i omedelbart samband med syn.

2 mom. Person, som icke tillhör besättningen, vare för sin inställelse berättigad till ersättning av allmänna medel efter vad om ersättning till vittne är stadgat.

3 mom. Vad i denna paragraf är stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl i fråga om sjöförklaring inför konsul; dock äge konsul ej upptaga ed.

## 310 §.

Sedan sjöförklaring avslutats, skall rätten eller konsuln ofördröjligen till sjöfartsstyrelsen insända protokoll över förrättningen samt fullständiga avskrifter av fartygets dagböcker och kladdar därtill i de delar, som framlagts vid sjöförklaringen.

Har å utländsk ort vederbörlig myndighet eller annat utredningsorgan verkställt undersökning angående händelse som avses i 301 och 302 §§, skall konsul, där så ske kan, tillställa sjöfartsstyrelsen avskrift av utredningshandlingarna.

## 311 §.

Finnes sjöförklaring vara i något avseende ofullständig, äger sjöfartsstyrelsen förordna, att den skall fullständigas. Styrelsen bestämmer vilken domstol eller konsul, som skall ombesörja den ytterligare utredningen.

Om tillfredsställande utredning angående händelse som avses i 301 § finnes tillgänglig, äger sjöfartsstyrelsen förordna, att sjöförklaring ej skall äga rum.

## 312 §.

Gäller sjöförklaring sammanstötning med annat fartyg, äger rättens ordförande låta med sjöförklaringen anstå, såframt därigenom sjöförklaring kommer till stånd samtidigt med sjöförklaring eller motsvarande utredning beträffande det andra fartyget. Kan detta syfte ej vinnas, skall rätten, om så begäres av befälhavaren eller redaren för det fartyg beträffande vilket sjöförklaring först hålles och ej synnerliga skäl tala däremot, förordna att sjöförklaringen skall helt eller delvis äga rum inom stängda dörrar och att därvid icke må närvara annan enskild sakägare än redaren och den, som meddelat försäkring för fartyget. Vad sålunda stadgats skall äga tillämpning jämväl i fråga om sjöförklaring inför konsul.

Har sammanstötning skett med utländskt fartyg, för vilket icke verkställes utredning motsvarande sjöförklaring, vare ej erforderligt att sjöförklaring upptages, med mindre sjöfartsstyrelsen bestämmer annorlunda.

Rörande inskränkning i rätten att utbekomma allmänna handlingar i ärende, som rör sjöförklaring i anledning av sammanstötning mellan fartyg, är särskilt stadgat.

## 313 §.

I fråga om fartyg hemmahörande i Danmark, Finland eller Norge skall rätten eller konsul upptaga sjöförklaring, såframt begäran därom göres av befälhavaren eller fartygets redare eller av behörig myndighet i fartygets hemland. Beträffande fartyg, som hör hemma i annat främmande land, skall jämväl hållas sjöförklaring på begäran som nyss sagts, om skäl därtill äro.

## 314 §.

Har händelse som avses i 301 § medfört stora förluster i liv eller egendom eller kan utredningen eljest väntas bliva synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet, äger Konungen förordna, att den med sjöförklaring avsedda utredningen skall verkställas av särskild undersökningskommission. Kommissionen skall bestå av personer, som företräda erforderlig juridisk, nautisk och teknisk sakkunskap.

## 315 §.

Närmare föreskrifter om tillämpningen av vad ovan i detta kapitel är stadgat meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av sjöfartsstyrelsen.

*Rättegång i sjörättsmål m. m.*

## 321 §.

Rådhusrätt vare första domstol i mål, som skall bedömas efter denna lag. Att sådant mål i visst fall må upptagas av häradsrätt är särskilt stadgat.

## 322 §.

När vid rådhusrätt till handläggning förekommer mål angående klander av dispasch skola, utom tre eller fyra lagfarna ledamöter, tre i handel och sjöfart kunniga och erfarna personer hava säte och stämma i rätten. Stadsfullmäktige i stad, vars rådhusrätt enligt 326 § äger upptaga dylikt mål, skola före utgången av varje år utse dessa särskilda ledamöter att utöva befattningen under det följande året. För att i deras ställe tjänstgöra vid inträffat förfall, skola tillika tre suppleanter utses; uppstår hinder jämväl för dem, äge rättens ordförande efter samråd med de lagfarna ledamöterna för varje särskilt fall tillkalla andra.

Särskild ledamot skall vara svensk medborgare och hava fyllt tjugufem år; ej må den vara ledamot, som är omyndig eller i konkurstillstånd. Har tid, för vilken sådan ledamot utsetts, gått till ända, är han dock skyldig att tjänstgöra vid fortsatt behandling av mål, i vars handläggning han förut deltagit.

De särskilda ledamöterna njute ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av Konungen. Om skyldighet för part att återgälda sådan ersättning äge vad i 18 kap. 13 § rättegångsbalken är stadgat motsvarande tillämpning.

---

Genom denna lag upphäves lagen den 27 april 1906 (nr 19 s. 6) angående skyldighet för svensk domstol att upptaga sjöförklaring och verkställa undersökning angående sjöolycka, som drabbat främmande fartyg.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till eller avses eljest däri stadgande, som ersatts genom bestämmelse i denna lag, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

**Förslag**

till

**Lag****om ändring i lagen den 4 juni 1937 (nr 306) om behörighet för häradsrätt  
att upptaga sjörättsmål**

Härigenom förordnas, att i lagen den 4 juni 1937 om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål dels 1 § skall erhålla följande ändrade lydelse, dels 2 § andra stycket skall upphöra att gälla.

## 1 §.

Har, med — — — annan rådhusrätt.

Med sjörättsmål avses i denna lag mål och ärenden som skola bedömas efter sjölagen eller sjömanslagen ävensom andra mål och ärenden beträffande vilka, enligt vad särskilt stadgats, de i någon av nämnda lagar givna regler om domstols behörighet eller ock bestämmelserna i denna lag skola gälla; dock att lagen icke äger tillämpning å mål angående klander av dispassch eller å ärende angående upptagande av sjöförklaring.

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

**Förslag**  
till  
**Lag**  
**om ändring i lagen den 28 maj 1937 (nr 249) om inskränkningar i**  
**rätten att utbekomma allmänna handlingar**

Härigenom förordnas, att i lagen den 28 maj 1937 om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar skall såsom 35 § införas följande.

35 §.

I ärende inför domstol eller konsul angående sjöförklaring i anledning av fartygs sammanstötning med annat fartyg må vid anmälan för upptagande av sjöförklaringen fogad avskrift av rapport enligt 40 § sjölagen ävensom de övriga handlingar i ärendet, vilka röra händelsen, ej utan redarens samtycke utlämnas tidigare än tio år efter det sammanstötningen timat, med mindre motsvarande utredning beträffande det andra fartyget finnes tillgänglig för den som vill taga del därav; dock att, där sjöförklaringen upptages vid förhandling, vad nu sagts skall gälla endast såvitt förhandlingen hållits inom stängda dörrar.

Till sjöfartsstyrelsen i anledning av fartygs sammanstötning med annat fartyg inkommen rapport enligt 40 § sjölagen jämte därtill hörande avskrifter av fartygets dagböcker och dagbokskladdar ävensom de handlingar, som i sådant ärende upprättats inom styrelsen eller av domstol eller konsul jämlikt 310 § första stycket sjölagen insänts till styrelsen, må ej heller utan redarens samtycke utlämnas tidigare än ovan sagts.

Bestämmelserna i första och andra styckena skola i tillämpliga delar ländas till efterrättelse där utredning angående sammanstötning mellan fartyg verkställs av undersökningskommission, som förordnats med stöd av 314 § sjölagen.

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

# MOTIV

---

## Inledning

I de för sjölagskommittén den 31 januari 1958 meddelade direktiven uttalande dåvarande chefen för justitiedepartementet följande:

Den svenska sjörätten regleras främst av bestämmelserna i sjölagen. Denna lag utfärdades den 12 juni 1891 och den har därefter undergått flera, delvis betydelsefulla ändringar. I likhet med motsvarande lagar i många andra länder utgör lagen en sammanfattning av stadganden som har omedelbar och väsentlig betydelse för sjöfarten, närmast handelssjöfarten. Stadgandena är till en del av privaträttslig och till en del av offentligrättslig natur; åtskilliga stadganden tillgodoser samtidigt både det allmännas och enskildas intressen. Lagen innehåller sålunda, fördelade på skilda kapitel, bestämmelser om fartyg och redande i fartyg, om befälhavare, befraktning, haveri och skada genom fartygs sammanstötning, om bärgning, om begränsning av redareansvaret samt om sjöpanträtt och preskription av fordran i vissa fall. Därjämte finns ansvarsbestämmelser och processuella bestämmelser.

Andra till sjörätten hörande frågor är behandlade i lagstiftning vid sidan om sjölagen. Här märkes bl. a. lagen den 10 maj 1901 om inteckning i fartyg och lagen den 4 juni 1937 om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål. Bestämmelserna om befälhavarens och besättningens tjänsteavtal och om skeppstjänsten utbröts 1922 ur sjölagen och upptogs i en särskild lag. Numera gäller i detta hänseende sjömanslagen den 30 juni 1952 och sjöarbetstidslagen den 26 augusti 1948.

I fråga om sjörätten är, till följd av dess natur, i hög grad påkallat med en internationell reglering; rättsförhållanden som ofta nog grundas och upplöses i skilda delar av världen bör såvitt möjligt behärskas av likartade normer. Det är därför naturligt att åtskilliga viktiga frågor inom sjörättens område upptagits vid internationella överläggningar, vilka resulterat i konventioner mellan olika stater. Sveriges anslutning till sådana konventioner har även föranlett ändringar i sjölagen och viss lagstiftning vid sidan av sjölagen. Internationella åtaganden ligger sålunda till grund för 1912 års lagstiftning om sammanstötning och bärgning, 1928 års lagstiftning om redareansvar och om sjöpanträtt och fartygshypotek samt 1936 års särskilda konossementslag. I detta sammanhang bör också nämnas att vid en diplomatisk sjörättskonferens år 1952 utarbetats konventioner innefattande vissa regler om dels civil domsrätt i tvister rörande fartygskollisioner, dels straffrättslig domsrätt i anledning av fartygskollisioner och dels kvarstad å fartyg. En ny konvention rörande begränsning av redareansvar har antagits vid en diplomatisk konferens år 1957. Av de nämnda fyra konventionerna har Sverige underskrivit endast den sistnämnda konventionen.

Behovet och nyttan av likartade regler på sjörättens område har gjort sig särskilt starkt gällande för de nordiska staternas del. Den svenska sjölagen förbered-



des i samarbete med Danmark och Norge och kom att nära överensstämma med de sjölagar som utfärdades 1892 i Danmark och 1893 i Norge. Dessa lagar är med senare vidtagna ändringar alltså gällande. När lagstiftning påkallades i anledning av tillträde till de internationella konventionerna om sammanstötning och bärgning, inleddes på nytt gemensamt arbete, vilket hos oss förde till 1912 års lagändringar. Samarbetet, till vilket jämväl Finland sedermera anslutit sig, har därefter fortsatt såväl beträffande spörsmål sammanhängande med den interna sjörätten som i fråga om deltagande i de internationella överenskommelserna på området. Både 1922 års lagstiftning om sjömännens tjänsteförhållanden och 1928 års lagstiftning om redareansvar och sjöpanträtt har sålunda tillkommit i nordiskt samarbete. Så är fallet även med 1936 års konossementslag och en med denna samtidig revision av sjölagens befraktningsregler. Den gällande finska sjölagen av år 1939 överensstämmer i stort med de övriga nordiska sjölagarna. Sjölagstiftningen i de nordiska staterna företer följaktligen, oaktat delvis viktiga förändringar och tillägg skett sedan dess tillkomst, stark inbördes likhet.

Under senare år har framträtt nya krav på revision av den nordiska sjölagstiftningen. Särskilt från norsk sida har vid skilda tillfällen förslag framförts om att göra detta rättsområde till föremål för en översyn i nordiskt samarbete. De danska, finska, norska och svenska delegerade för nordiskt samarbete på lagstiftningens område gav 1955 uttryck åt samma uppfattning. De delegerade var emellertid ense därom att behov icke föreligger av en omarbetning av sjölagstiftningen i dess helhet utan att till utredning bör upptagas endast sådana frågor som på grund av utvecklingen på området eller eljest ter sig angelägna eller särskilt lämpade därför.

Därefter har 1956 i Norge tillsatts en kommitté med uppdrag att i nordiskt lag-samarbete utreda frågan om revision av vissa delar av den norska sjölagen. I direktiven för kommitténs arbete uttalas att anledning föreligger att verkställa en översyn av sjölagens bärgningsregler och regler om sjöförklaring. Det framhålls emellertid att även andra delar av sjölagen synes vara i behov av omarbetning, såsom exempelvis bestämmelserna om befälhavaren, om gemensamt haveri, om bortfraktarens ansvarighet och om redareansvarets utsträckning. En motsvarande kommitté har 1957 tillsatts i Danmark.

Såsom en förberedelse till det planerade utredningsarbetet har svenska justitiedepartementet berett ett antal föreningar och sammanslutningar, som i olika avseenden är verksamma i sjöfartens och sjöfartsnäringsens intressen, tillfälle att till departementet framföra sina synpunkter på omfattningen och inriktningen av utredningsarbetet. Av de inkomna svaren framgår att starka önskemål föreligger om utredning av åtskilliga frågor på sjörättens område. Den ifrågasatta utredningen bör därför nu komma till stånd. Därmed blir det också möjligt att från svensk sida delta i det föreslagna nordiska samarbetet på området. Jag vill i det följande peka på några punkter, som synes vara förtjänta av särskilt övervägande.

I fartygsregistret skall upptagas svenska fartyg som är avsedda för handels-sjöfart eller resandes fortskaffande och vilkas dräktighet uppgår till 20 register-ton eller mera. Även mindre fartyg kan registreras. Fartygsregistret utgör grundvalen för det sjörättsliga inteckningsinstitutet såtillvida att inteckning kan meddelas endast i registrerat fartyg. Det kan ifrågasättas om icke möjlighet bör öppnas till registrering även beträffande flytdockor, pontonkranar och liknande, ofta värdefulla objekt. Därmed skulle jämväl dessa kunna göras till föremål för inteckning. Ur kontrollsynpunkt synes registreringsplikt böra föreligga beträffande bogserbåtar oavsett deras dräktighet.

Ett med registreringen sammanhängande spörsmål är frågan i vilken utsträckning juridisk person bör kunna vara ägare till svenskt fartyg. Denna fråga bör övervägas och i anslutning därtill bör även uppmärksammas den för sjörätten speciella bolagsform som benämnes partrederi.

Gemensamt haveri föreligger då skada avsiktligt tillfogas fartyg eller last för att därigenom rädda fartyget och lasten från en dem gemensamt hotande fara. I sådant fall skall den ekonomiska förlusten i anledning av skadan fördelas lika mellan fartyg, frakt och last, oavsett vilken egendom som faktiskt drabbats av skadan. Det anses nämligen rättvist att ingen av intressenterna skall mer än de andra förlora på att just hans egendom behövde uppoffras för att avvärja faran. Utredning och fördelning av gemensamt haveri sker, då så påkallas, genom ett i sjölagen reglerat förfarande, kallat dispasch. I lagen finns särskilda bestämmelser om fördelningen av förlusten. Dessa bestämmelser kommer emellertid sällan till tillämpning, enär praktiskt taget alla konossement och certepartier innehåller en klausul om att gemensamt haveri skall uppgöras enligt vissa internationella regler, de s. k. York-Antwerpenreglerna. I följd härav har sjölagens fördelningsregler endast ringa praktisk betydelse. Det kan med hänsyn härtill ifrågasättas om icke detta förhållande bör föranleda en omarbetning av den svenska lagstiftningen i ämnet.

Den som verkställer eller deltagar i bärgning av förolyckat eller nödställt fartyg eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, har rätt till bärgarlön, vilken i allmänhet skall fördelas mellan redaren, befälhavaren och besättningen enligt vissa regler. Det är naturligt att olika meningar lätt kan uppstå i frågan huruvida delningsreglerna skäligen tillgodoser berörda parter med hänsyn till deras olika insatser och risker vid bärgningsföretag. Sedan reglernas tillkomst har också inom sjöfarten skett avsevärda tekniska förändringar, vilka gör att reglerna ter sig föråldrade. Missnöje med reglernas utformning har även yppats i skilda sammanhang. Anledning torde därför föreligga att underkasta reglerna en omprövning.

Även vissa med bärgning sammanhängande spörsmål torde böra upptagas till övervägande. Sålunda bör övervägas om icke avtal rörande yrkesmässig bärgning bör i större utsträckning än vad som är fallet i gällande lag regleras genom lagstiftning. Detsamma gäller frågan om äganderätten till vrak och huruvida företråde i detta avseende bör tillkomma någon av flera bärgare.

Bland övriga privaträttsliga frågor som bör uppmärksammas vid en översyn av sjölagstiftningen hör frågan om bortfraktares ansvar för gods. I sjölagen och i den särskilda konossementslagen finns sinsemellan olika regelsystem rörande sådant ansvar och rörande rättsverkan av den i konossementet intagna godsbeskrivningen. Detta förhållande kan i vissa situationer vålla svårigheter, vilka utredningen så långt det är möjligt bör söka undanröja. Frågan om bortfraktares ansvar för person- och lastbilar som jämte förare och last transporteras med bilfärjor eller andra fartyg är icke heller tillfredsställande löst i vår lagstiftning.

Flera bestämmelser i sjölagen avser att trygga tillgången på bevis rörande vad som förekommit under sjöfart. Om en allvarlig olycka eller skada inträffar, skall befälhavaren dels upprätta en skriftlig rapport rörande händelsen och dels avgiva sjöförklaring inför rätta. Vid sjöförklaring, som inom riket i allmänhet avgives inför rådhusrätt i stapelstad, hör domstolen befälhavaren och andra personer som kan lämna upplysning i saken. Berättelserna skall bekräftas med vittnesed. Om olyckan är av större omfattning eller svårare art, skall domstolen samtidigt verkställa sjöförhör och därvid söka åstadkomma en fullständig utredning rörande orsakerna till olyckan. Sjöförklaring och följaktligen även sjöförhör

skall ske snarast möjligt efter olyckan. Vid förhandlingen skall i rätten sitta, förutom en lagfaren domare, två särskilda, i sjöväsendet erfarna och kunniga ledamöter. Liksom andra domstolsärenden handlägges sjöförklaring och sjöförhör offentligt. De gällande reglerna i ämnet är föremål för utbrett missnöje inom sjöfartskretsar. Delvis anses olägenheterna sammanhånga med den omständigheten att de båda instituten sammanförts till gemensam handläggning, vilken alltså kommer att omfatta dels en civilrättslig bevisupptagning till framtida säkerhet (sjöförklaring) och dels en förundersökning av brottmålskaraktär (sjöförhör). Det har ifrågasatts att båda förfarandena skall slopas eller att i varje fall sjöförhöret skall utgå såsom särskilt institut; detta senare kunde då ersättas med förundersökning enligt vanliga straffprocessuella normer. Det har också gjorts gällande att handläggningen ibland blir otillfredsställande därför att domstolen icke alltid är tillräckligt förtrogen med nautiska och andra speciella sjöfartsförhållanden. Vidare har anmärkts mot att, till skillnad från vad som gäller hos oss, motsvarande institut i åtskilliga andra stater icke är underkastade offentlighetsprincipen. Härav kan följa att en svensk part kommer i ofördelaktigt läge gentemot en utländsk motpart; omständigheter som ur bevissynpunkt kan vara till fördel för svensk sida kan av motparten fördöljas under det att den svenska utredningen är offentlig. Det kan därför finnas anledning att begränsa offentligheten i förhållande till stater som icke uppfyller samma krav på offentlighet som det svenska förfarandet. Önskemålen härom måste dock vägas mot de intressen som i allmänhet tillgodoses genom offentlighetsprincipen. Mot bakgrunden av det anförda framstår en översyn av bestämmelserna om sjöförklaring och sjöförhör såsom angelägen.

Beträffande ansvarsbestämmelserna och de processuella bestämmelserna, däri inbegripet reglerna om dispaschförfarandet, gäller att dessa i flera avseenden är föråldrade och i behov av en översyn.

Vid utredningen bör icke endast de i det föregående redovisade spörsmålen utan jämväl andra frågor, som hör till sjölagstiftningen eller sammanhänger med denna, kunna tagas upp till övervägande. Sålunda bör uppmärksammas de lagstiftningsproblem som uppkommer vid en svensk anslutning till de i det föregående omnämnda konventionerna från år 1952 och år 1957. Bestämmande i övrigt för utredningens omfattning kan i viss mån komma att bli de överläggningar som planenligt bör upptagas med motsvarande sakkunniga i de övriga nordiska staterna. I den mån utredningen finner lagändring i något avseende vara särskilt brådskande och angelägen, bör hinder icke föreligga mot att utredningen, om så kan ske utan att utredningsarbetet förryckes, redovisar sitt förslag därtill innan uppdraget i dess helhet slutföres.

Sjölagskommittén påbörjade sitt arbete våren 1958. Sedan även i Finland tillsatts en utredning för översyn av sjölagen, hölls i Oslo augusti 1958 en förberedande överläggning mellan representanter för de danska, finska, norska och svenska sjölagskommittéerna. Fortsatta överläggningar mellan sjölagskommittéerna har sedermera ägt rum i Köpenhamn augusti 1959, i Stockholm mars och augusti 1960 samt i Helsingfors augusti 1961.

Som ett första resultat av sitt arbete avlämnade den svenska sjölagskommittén den 30 juni 1961 betänkande (SOU 1961: 33) rörande redareansvarets begränsning. Detta innefattar förslag till ändring av de i 10 kap. sjölagen upptagna bestämmelserna och åsyftar att möjliggöra vårt lands anslutning till den i direktiven omnämnda år 1957 tillkomna internationella

konventionen rörande begränsning av redares ansvarighet. Motsvarande lagförslag föreligger i de övriga nordiska länderna.

Bland andra frågor som sjölagskommittén upptagit till behandling — i samråd med de danska, finska och norska kommittéerna — märkes spörsmålet om bärgarlönens fördelning samt reglerna om sjöförklaring och sjöförhör. Dessa ämnen har varit föremål för slutliga överläggningar vid sjölagskonferensen i Helsingfors augusti 1961 och har sedermera ytterligare övervägts inom den svenska kommittén. Förslag till ändring av bestämmelserna om fördelning av bärgarlön och till viss annan ändring av sjölagens regler rörande bärgning har avgivits av sjölagskommittéerna i de övriga nordiska länderna.<sup>1</sup> Det danska förslaget innefattar en revision även av reglerna om sjöförklaring.

Det nu föreliggande betänkandet innehåller, förutom förslag till revision av reglerna om bärgarlön och sjöförklaring samt av föreskrifterna rörande den med sjöförklaringsinstitutet sammanhängande rapport, som befälhavaren enligt 40 § sjölagen har att avgiva rörande vissa händelser under fartygets resa, tillika förslag till vissa jämkningar av sjölagens ansvarsbestämmelser. I sistnämnda hänseende är förslaget delvis föranlett av den av riksdagen nyligen antagna brottsbalken.

<sup>1</sup> Betänkning Nr. 315/1962 (Danmark), Kommittébetänkande N:o 2—1962 (Finland) och Instilling II och III, februari 1961 (Norge).

## Förslaget till lag om ändring i sjölagen

(Om fartygs befälhavare)

### 39 §.

Den i *första stycket* föreslagna inskränkningen i rätten att taga del av fartygets dagbok, nämligen såvitt angår sammanstötning med annat fartyg, bör ses i belysning av kommitténs förslag i 312 § rörande sekretess i vissa fall för sjöförklaring (jfr även nedan vid 40 §).

I *andra stycket* föreslås den ändringen i förhållande till den nuvarande regeln i 39 § andra punkten, att den tid varunder dagboken skall av redaren förvaras, utsträcker till minst tre år.

*Tredje stycket* upptager en ny föreskrift därom att vad i förevarande paragraf stadgas angående dagbok i tillämpliga delar skall gälla beträffande kladd till dagbok (jfr 36 §).

### 40 §.

Denna paragraf upptager i gällande lydelse föreskrifter om skyldighet för befälhavaren att i anledning av vissa uppräknade tilldragelser dels till sjöfartsstyrelsen resp. utom riket till närmast varande svenske konsul ofördröjligen avgiva skriftlig rapport om den inträffade händelsen, dels inför domstol resp. å utrikes ort inför närmare angiven myndighet avgiva sjöförklaring angående händelsen. Ursprungligen innehöll paragrafen — liksom alltså motsvarande paragrafer i de danska och norska sjölagarna — endast föreskrifter rörande sjöförklaring; sjöförklaring skulle avgivas när på lastnings- eller lossningsort eller under resa någon händelse inträffat, som vållat skada å fartyg eller last eller skäligen kunde antagas ha sådan skada till följd, eller genom olyckshändelse någon ombord ljugit döden eller till följd av sammanstötning med annat fartyg å detta timat sådan skada eller olycka som nyss sagts.

Stadgandet angående skyldighet för befälhavaren att avgiva rapport rörande vissa tilldragelser infördes genom lagändring år 1914 (lag den 16 oktober 1914 nr 347) och saknar motsvarighet i de danska och norska sjölagarna. Dyligt stadgande finns ej heller i den finska sjölagen.

Förevarande paragraf har efter sin tillkomst kompletterats jämväl i vad avser de i paragrafen uppräknade tilldragelserna, nämligen såtillvida att paragrafen numera omfattar — förutom fallen av skada å fartyg eller last

— att någon av besättningen eller någon ombordvarande person genom olyckshändelse ljugit döden eller lidit svårare kroppsskada, att skada eller olycka föranletts av sammanstötning med annat fartyg eller annat föremål, att någon av besättningen begått självmord samt att ombord yppats ett flertal fall av smittsam sjukdom eller något fall av skörbjugg, beri-beri eller förgiftning.

Sjölagskommittén anser, att sjölagens regler angående sjöförklaring bör i åtskilliga avseenden omarbetas och att bestämmelserna i detta ämne i befälhavarekapitlet lämpligen bör överflyttas till och sammanföras med de övriga föreskrifter om sjöförklaring (och sjöförhör) som redan nu är upptagna i det kapitel av sjölagen som innehåller bestämmelser om rättegången i sjörättsmål. Härom hänvisas till vad nedan anföres vid 13 kap. samt stadgandet i 301 § om obligatorisk sjöförklaring.

Vidkommande befälhavarens skyldighet att till sjöfartsstyrelsen avgiva skriftlig rapport rörande vissa tilldragelser har från skilda håll hävdats att stadgandet härom i 40 § visat sig fylla en viktig funktion. Sjölagskommittén har också funnit skäl saknas att föreslå annat än smärre jämkningar av bestämmelserna. Det må anmärkas, att de danska och norska sjölagskommittéerna icke förordar något motsvarande stadgande, medan man i den finska sjölagskommittén förklarat sig finna bestämmelserna om rapport vara av värde och ämna föreslå sådana i den finska sjölagen.

De olika händelser, som enligt kommitténs förslag skall föranleda rapport från befälhavarens sida, har i förevarande paragraf, *första stycket* — i anslutning till bestämmelserna om sjöförklaring i 301 § — uppräknats under sju punkter. Uppräknningen innefattar ej väsentliga ändringar i jämförelse med gällande rätt. Vad först angår händelser, som medfört döden eller svår kroppsskada (punkt 1), har rapportskyldigheten i fråga om andra personer än besättningsmedlemmar preciserats att avse händelser i samband med fartygets drift medan den beträffande besättningsmedlemmarna — främst av sociala skäl — föreslås gälla oavsett dylikt samband (jfr förslaget 301 § punkt 1 beträffande befälhavare och medlem av besättningen). Härjämte omnämnes särskilt att någon ombord avlidit och begravts i sjön (punkt 2).<sup>1</sup> Rapportskyldighet i fall av smittsam sjukdom ombord synes sakna nämnvärd betydelse och har uteslutits, likaså inträffade fall av skörbjugg och beri-beri. Däremot föreslås rapportskyldighet vid fall av allvarlig förgiftning (punkt 3). Uttryckligen omnämnes vidare de fall att fartyget (oavsett huruvida skada blivit följd) sammanstött med annat fartyg eller varit utsatt för grundstötning (punkt 4) eller att fartyget övergivits i sjön (punkt 5).

<sup>1</sup> Angående befälhavarens skyldighet att underrätta myndighet om vissa olycksfall eller olyckstillbud under skeppstjänst, se 60 a § i Kungl. förordningen den 31 december 1914 (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg. Jfr betänkande den 27 februari 1962 rörande säkerheten å fartyg, lagförslaget 7 kap. 4 och 5 §§ (s. 24 och 216) samt förslag till bestämmelser om tillsynsbok (s. 30 f. och 246 f.).

Enligt ordalagen i 40 § synes för närvarande föreligga rapportskyldighet — liksom skyldighet att avge sjöförklaring — så snart en inträffad händelse vållat skada å fartyg eller last, även om skadan varit helt obetydlig.<sup>1</sup> Av skäl som anföres i motiveringen av sjöförklaringsreglerna har bestämmelserna om sjöförklaring (301 och 302 §§) för nu åsyftade skadefall fått en snävare avfattning. Och på samma sätt föreslår kommittén, att i förevarande paragraf (punkt 6) stadgas, att rapport skall avgivas när i samband med fartygets drift uppkommit eller må antagas ha uppkommit skada *av någon betydighet* å fartyget eller lasten eller å egendom utanför fartyget. Kommittén förmenar, att denna ändring närmast innefattar ett godtagande av gällande praxis. Slutligen föreslås att rapport skall avgivas när i lasten inträffat förskjutning av någon betydighet, detta oavsett huruvida skada uppstått (punkt 7).

Underlåtenhet att avgiva rapport medför straffansvar (288 §).

Befälhavaren skall enligt förevarande paragraf *andra stycket* vidare avgiva rapport, när i anledning av händelse som eljest inträffat eller må antagas hava inträffat i samband med fartygets drift sjöfartsstyrelsen så påfordrar eller sjöförklaring begärts efter vad i 302 § sägs.

Angående innehållet av rapporten stadgas i förevarande paragraf *tredje stycket*, vilket motsvarar 40 § andra stycket i gällande lydelse. Liksom för närvarande är fallet föreslås att rapport skall upprättas enligt särskilt formulär. Såsom en nyhet förordar kommittén, att den i rapporten upptagna redogörelsen för vad som inträffat skall vara avgiven under edlig förpliktelse. Detta blir av viss betydelse ur straffrättslig synpunkt (jfr förslaget 288 § andra stycket samt brottsbalken 15: 10).

I fall av sammanstötning mellan fartyg föreligger — såsom i direktiven för kommittén och nedan under 13 kap. närmare utvecklas — visst behov av sekretesskydd för sjöförklaring. Motsvarande lärers gälla beträffande rapport enligt förevarande paragraf i anledning av kollisioner. Särskild föreskrift härutinnan föreslås i 1937 års sekretesslag.

Att kommittén i det nu föreliggande betänkandet behandlar befälhavarens rapportskyldighet enligt 40 § beror självfallet på bestämmelsens samband med reglerna om sjöförklaring. Det kunde ifrågasättas, att i förevarande sammanhang borde upptagas jämväl besiktningsbestämmelserna i 41 och 42 §§. Dessa bestämmelser torde emellertid kunna kvarstå oförändrade, till dess befälhavarekapitlet i dess helhet slutbehandlats. En genomgång av nämnda kapitel påbörjades vid de nordiska sjölagskommittéernas konferens augusti 1961 och slutbehandlingen lärers icke kunna äga rum förrän tidigast under hösten 1963. — Det må i detta sammanhang påpekas att i ett den 27 februari 1962 avgivet betänkande rörande säkerheten å fartyg

<sup>1</sup> Jfr NJA II 1891 s. 40.

föreslås ändringar av vissa paragrafer i sjölagens befälhavarekapitel, nämligen 26, 27, 35 och 37 §§.

(Om befraktning)

101 §.

Med hänsyn till att den för närvarande föreliggande obligatoriska skyldigheten att avge sjöförklaring i fall av lastskada enligt förslaget ersättes av en fakultativ sjöförklaring (härom hänvisas till 301 och 302 §§), uppstår behov av en uttrycklig regel om att bortfraktaren skall underrätta lastägaren för den händelse det till befordran mottagna godset förkommit, minskats eller skadats under resan. Stadgande härom föreslås såsom ett nytt andra stycke i förevarande paragraf. Det gäller dock icke andra fall än dem, i vilka underrättelse är påkallad av lastägarens intresse. Inskränkningen sammanhänger med att lastägarens rätt att utverka sjöförklaring enligt förslaget (302 §) är betingad av att med sjöförklaringen åsyftas att vinna upplysning om orsaken till uppkommen skada å godset, vilken är av någon betydenhet.

150 §.

Andra stycket av denna paragraf innehåller för närvarande beträffande tidsbefraktning föreskrift därom att den andel i bärgarlön som enligt 228 § andra stycket sjölagen tillkommer redaren skall, sedan befraktaren (tidsbefraktaren) tillgodoförts gottgörelse för tidsfrakt och bränsle, lika fördelas mellan bortfraktaren (tidsbortfraktaren) och befraktaren (tidsbefraktaren). Med regeln om hälftindelning av den behållna bärgarlönen har man enligt motiven<sup>1</sup> velat anknyta till vad som vanligast torde åsyftas med motsvarande klausuler i tidscertepartier.

Eftersom tidsfrakt utgår under ett bärgningsföretag och tidsbortfraktaren alltså förutsättes erhålla täckning för sina utgifter för befälhavarens och besättningens avlöning och underhåll, ökas genom bärgningen tidsbefraktarens kostnader med åtminstone denna tidsfrakt ävensom den av bärgningen nödvändiggjorda förbrukningen av maskinförnödenheter. Därför skall dessa kostnadsposter, i själva verket gjorda för bärgningen, avräknas från redarens andel i bärgarlönen enligt 228 § andra stycket sjölagen innan förenämnda hälftindelning sker.

De av sjölagskommittén i 229 § 1 mom. första stycket föreslagna nya reglerna om fördelning av bärgarlön, när fartyg bärgat något under resa, innebär bl. a. den ändringen att *före* fördelningen av bärgarlönen (mellan redaren, befälhavaren och besättning) ersättning skall utgå »för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen,

<sup>1</sup> Se NJA II 1936 s. 498 f.



som uppkommit i anledning av bärgningen». De ändrade bestämmelserna i bärgningskapitlet innehåller ingen föreskrift om vem de avsedda avdragen skall tillfalla. Det lär vara uppenbart att, om bärgningen verkställt av ett tidsbefraktat fartyg, avdraget för bränsleutgifter skall tillfalla den som betalar bränslet, d. v. s. in dubio tidsbefraktaren (138 § sjölagen). Särskilt stadgande härom i nu förevarande lagrum synes överflödigt. På grund av det anförda bör orden »och bränsle» utgå ur paragrafen.

Vad däremot angår den andel av bruttobärgarlönen, som avser löner och kost till befälhavare och besättning och jämlikt 229 § 1 mom. första stycket i förslaget skall undantagas från fördelningen, skulle denna normalt tillfalla bortfraktaren (jfr 138 § sjölagen). Med denna utgångspunkt saknades anledning att föreslå annan ändring av 150 § än nyss nämnts. Så har emellertid skett i de förslag rörande bärgarlönens fördelning som avlämnats av de finska och norska sjölagskommittéerna. I det finska betänkandet förordas sålunda, att bestämmelsen i 150 § finska sjölagen därom att tidsbefraktaren skall tillgodoföras gottgörelse för tidsfrakt ersättes av en föreskrift av innehåll att ersättning för löner och kost skall tillfalla tidsbefraktaren. Den norska »Innstilling II» intar samma ståndpunkt i förevarande hänseende som det finska betänkandet (s. 26). Det danska betänkandet innefattar förslag om motsvarande ändring. Detta förslag innehåller dessutom uttrycklig föreskrift i § 150 att tidsbefraktaren skall gottgöras utgifter för bränsle.

Sjölagskommittén har övervägt huruvida de materiella ändringarna av reglerna rörande bärgarlönens fördelning kan anses motivera en ändring av de hittillsvarande reglerna om fördelning utav bärgarlön mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren förutom den jämkning som föranledes av de särskilda bestämmelserna om gottgörelse för bränsle samt löner och kost enligt 229 § 1 mom. Kommittén har närmast varit böjd för att bibehålla nuvarande regler i 150 § angående tidsfrakten oförändrad. Dock har kommittén funnit följande synpunkter vara avgörande vid bedömning av frågan. Även om bestämmelsen i 150 § andra stycket står i befraktningskapitlet är den materiellt sett en regel om bärgarlön och måste ses i samband med övriga bärgarlönsregler. Enligt nu gällande lydelse har tidsbefraktaren en andel i bärgningens ekonomiska resultat när den lyckas — han erhåller halva nettobärgarlönen. Misslyckas bärgningen får han intet. För det fall bärgningen lyckas bör han icke, utöver andel i bärgarlönen, därjämte erhålla tidsfrakten åter. Tidsfrakten blir så att säga den insats, som tidsbefraktaren måste göra för att få vara med att dela vinsten å bärgningen, men han måste också riskera samma insats om bärgningen skulle misslyckas. Med denna ståndpunkt är det naturligt att tidsbefraktaren bör erhålla gottgörelse för löner och kost i de fall bärgning lyckas. Detta skulle m. a. o. innebära, att tidsbortfraktaren skall erhålla hälften av redarandelen i bärgarlönen, medan tidsbefraktaren ur bruttobärgarlönen skall erhålla utläggen för bränsle

(jfr 138 § sjölagen) samt kostnaden för löner och kost till befälhavare och besättning ävensom den andra hälften av bärgarlönens redarandel. Bortfraktaren bibehålles i nu angivet hänseende såvitt angår befraktningsavtalet vid samma nettoinkomst såväl före som under bärgningsföretaget (och behöver alltså icke återbära tidsfrakten).

Helt naturligt har sjölagskommittén fäst avgörande vikt vid att sjölagarna i de nordiska länderna i sak bör vara lika i den nordiska rättsgemenskapens intresse. Härtill kommer att tidsbefraktning av fartyg mellan de nordiska länderna är synnerligen vanlig och att olika regler skulle kunna leda till onödiga rättsliga och praktiska komplikationer.

Att tidsbefraktaren deltagar i ett bärgningsföretags resultat medför icke, att det tidsbefraktade fartyget enbart av den grunden kommer »off hire». I fråga om fartyg befraktat på certepartiformuläret Baltime 1939 kan exempelvis redaren icke under motivering att bärgningsföretaget varat mer än 24 timmar och fartyget sålunda kommit »off hire» behålla hela bärgarlönen mot återbetalning av den tidshyra och de bränslekostnader som svarar mot bärgningstiden. Ej heller kan en tidsbefraktare, då ett bärgningsföretag misslyckats, med samma motivering begära att få den tidshyra åter som belöper på bärgningstiden. Särskilda lagregler härom har icke ansetts erforderliga.

#### (Om bärgning)

Enligt de i det föregående återgivna direktiven åligger det sjölagskommittén att behandla, förutom de problem som avser bärgarlönens fördelning, även vissa andra med bärgning sammanhängande spörsmål. Sålunda bör kommittén överväga om icke avtal rörande yrkesmässig bärgning bör i större utsträckning än vad som är fallet i gällande lag regleras genom lagstiftning; detsamma gäller frågan om äganderätten till vrak och huruvida företräde i detta avseende bör tillkomma någon av flera bärgare.<sup>1</sup>

Sjölagskommittén har i fråga om *yrkesmässig bärgning* funnit, att denna i stor utsträckning grundar sig på avtal avfattade enligt internationellt vedertagna normer, vilka på tillfredsställande sätt synes tillgodose parternas intressen. Avtalsformulären för yrkesmässig bärgning är till sin utformning gemensamma inom Norden och står i överensstämmelse med vad som gäller internationellt. Skillnaden synes väsentligen bestå däri, att enligt det vanligaste utländska bärgningsavtalet, det s. k. Lloyd's Form of Salvage Agreement, tvister hänvisas till avgörande genom skiljedom i London, medan i Norden använda bärgningsavtal hänvisar parterna att i händelse av tvist få saken avgjord inför viss angiven domstol. Någon olägenhet av bestående fria förhållanden lär icke hava försports. Lagregler om yrkes-

<sup>1</sup> Jfr *Thorbjørnsen*: No cure no pay og andre hovedemner i bjergningsretten (Oslo 1951), s. 210 ff.

mässig bärgning finnes ej heller hos de stora sjöfartsländerna. Kommittén har därför kommit till den uppfattningen, att särskilda lagregler om yrkesmässig bärgning icke är av behovet påkallade.

Frågan om *äganderätten till vrak* har betydelse bl. a. för att avgöra vem som äger bemyndiga en bärgare att bärga ett förlist fartyg eller dess last samt vem som kan förpliktas avlägsna vrak som hindrar sjöfarten. Ingen av dessa frågor är av sjörättslig natur i egentlig mening. I det ena fallet rör man sig inom sakrättens område, som i nu förevarande fall delvis regleras genom lagen den 2 april 1918 med vissa bestämmelser om sjöfynd.<sup>1</sup> I det andra fallet rör man sig inom ett område, där sjöfartsstyrelsen resp. i förekommande fall vederbörande hamn- eller kanalmyndighet har att vidtaga de åtgärder, som påkallas från sjöfartssäkerhetens synpunkt. Sjölagskommittén har icke ansett frågan om äganderätten till vrak vara av beskaffenhet att böra bli va föremål för reglering i sjölagen. Att rätt föreligger att åberopa ansvarsbegränsning för kostnader förenade med avlägsnande av vrak framgår av sjölagens nuvarande 254 § punkt 5 och ett motsvarande stadgande har föreslagits i sjölagskommitténs tidigare avgivna betänkande angående redareansvarets begränsning. I övrigt synes det böra ankomma på rättspraxis att lösa de problem, som må uppkomma i samband med frågor rörande äganderätten till vrak.

I enlighet med direktiven för sjölagskommittén har vidare övervägts huruvida i svensk sjölag bör införas regler om *förste bärgares rätt*. Kommittén har funnit det ytterst vanskligt att utforma regler i ämnet, vilka kan vara på en gång skäligen, praktiska och möjliga att genomföra. Enär de olägenheter, som nuvarande ordning må hava medfört, knappast skulle bli avhjälpta genom att regler om förste bärgares rätt upptoges i den svenska sjölagen, har sjölagskommittén icke ansett sig ha anledning framlägga förslag till sådana regler.

Slutligen vill sjölagskommittén beträffande de nu berörda frågorna om yrkesmässig bärgning, äganderätten till vrak och förste bärgares rätt framhålla, att önskemål om införande av lagregler i dessa ämnen icke framförts till eller av de övriga nordiska sjölagskommittéerna.

Innan kommittén övergår till behandlingen av frågan om bärgarlönens fördelning skall beröras ett av den norska sjölagskommittén väckt förslag om viss utvidgning av *begreppet bärgning*. Härom föreligger numera definitiva förslag från de övriga nordiska sjölagskommittéerna.

Föreskrifter med avseende å bärgning har funnits i svensk rätt alltsedan landskapslagarnas tid.<sup>2</sup> Historiskt sett har bärgningsreglerna en nära anknytning till de allmänna civilrättsliga reglerna om sjöfynd; ännu i 1864 års sjölag var bärgnings- och sjöfyndsbestämmelser sammanförda i ett ge-

<sup>1</sup> Jfr lagen den 22 april 1938 om hittegoods (NJA II 1938 s. 742 ff.).

<sup>2</sup> Jfr *Ernberg*: Om bärgning och bärgarelön enligt svensk sjörätt (Lund 1905) s. 13 ff.

mensamt kapitel.<sup>1</sup> I samband med tillkomsten av 1891 års sjölag skedde en uppdelning, så att ett kapitel — det nionde — med regler angående bärgning upptogs i sjölagen och vissa bestämmelser om sjöfynd innefattades i en särskild lag.<sup>2</sup>

Den grundläggande regeln om bärgares rätt till bärgarlön återfinnes i 224 § *sjölagen*. I denna paragraf första stycket första punkten stadgas sålunda att var som bärgar förolyckat eller nödställt fartyg eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, så ock envar, som vid bärgningen medverkar, äger undfå bärgarlön. Regeln överensstämmer, såvitt i förevarande sammanhang är av intresse, med lagrummets ursprungliga lydelse i denna del (se NJA II 1891 s. 12). Motsvarande förhållande gäller även för de danska och norska sjölagarna; den finska sjölagen av år 1939 har i denna del samma avfattning som den svenska.

Under den nu pågående sjölagsrevisionen har den norska sjölagskommittén framlagt ett särbetänkande med förslag att bärgningsbegreppet i den norska sjölagen borde utvidgas såtillvida att orden »skip der er forulykket eller stedt i nød» utbyttes mot »skip som er forulykket eller i fare». Rörande skälen härtill må hänvisas till det *norska förslaget* (Innstilling III, av februari 1961). Väsentligen betingas förslaget av att i norsk rättspraxis uppkommit en åtskillnad mellan begreppen bärgning och assistans. Såsom bärgning i egentlig mening har betecknats räddning av ett nödställt fartyg, därvid nödbegreppet uppenbarligen bedömts tämligen snävt såsom avseende en mera påtaglig eller omedelbart hotande faresituation, medan åtgärder för att i mindre överhängande situationer bringa fartyg i säkerhet kommit att betecknas som assistans.

Den från norsk sida sålunda föreslagna ändringen åsyftar att inom norsk rättstillämpning åstadkomma en närmare anknytning till 1910 års internationella konvention angående assistans och bärgning samt till rättspraxis i de övriga nordiska länderna. Av norska domstolar tillämpad lagtolkning har icke vunnit insteg i Sverige. Bärgarlönens storlek har hos oss bedömts bl. a. med hänsyn till graden av den fara för vilket fartyget varit utsatt, men en principiell uppspaltning i bärgning å ena och assistans å andra sidan har ej förekommit.<sup>3</sup> Frågan uppmärksammades vid den år 1912 företagna översynen av sjölagens bärgningskapitel föranledd av Sveriges anslutning till nämnda konvention. De delegerade, som erhållit uppdraget att utarbета erforderliga lagändringar, yttrade på nu ifrågavarande punkt följande:<sup>4</sup>

I vissa lagstiftningar skiljer man mellan bärgning i inskränkt bemärkelse

<sup>1</sup> »Om strandning och skeppsbrott, så ock om skeppsfynd och strandvrak.» — Beträffande 1667 års sjölag må hänvisas till *Ernberg* a. a. s. 46 ff.

<sup>2</sup> Lagen den 12 juni 1891, innefattande vissa bestämmelser angående sjöfynd (SFS 1891 nr 36, s. 1). Denna lag har sedermera ersatts av lagen den 2 april 1918.

<sup>3</sup> Jfr *Schmidt*: Föreläsningar i sjörätt s. 150—153; *Thorbjørnsen* a. a. s. 120 ff.

<sup>4</sup> *Wikander*: 1928 års lagstiftning om redareansvar och sjöpanträtt, s. 30; NJA II 1913 s. 199.

(sauvetage) och assistans. Konventionen rörande bärgning uttalar i anledning härav, att någon sådan åtskillnad ej skall gälla utan att ensartade regler skola råda för båda fallen. Det i vår lag upptagna begreppet bärgning torde väsentligen omfatta detsamma, som under båda dessa slag av hjälp innefattas, och därför har den nu begagnade beteckningen bärgning ansetts kunna i lagtexten bibehållas.

Det har visat sig, att begreppet bärgning i svensk rättstillämpning erhållit en liberal tolkning för att uppmuntra till insatser för att rädda fartyg och gods. Om räddning av människoliv finnes särskilda regler. Då de motiv, som föranlett den norska kommittén att föreslå lagändring i förevarande hänseende, ej synes vara för handen i Sverige, har sjölagskommittén, oaktat lagändring föreslagits även från dansk och finsk sida, icke ansett sig böra förorda motsvarande ändring av den svenska sjölagen.

#### 228 §.

I 228 § första stycket sjölagen upptages bestämmelser angående fördelning av bärgarlön mellan två eller flera bärgande fartyg eller andra bärgare (bärgningslag), vilka var för sig medverkat vid bärgningen. Rörande fördelningen inom ett bärgningslag innehåller paragrafens andra stycke särskilda regler för det fall att ett fartyg under resa bärgat något. Sjölagskommittén föreslår, att 228 § första stycket sjölagen utbrytes till ett särskilt lagrum, med paragrafnummer 228 §, och att reglerna i 228 § andra stycket sjölagen överföres till 229 §.

#### 229 §.

Uttryckliga lagbestämmelser därom att, i fall då bärgning utföres av fartyg, del i bärgarlönen skall tillkomma jämväl befälhavare och besättning upptogs i 1864 års sjölag, från vilken bestämmelserna överfördes till den nu gällande sjölagen. Dessa regler har sedermera icke ändrats.

De i 1864 års sjölag införda reglerna om fördelningen av bärgarlön innebar att fördelningen skulle avse bärgarlönens bruttobelopp, varemot enligt 1891 års sjölag, 228 § andra stycket första punkten, först skall gottgöras den skada som genom bärgningen må ha tillfogats fartyg och last; fördelningen avser alltså en nettobärgarlön. Enligt 1864 års sjölag skulle av bärgarlönen hälften tillfalla redaren, en fjärdedel befälhavaren och en fjärdedel besättningen. Denna fördelningsprincip, som tog sikte på segelfartyg, överfördes såvitt angår dylika fartyg till 1891 års sjölag, men beträffande ångfartyg upptogs i sistnämnda lag en avvikande bestämmelse av innehåll att fördelningen skall ske med två tredjedelar till redaren, en sjättedel till befälhavaren och en sjättedel till besättningen. Såsom skäl för denna reglering i fråga om ångfartygen anfördes<sup>1</sup> att det med bärgning förknippade uppehållet i resan i regel är en vida större olägenhet för ångfartyget än för seglaren, att bärgningsarbetet i allmänhet torde genom ökad kolåtgång

<sup>1</sup> Jfr 1887 års betänkande med förslag till sjölag, motiven s. 168 (NJA II 1891 s. 125).

o. s. v. öka ångfartygets omkostnader i vida väsentligare grad än segelfartygets, samt att å andra sidan besättningens medverkan vid bärgningen i allmänhet torde vara av vida större betydelse å segelfartyget än å ångaren, vars maskinkraft vid bärgningen lämnar den avgörande hjälpen i synnerhet i de fall, då bärgningen består i det nödställda fartygets bogserande till hamn.

Den besättningen tillkommande andelen skall enligt 1891 års sjölag, liksom enligt 1864 års, fördelas i förhållande till envar besättningsmans avlöning.

Den rättspolitiska grunden för reglerna om bärbares rätt till bärjarlön och om bärjarlörens fördelning är önskemålet att uppmuntra till bärgning; det är ett viktigt samhällsintresse, att fartyg, liv och gods såvitt möjligt räddas ur nöd. För att detta syfte skall främjas, bör rättsreglerna på området leda till att bärjarlönen blir tillräckligt stor och till att den fördelas på ett rimligt och rättvist sätt. I förstnämnda hänseende har invändningar ej rikats mot gällande bestämmelser, men vad beträffar fördelningsreglerna har kritik försports. Denna kritik går ut på att möjlighet bör skapas att verkställa fördelningen på ett med hänsyn till omständigheterna i det konkreta bärgningsfallet rättvisare sätt.<sup>1</sup> Vidare yrkar sjöfolksorganisationer, som företräder besättningen, att besättningens andel av bärjarlönen skall ökas.

En ordning, enligt vilken storleken av envar intressents andel i bärjarlön huvudsakligen bestämmes enligt generellt verkande lagregler, tillämpas förutom i Sverige även i övriga nordiska länder och i väsentlig mån jämväl i Tyskland.<sup>2</sup> I bl. a. Frankrike, Belgien, Nederländerna och Storbritannien bestämmes fördelningen alltefter omständigheterna i varje särskilt bärgningsfall; bestämmanderätten i händelse av tvist utövas av domstol.<sup>3</sup> Ett dylikt system har otvivelaktigt den fördelen, att rättvisesynpunkterna i det konkreta fallet kan bättre beaktas, men å andra sidan torde bristen på vägledning i lag vara ägnad att föranleda tvister angående fördelningen. Sjölagskommittén har funnit att legala fördelningsregler bör bibehållas i ungefär samma utsträckning som hittills. I syfte att bättre tillgodose rättvisesynpunkterna i det konkreta fallet föreslår kommittén emellertid att sjö-

<sup>1</sup> Jfr *H. Klaestad*: Om bergning av skib efter norsk og engelsk sjøret (Kristiania 1917) s. 136—138, och *R. Knoph*: Norsk Sjørett (Oslo 1931) s. 325—326.

<sup>2</sup> De danska, finska och norska fördelningsreglerna överensstämmer i huvudsak med de svenska utom såtillvida att enligt den *finska* sjölagen (209 §) befälhavaren å ångfartyg erhåller  $\frac{1}{9}$  och besättningen  $\frac{2}{9}$  (å segelfartyg  $\frac{1}{6}$  resp.  $\frac{2}{6}$ ).

De tyska fördelningsreglerna, vilka — fränsett vissa stadganden i Binnenschiffahrtsgesetz — återfinnes i Handelsgesetzbuch § 749, föreskriver att fördelningen av den besättningen tillkommande andelen skall verkställas av befälhavaren, som har att före resans slut för besättningen kungöra en fördelningsplan. Mot fördelningsplanen kan talan föras hos »Seemannsamt», vars beslut ej må överklagas. I övrigt överensstämmer de tyska fördelningsreglerna väsentligen med de svenska.

<sup>3</sup> Merchant Shipping Act. 1894, sect. 556. Jfr dock sect. 555 enligt vilken fördelningen av bärjarlön, som ej överstiger tvåhundra pund, ombesörjes av »the receiver of wreck», såframt bärgningen ägt rum i United Kingdom.

man, som gjort synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara, må tillerkännas särskild gottgörelse ur bärgarlönen. I samma syfte föreslår kommittén också en utvidgning av rätten till avdrag från bruttobärgarlönen. Avdrag skall sålunda få ske ej blott — såsom nu är fallet — för ersättning avseende skada, som genom bärgningen tillfogats fartyg eller **last, utan jämväl för vissa utgifter i anledning av bärgningen samt för gottgörelse för sådan särskild insats som nyss nämnts.**

Rörande fördelningen av vad som återstår av bärgarlönen efter det att tillåtna avdrag gjorts — nettobärgarlönen — må såvitt angår redarens andel framhållas att de bärgande fartygen numera är betydligt större och dyrbarare än vid tiden för tillkomsten av 1891 års sjölag. Deras maskinstyrka har ökat och jämväl den tekniska utrustningen i övrigt förbättrats. Det kan visserligen sägas, att på grund härav bärgningen blir lättare att företaga samtidigt som bärgarlönen av olika anledningar blir större, men det bärgande rederiet riskerar å andra sidan också större värden; även de höga lastvärdena och det med nutidens intensifierade fartygsdrift ofta kännbara avbräcket i form av tidsförlust måste tagas i betraktande.

Vad beträffar befälhavarens andel av bärgarlönen är att beakta att befälhavaren utövar den högsta myndigheten ombord. Det ankommer på honom att med iakttagande av redarens, lastägarnas, assuradörernas och de ombordvarandes intressen besluta huruvida fartyget skall inlåta sig på bärgning samt att leda bärgningsarbetet. En felbedömning kan för honom medföra allvarliga personliga och ekonomiska konsekvenser i form av kritik, försämrade befordringsmöjligheter, avsked och ersättningskyldighet.

Vad sålunda anförts tyder på att varken fartygets eller befälhavarens roll vid bärgning minskat i betydelse jämfört med besättningens insats; snarare skulle med visst fog kunna hävdas att fartygets betydelse relativt sett har tilltagit.<sup>1</sup> Trots detta torde vid den avvägning av de olika intressen som här gör sig gällande avgörande vikt böra tillmätas de förändringar i samhällsuppfattningen vilka beträffande fördelningen av den avkastning, som ett gemensamt utfört arbete lämnar, inträtt under den tid som förflutit sedan de nu gällande fördelningsreglerna i sjölagens bärgningskapitel infördes. På grund härav har sjölagskommittén funnit att viss jämkning av de legala bestämmelser, som reglerar fördelningen av nettobärgarlönen, bör företagas till förmån för besättningen. Jämkningsen torde få ske på bekostnad såväl av fartygets som av befälhavarens andel. Vad angår effekten för fartygets vidkommande av denna jämkning torde emellertid beaktas att den föreslagna rätten till avdrag för vissa utgifter kan komma att i det särskilda fallet verka i motsatt riktning.

Det av sjölagskommittén framlagda förslaget tager sikte på maskindrivna

<sup>1</sup> Beträffande engelsk praxis kan nämnas att fartyget vanligen synes erhålla  $\frac{3}{4}$  (jfr *Kennedy: Civil Salvage*, fjärde upplagan, London 1958, s. 235). Enahanda fördelning torde tillämpas i Belgien och Nederländerna. I USA lär fartyget erhålla  $\frac{2}{3}$  eller  $\frac{3}{4}$ .

fartyg men avses skola gälla alla fartyg. Särskilda bestämmelser för segelfartyg torde numera vara överflödiga.

1 mom. första stycket motsvarar 228 § andra stycket första punkten sjölagen.

En bärgning medför vanligtvis direkta och indirekta utgifter av olika slag för det bärgande fartygets redare. Även för dem som befinner sig ombord på det bärgande fartyget kan förluster uppstå. Enighet torde råda därom att, såvitt angår intressenterna i bärgarlönen, de indirekta utgifterna — exempelvis rederiets tidsförlust och förlorade fraktförtjänst — skall bestriidas med vederbörandes kvotdel av nettobärgarlönen. Rörande frågan, hur de direkta utgifter som åsamkas bärgarlönsintressenterna skall täckas, har däremot olika meningar försports.

Enligt gällande bestämmelser får avdrag från bruttobärgarlönen ske för att ersätta skada som genom bärgningen tillfogats det bärgande fartyget eller dess last. Däremot får avdrag ej göras för skada å annan egendom ombord än lasten och ej heller för redarens övriga direkta utgifter i anledning av bärgningen.

Sjölagskommittén anser, att även ersättning för skada å annan egendom ombord på det bärgande fartyget än lasten bör få avdragas från bruttobärgarlönen och har i sitt förslag upptagit bestämmelse härom. Bestämmelsen får betydelse exempelvis vid skador å fartygets förbrukningsartiklar eller å ombordvarandes ägodelar.

Frågan om avdrag för direkta utgifter i anledning av bärgning uppmärksammades under förarbetena till 1891 års sjölag. I 1887 års betänkande med förslag till sjölag föreslogs sålunda att av bärgarlönen skulle före fördelningen gottgöras, förutom skada å fartyget eller lasten, jämväl de särskilda utgifter som redaren fått vidkännas för bärgningen. Vid lagförslagets granskning i Högsta domstolen anfördes emellertid att stadgandet om avdrag för utgifter syntes komma att på bekostnad av befälhavare och besättning tillägga redaren den huvudsakliga vinsten av en genom de förras rådighet och ansträngningar utförd bärgning. Det hemställdes därför huruvida ej nämnda för den svenska lagstiftningen dittills främmande stadgande kunde utgå.<sup>1</sup> Så skedde ock.

I princip torde anledning knappast föreligga att skilja mellan gottgörelse för skada å fartyg, last och annan egendom ombord, å ena, samt övriga direkta utgifter, å andra sidan; båda dessa slag av utlägg borde vara avdragsgilla. Vid överläggningar mellan de nordiska sjölagskommittéerna har också — särskilt inom den norska kommittén — föreslagits att redaren borde erhålla rätt att från bruttobärgarlönen avdraga alla direkta utgifter som uppkommit i anledning av bärgningen. Inom de övriga nordiska kommittéerna har man emellertid, med hänsyn till de praktiska konsekvenser som en dylik

<sup>1</sup> 1887 års betänkande med förslag till sjölag, motiven s. 167 f; NJA II 1891 s. 125 (prop. 1891 nr 3 s. 56).



anordning skulle kunna i konkreta bärgningsfall medföra för befälhavarens och besättningens andelar, i allmänhet varit obenägen att godtaga en så långtgående avdragsrätt. Resultatet har blivit en kompromiss, enligt vilken avdragsrätten begränsas till utgifter för bränsle samt för löner och kost åt befälhavaren och besättningen. Dessa poster torde genomsnittligt representera den större delen av de direkta utläggerna och dessutom vara tämligen lätta att beräkna.

Med löner förstås i förevarande sammanhang jämväl vederlags- och övertidsersättning ävensom sociala avgifter. Rätt till avdrag skall äga rum endast om bärgningen har medfört en ökning, jämfört med vad eljest skulle ha åtgått under resan, av de sammanlagda utgifterna för bränsle samt för löner och kost åt befälhavaren och besättningen.

Förslaget upptager — i 1 mom. andra stycket — en regel därom att särskild gottgörelse må tillerkännas sjöman som vid bärgningen gjort synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara. I praxis torde stundom förekomma att sjöman, som gjort särskilt förtjänstfull insats vid bärgningsarbetet, tillerkännes »gratifikation» av redarens andel i bärgarlönen. Det har emellertid ansetts att dylik ersättning bör bestridas av samtliga intressenter i nettobärgarlönen (redare, befälhavare och besättning). I nu förevarande lagrum stadgas förty att ifrågavarande gottgörelse skall utgå ur bruttobärgarlönen.

Enligt gällande regler i de nordiska sjölagarna skall — sedan ersättning för skada å fartyg och last avdragits — redaren erhålla  $\frac{2}{3}$  ( $66\frac{2}{3}$  procent) av nettobärgarlönen. De svenska, danska och norska sjölagarna bestämmer härefter befälhavarens andel av nettobärgarlönen till  $\frac{1}{6}$  ( $16\frac{2}{3}$  procent) och besättningens andel till likaså  $\frac{1}{6}$  ( $16\frac{2}{3}$  procent), medan den finska sjölagen tillerkänner befälhavaren  $\frac{1}{9}$  ( $11\frac{1}{9}$  procent) och besättningen  $\frac{2}{9}$  ( $22\frac{2}{9}$  procent). Sjölagskommittén anser att, med hänsyn särskilt till den ökade rätten till avdrag för utgifter, redarens andel kan minskas till  $\frac{3}{5}$  ( $=\frac{9}{15}$  eller 60 procent) samt att befälhavarens andel bör bestämmas till  $\frac{2}{15}$  ( $13\frac{1}{3}$  procent) och besättningens andel till  $\frac{4}{15}$  ( $26\frac{2}{3}$  procent). Förslaget innebär sålunda — samtidigt som avdragsrätten för vissa kostnader ökas — att redarens kvotdel av nettobärgarlönen minskas med ( $66\frac{2}{3} - 60 =$ )  $6\frac{2}{3}$  procent och befälhavarens med ( $16\frac{2}{3} - 13\frac{1}{3} =$ )  $3\frac{1}{3}$  procent samt att besättningens andel i motsvarande mån höjes med ( $26\frac{2}{3} - 16\frac{2}{3} =$ ) 10 procent. De danska, finska och norska sjölagskommittéerna framlägger motsvarande förslag. Den nordiska rättsenheten på denna punkt har alltså kunnat bibehållas och utsträckas till att gälla jämväl den finska sjölagens regler om befälhavarens och besättningens andelar.

Den omständigheten, att enligt förslaget befälhavaren skall erhålla en andel som är mindre än besättningens, gör det nödvändigt att införa en supplerande regel för att förhindra att befälhavarandelen blir förhållandevis alltför liten i de fall då besättningen är fåtalig. Denna regel har formu-

lerats så, att befälhavarens andel städse skall uppgå till minst det dubbla av den högst avlönade sjömannens andel. Som en följd härav kan befälhavarens andel i nettobärgarlönen stundom komma att överstiga ovan angivna  $13\frac{1}{3}$  procent.

Sedan gammalt skiljer man mellan egentlig och icke-egentlig besättning (jfr 5 kap. sjömanslagen). Till den egentliga besättningen hänföres sådana ombordanställda vilka utför skeppstjänst, d. v. s. vilkas arbete är direkt eller indirekt nödvändigt för att fartyget som sådant skall fungera; hit hör främst fartygs- och maskinbefäl, telegrafister, däcksmanskap, maskinmanskap och en ekonomipersonal som betjänar dessa grupper. Med icke-egentlig besättning förstås sådana personer som är anställda — av redaren eller annan — för att utföra annat arbete ombord, t. ex. restaurationspersonal för passagerare samt musiker och frisörer.

Enligt gällande ordning erhåller icke endast den egentliga besättningen del i bärgarlönen.<sup>1</sup> I flertalet fall torde den »oegentliga» besättningen ej alls eller endast i ringa omfattning deltaga i bärgningsarbetet. På vissa fartyg, främst passagerarfartygen, kan denna besättningsgrupp vara ganska talrik och föranleda till en icke obetydlig minskning av de egentliga besättningsmedlemmarnas lotter. Sjölagskommittén föreslår därför att andel i bärgarlön jämlikt 229 § 1 mom. skall tillkomma endast den egentliga besättningen. Har en person bland den »oegentliga» besättningen gjort en insats vid bärgningen, äger han emellertid framställa krav å självständig bärgarlön enligt 224 § första stycket sjölagen. Uteslutet är dock icke att i de — förmodligen sällsynta — fall, då sådan insats göres av »oegentlig» besättningsman eller av passagerare, ersättning kommer att av den för bärgarlön betalningsskyldige frivilligt utgivas till sådan person såsom för sjöman eller enligt annan grund som kan te sig skälig i det enskilda fallet.

Det förekommer, att viss personal dels utför arbete som är nödvändigt för att fartyget som sådant skall fungera och dels utför annat arbete ombord. Såsom exempel må nämnas en kock som betjänar hela besättningen eller både besättningen och passagerare. Dylik personal torde böra i förevarande sammanhang räknas till den egentliga besättningen, åtminstone om den del av arbetet som utgör skeppstjänst icke är helt obetydlig i jämförelse med deras övriga sysslor.

I åtskilliga fall medverkar endast en del av den egentliga besättningen vid bärgningen medan andra har frivakt eller eljest är fria från tjänstgöring. Mellan dem som medverkar måste uppenbarligen en arbetsfördelning förekomma. Inom sjölagskommittén har övervägts en regel av innebörd att endast de som medverkat skulle ha rätt till andel i bärgarlönen och att deras andelar skulle bestämmas med hänsyn till de olika arbetsinsatserna. Här emot har invänts att det beror på en tillfällighet vilka som är i tjänstgöring då bärgningen sker och att den egentliga besättningen i dess helhet är nöd-

<sup>1</sup> 1887 års betänkande med förslag till sjölag, motiven s. 168 (229 §).

vändig för fartygsdriften. Vid övervägande härav har sjölagskommittén stannat för att i princip bibehålla det nu gällande systemet, enligt vilket besättningsandelen fördelas i förhållande till den avlöning envar berättigad åtnjuter. Grundvalen för fördelningen blir alltså den vid mönstringen eller anställningen fastställda månadslönen jämte ev. examens- eller ålderstillägg. Vederlags- och övertidsersättning eller andra dylika tillägg skall, i motsats till vad fallet är vid avdrag för utgifter enligt första punkten, icke tagas i betraktande.

Lots å det bärgande fartyget har för närvarande ej rätt till andel i bärgarlön, med mindre han skulle vara anställd hos redaren såsom s. k. långlots; i sådant fall torde han anses vara medlem av fartygets besättning. Kronolots eller hamnlots äger däremot rätt att kräva självständig bärgarlön jämlikt 224 § sjölagen, om han vid bärgningen gjort en insats som går utöver fullgörandet av hans åligganden i egenskap av lots.<sup>1</sup> Lotsens verksamhet i bärgningsfall är emellertid lika nära knuten till fartyget som besättningens verksamhet och kan svårligen värderas åtskild från denna. Vanskliga bevisfrågor kan därför uppstå, om lots gör gällande ett självständigt bärgarlönskrav. På grund härav föreslår sjölagskommittén i nu ifrågavarande lagrum en bestämmelse av innebörd att lots på det bärgande fartyget skall vara berättigad till andel i bärgarlönen som om han vore medlem av besättningen. Bestämmelsen är så utformad att den täcker både kronolots och hamnlots. Fördelningsgrund blir enligt förslaget för kronolots och hamnlots den lön, som främste styrmannen på fartyget uppbär. Finnes ombord två lotsar med var sin vakt, bör båda vara berättigade till andel i bärgarlönen, oavsett vem av dem som hade vakt då bärgningen skedde.

En kronolots eller hamnlots torde böra ha rätt till andel i bärgarlön även om bärgningen verkställs utanför hans distrikt, förutsatt att han fortfarande medföljer fartyget i egenskap av lots såsom fallet kan vara exempelvis vid s. k. distanslotsning eller vid biträde enligt 26 § lotsförordningen. Om lotsen, då lotsningen är slut, på grund av väderleksförhållanden eller av annan orsak ej kommit att lämna fartyget utan medföljer detta som passagerare, kan han icke kräva bärgarlönsandel såsom lots, men däremot kan han, om han gjort en insats vid bärgningen, kräva självständig bärgarlön enligt 224 § första stycket. Det senare gäller även enskild person, som — utan att tillhöra besättningen — tillfälligt anlitats för att biträda vid navigeringen, exempelvis s. k. känd man.

*1 mom. andra stycket saknar motsvarighet i gällande lag.*

Den föreslagna bestämmelsen innebär att särskild gottgörelse må tillerkännas sjöman som vid bärgningen gjort synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara. Bestämmelsen avses skola få tillämpning endast i exceptionella fall.

<sup>1</sup> Jfr beträffande kronolots, 29 och 38 §§ lotsförordningen den 4 juni 1937. Dessa bestämmelser avser icke lots ombord på fartyg som under resa bärgar något.

Anspraak på särskild gottgörelse skall framställas inom viss kort tid (231 § första stycket) och i händelse av tvist prövas av administrativ myndighet (231 § andra stycket). Gottgörelsen skall avdragas från bärgarlönen, innan densamma fördelas mellan redaren, befälhavaren och besättningen (229 § 1 mom. första stycket första punkten).

Vid överläggningar mellan de nordiska kommittéerna har diskuterats att införa en bestämmelse av innebörd att besättningsmedlem, som uppenbart brustit i fullgörande av sina skyldigheter vid bärgningen, skulle kunna fränkännas andel i bärgarlönen eller få den honom eljest tillkommande andelen minskad. Inom den svenska kommittén har emellertid ansetts att bärgarlönsfördelningen icke lämpligen bör användas i diskriminerande syfte. De danska och finska förslagen ansluter sig härutinnan till det svenska, medan det norska förslaget valt en annan lösning och stadgar att sjölagens fördelningsregler — såväl i vad avser fördelningen mellan besättningsmedlemmarna inbördes som beträffande fördelningen mellan redare, befälhavare och besättning — kan frångås när helt speciella grunder talar för en annan fördelning (§ 229 st. 2 punkt 4 i den norska sjölagsskommitténs förslag).

I 2 mom. första stycket har bestämmelserna i 228 § andra stycket andra punkten sjölagen något utvecklats och förtydligats.

Andra stycket upptar en ny föreskrift främst med avseende å det fall att ändamålet med fartygets resa eller sättet för beräkning av lön eller ersättning åt dem som arbeta i fartygets tjänst påkallar att bärgarlönen må fördelas efter andra grunder än i 1 mom. nämnts. Tillägget tager närmast sikte på bärgningar som företages av fiskefartyg. Medlemmarna av deras fartygsbesättningar erhåller som regel icke en bestämd penninglön utan åtnjuter en viss andel av nettointäkten å expeditionen. I dylika fall sker fördelningen av bärgarlön efter vissa sedvanemässigt utbildade normer och några lagbestämmelser om fördelningen torde varken vara erforderliga eller lämpliga.

### 230 §.

Denna paragraf saknar motsvarighet i gällande rätt.

I 1910 års konvention rörande fastställande av vissa gemensama bestämmelser i fråga om assistans och bärgning (art. 14) stadgas, att konventionen ej äger tillämpning i fråga om krigsfartyg eller sådana statens fartyg som är avsedda att användas uteslutande för offentligt ändamål. Konventionen överlåter sålunda åt de nationella lagarna att taga ställning till ifrågavarande spörsmål.<sup>1</sup>

Någon föreskrift angående icke kommersiella statsfartygs rätt till bärgarlön har icke upptagits i de nordiska sjölagarna och någon svensk rätts-

<sup>1</sup> Vid CMI:s konferens i Rijeka september 1959 beslöts göra hemställan om att 1910 års bärgningskonvention måtte ändras på så sätt att offentligrättsliga statsfartyg blir skyldiga att erlägga bärgarlön. Frågan om deras rätt att erhålla bärgarlön skulle fortfarande ankomma på nationell lagstiftning.

praxis på området föreligger icke.<sup>1</sup> Däremot har Norges Høyesterett genom dom den 20 november 1958 — i motsats till utgången i ett norskt rättsfall 1919 — tillerkänt staten bärgarlön för norska marinfartygs medverkan vid bärgning av fartyg.<sup>2</sup> Under överläggningarna mellan de nordiska sjölagskommittéerna har man utgått från att de offentlighetsrättsliga statsfartygen äger rätt till bärgarlön. Reglerna om bärgarlönens fördelning bör i stort sett gälla även för sådana fartyg. Kommittén föreslår, att vad i förslagets 229 § är stadgat skall äga motsvarande tillämpning, då bärgning utförts av svenskt statsfartyg som brukas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift; dock att den del av bärgarlönen som icke tillfaller staten — d. v. s.  $\frac{2}{5}$  av nettobärgarlönen — skall fördelas mellan de ombordvarande enligt regler, som fastställles i administrativ ordning.

Om redaren för ett bärgande fartyg underlåter att fordra lön för bärgningen, då sådan lagligen kunnat utgå, torde befälhavaren och besättningen kunna kräva ersättning av redaren för deras uteblivna andelar. I anledning härav har i sista punkten av förevarande paragraf upptagits stadgande av innebörd att staten må utan ansvarighet gentemot de ombordvarande helt eller delvis avstå från bärgarlön.

Förslaget ger icke några särskilda regler beträffande frågan när av offentlighetsrättsligt statsfartyg utförd hjälpaktion skall betraktas som bärgning. Här må emellertid erinras, att frågan i vissa fall kan erbjuda speciella problem, betingade av olika statsfartygs användningsområden. Detta gäller exempelvis isbrytare, tillhöriga staten eller av staten förhyrda för sådant ändamål, och statliga sjöräddningsfartyg. Dessa fartyg användes i verksamhet av sådan beskaffenhet, att det stundom kan vara vanskligt att bestämma en gräns mellan å ena sidan tjänst, som det åligger fartyget att — kostnadsfritt eller mot jämförelsevis ringa vederlag — lämna sjöfarande, och å andra sidan bärgning. En sådan gränsdragning måste — om anspråk på bärgarlön för insats av sådant fartyg undantagsvis reses — enligt kommitténs mening ske från den utgångspunkten, att vad som normalt faller inom ramen för den verksamhet fartyget har att bedriva i dess egenskap av t. ex. isbrytare icke skall betraktas som bärgning.

#### 231 §.

Rörande denna paragraf, som saknar motsvarighet i gällande rätt, må hänvisas till det under 229 § 1 mom. anförda.

#### 232 §.

I denna paragraf upptages utan ändring bestämmelsen i 229 § sjölagen.

<sup>1</sup> Utgången i ND 1930 s. 22 (NJA 1930 A 95) synes dock icke bygga på uppfattningen att sådan rätt ej skulle föreligga. Jfr *Rudolf Beckman*: Aktuella frågor om rätt till bärgarlön, i *Tidskrift av Jur. för. i Finland* 1950 s. 11 ff., samt finskt rättsfall ND 1950 s. 107.

<sup>2</sup> ND 1958 s. 247, jfr 1919 s. 241.

*(Om preskription av fodran i vissa fall)*

## 284 §.

Befälhavarens och besättningens krav på andel i bärgarlön torde enligt gällande rätt preskriberas allenast enligt reglerna om tioårig preskription. Behov av kortare preskriptionstid torde emellertid föreligga. Förslaget upptager under punkt 1 i förevarande paragraf stadgande om ettårig preskriptionstid för fodran å andel i bärgarlön enligt 229 § 1 mom.; tiden föreslås skola räknas från det vederbörande av redaren erhållit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek.

*(Ansvarsbestämmelser)*

De nuvarande bestämmelserna i sjölagens tolfte kapitel (286 o. följ. §§) kvarstår i det väsentliga sedan sjölagens tillkomst. I Norge utbröts motsvarande bestämmelser redan år 1902 ur sjölagen och infördes i stället i allmänna strafflagen. De danska ansvarsbestämmelserna reviderades genom lagändring år 1952 men har bibehållits i sjölagen. Även den finska sjölagen av år 1939 upptar ansvarsbestämmelser. Viss överensstämmelse råder fortfarande mellan de nordiska lagreglerna i ämnet.

En genomgripande omarbetning av de föråldrade ansvarsbestämmelserna i sjölagen är påkallad men en sådan kan icke verkställas förrän revisionen av andra partier i sjölagen — främst befälhavarekapitlet — slutförts. Vissa ändringar nödvändiggöres likväl av de i detta betänkande föreslagna ändringarna beträffande sjöförklaring m. m. och andra ändringar erfordras för en anpassning av ansvarsreglerna till brottsbalken av den 21 december 1962 (SFS nr 700).

Sjölagskommittén har ansett det angeläget att av angivna orsaker föranledda ändringar av ansvarsbestämmelserna hålls inom ramen för vad som nu kan anses nödvändigt. Framhållas må i detta sammanhang, att sjötrafikförordningen av den 18 maj 1962 (SFS nr 150) innehåller stadgande om ansvar bl. a. för den som vid förande av fartyg eller vid dess förankring eller förtöjning inom svenskt farvatten brister i den omsorg och varsamhet som åligger honom till förekommande av sjöolycka. Slutligen kan anmärkas, att för bestämmelserna i sjölagens trettonde kapitel behöver tagas i anspråk de tre sista paragraferna, 310—312, i tolfte kapitlet.

Beträffande de ändringar, som utgör en följd av föreslagna ändringar angående sjöförklaring m. m., må här anföras följande.

*Rapport enligt 40 § sjölagen* skall enligt kommitténs förslag avgivas under edlig förpliktelse. Oriktig eller vilseledande uppgift i sådan rapport skulle därmed bliva att bestraffa jämlikt 13 kap. 10 § strafflagen såsom osann försäkran resp. jämlikt 15 kap. 10 § brottsbalken såsom osann för-

säkran eller vårdslös försäkran, allt förutsatt att åtgärden skett uppsåtligen eller av grov oaktsamhet samt inneburet fara i bevishänseende. Med hänsyn till rapportens centrala betydelse icke endast för utredning angående sjöolycka utan även för sjöfartsstyrelsens allmänna övervakning av sjöfarts-säkerheten är det enligt kommitténs mening påkallat att i sjölagen upptages en straffbestämmelse i detta hänseende med mera vidsträckt innebörd än nu sagts. Kommittén har därför i 288 § *andra stycket sjölagen* föreslagit en bestämmelse av innehåll att för oriktig eller vilseledande uppgift i rapport enligt 40 § sjölagen skall dömas till dagsböter, där ej gärningen är belagd med svårare straff i brottsbalken. Gärningen blir straffbar redan om den förövas av oaktsamhet, som icke är grov (jfr dock förslagets 300 §), och oavsett om åtgärden inneburet fara i bevishänseende.

Liknande betydelse som rapport enligt 40 § sjölagen måste i förevarande sammanhang tillmätas *skepps- och maskindagböcker*. Oriktig eller vilseledande uppgift i dagbok kan — i den mån åtgärden icke innefattar urkunds-förfalskning och hör under 12 kap. strafflagen resp. 14 kap. brottsbalken — bestraffas såsom osant intygande jämlikt 13 kap. 11 § strafflagen resp. 15 kap. 11 § brottsbalken. I 287 § sjölagen stadgas dessutom straff för den, som »sig eller annan till nytta eller att därmed skada göra» bl. a. fört falsk dagbok. Enligt de nu nämnda straffbestämmelserna krävs för straffbarhet, att gärningen förövats uppsåtligen; enligt sagda lagrum i strafflagen och brottsbalken fordras dessutom att fara i bevishänseende föreläggat. På väsentligen samma skäl som nyss anförts om behovet av en bestämmelse i sjölagen om straff för oriktig eller vilseledande uppgift i rapport enligt 40 § sjölagen — och i viss mån som en följd av förslagets innehåll därutinnan — föreslår kommittén, att 287 § *sjölagen* kompletteras med en bestämmelse att befälhavare resp. maskinchef, styrman eller maskinist, som annorledes än eljest i lagrummet avses lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i dagbok, skall dömas till dagsböter, där ej gärningen är belagd med svårare straff i brottsbalken. Gärningen blir straffbar även där den begås av oaktsamhet (jfr förslagets 300 §) och oavsett om den medfört fara i bevishänseende.

I förslagets 304 § har upptagits en regel att *sjöförklaring* skall upptagas i viss hamn, som närmare bestämts i förhållande till var den ifrågavarande händelsen inträffat. Paragrafen lämnar emellertid möjlighet öppen att låta med sjöförklaringen anstå till annan hamn, om därigenom, utan att syftet med sjöförklaringen åsidosättes, kan vinnas avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller andra väsentliga fördelar. Såsom vid 304 § anföres måste det i regel bli befälhavaren eller redaren som efter eget omdöme utnyttjar den sålunda erbjudna möjligheten till uppskov med sjöförklaring. Detta medför behov av verksamt korrektiv mot missbruk av uppskovsregeln. Ett sådant korrektiv föreligger i sjöfartsstyrelsens generella befogenhet att förordna om sjöförklaring angående viss händelse (jfr förslagets 302 §).

Kommittén förmenar att detta icke kan anses tillfyllest utan föreslår dessutom en bestämmelse om straff för befälhavare eller redare, som föranleder att sjöförklaring uppskjutes, utan att de i 304 § stadgade förutsättningarna härför är för handen. Bestämmelsen har upptagits i 288 § tredje stycket sjölagen och straffet föreslås bliva dagsböter. Gärningen blir straffbar även där den begåtts av oaktsamhet.

I samband med nu berörda ändringsförslag föreslår kommittén (300 §) tillika införandet av en bestämmelse att straff jämlikt sjölagen ej skall ådömas för gärning förövad av oaktsamhet som var ringa (jfr 17 § sjötrafikförordningen).

De ändringsförslag, som är betingade av *brottsbalken*, innebär främst att straffarbete som brottspåföljd utmönstrats och att strafflatituderna jämkats. Vidare har den i 292 § 4 mom. sjölagen upptagna bestämmelsen om förhöjt straff vid s. k. objektiva överskott avlägsnats. Sistnämnda lagrum innehåller även vissa bestämmelser om straff för medverkan, vilka sammanfaller med de allmänna medverkansreglerna i strafflagen resp. brottsbalken. Man torde numera ha kommit fram till den ståndpunkten att de allmänna medverkansreglerna är generellt tillämpliga även utanför strafflagens (resp. brottsbalkens) område, utom möjligen vad mera bagatellartade förseelser angår.<sup>1</sup> Det saknas därför anledning att bibehålla ifrågasvarande, enbart till 292 § sjölagen knutna stadgande om straff för sådan medverkan, som nu sagts. Däremot har kommittén bibehållit lagrummets föreskrifter med avseende på vissa speciella former av medverkan.

<sup>1</sup> Jfr lagrådets utlåtande över brottsbalksförslaget, prop. 1962 nr 10 B s. 476 ff. Jfr samma prop. C s. 218.



## Om sjöförklaring och om rättegång i sjörättsmål m. m.

*Sjöförklaring*

Beträffande de för sjölagskommittén meddelade direktiven i vad rör hit-hörande ämne hänvisas till betänkandets inledning (s. 23 f.).

Instituten sjöförklaring och sjöförhör i gällande sjölag betingas därav att de för sjöfarten särpräglade förhållandena medför ett behov av att i tid säkra tillgången till utredning rörande skador och olyckor som inträffar i samband med sjöfart.

Ursprunget till sjöförklaringsinstitutet kan spåras redan i det sjörättsliga regelsystem, som under benämningen Wisby sjörätt tillämpades i Nord-europa under medeltiden. Skeppare ägde då genom ed av sig själv och besättningsmän värja sig mot ersättningskyldighet för skada på fartygets last eller för skada, som vid sammanstötning vållats på annat fartyg och dess last. Av de andra stora medeltida sjörättsystemen i Europa, Rôles d'Oleron och Consolata del Mare, hade åtminstone det förstnämnda en mot-svarighet härtill.

I 1667 års sjölag utvecklades institutet.<sup>1</sup> Skeppare var enligt skeppslegobalken berättigad att, oaktat han icke erhållit full last likväl uppbära full frakt, om han genom s. k. protest kunde visa att förhållandet var att tillskriva fel på befraktarens sida. Rörande kollisionsskador gavs i sjöskadebalken regler om värjemålsed och skeppsmålabalken öppnade möjlighet att föra bevisning till framtida säkerhet.

Protesten bibehölls i 1864 års sjölag (37 §). Befälhavaren ålades sålunda skyldighet att i vissa fall av inträffad skada eller olycka till viss myndighet avgiva protest, åtföljd av en kort uppgift om olyckshändelsen. Tillika infördes plikt för befälhavaren att avgiva sjöförklaring till domstol. Å utrikes ort skulle protest och sjöförklaring ske enligt vad som där var stadgat och brukligt. Sjöförklaring borde avfattas skriftligen och undertecknas av befälhavaren, som sedan hade att inför domstol med ed bekräfta dess riktighet. Vid förrättningen skulle förhör med besättningen äga rum och besättningsman med vittnesed bekräfta sin berättelse, där domstolen prövade sådan ed kunna anförtros honom. Utrikes ålåg det befälhavare att å edlig förpliktelse underteckna sjöförklaring och att erkänna densamma inför svensk konsul, om sådan fanns i orten. Vidare föreskrevs skyldighet att uppvisa skeppsdagbok vid sjöförklaring.

<sup>1</sup> Ang. förarbetena till 1667 års lag, jfr SvJT 1960 s. 25 ff.

Ännu i 1864 års sjölag uppfattades protest och sjöförklaring, trots att instituten var obligatoriska, såsom ett civilprocessuellt bevismedel till befälhavares och redares försvar. I regel bemödade sig domstolarna icke om att utreda olyckshändelserna utan inskränkte sig till ett passivt protokollerande. Ett år 1878 framlagt lagförslag att sjöförklaring i vissa fall av stor betydelse skulle utvidgas till undersökning rörande den timade olyckshändelsen ledde icke till lagstiftning.

Genom införandet av 1891 års sjölag — som grundades på ett av 1882 års sjölagskommitté i samarbete med kommittéer i Danmark och Norge utarbetat, den 22 februari 1887 avgivet betänkande — avskaffades protesten. Antalet fall av beskaffenhet att föranleda skyldighet att avgiva sjöförklaring utökades och bestämmelser infördes av innebörd, att sådan förrättning skulle övergå i ett offentlighetsrättsligt undersökningsförfarande då det gällde vissa betydande sjöolyckor. Befälhavare ålades under straffsanktion skyldighet att göra skriftlig anmälan till domstol om avgivande av sjöförklaring. Förklaringen skulle avgivas muntligen vid förrättningen. Utrikes skulle sjöförklaring avgivas inför därstädes behörig myndighet eller svensk konsul. Skeppsdagboken skulle uppvisas för svensk konsul och intyg skulle av konsulen utfärdas om uppvisandet. Föreskrifter meddelas tillika om att förrättningsprotokoll m. m. skulle insändas till kommerskollegium för granskning.

Under förarbetena till 1891 års sjölag gjorde sig olika uppfattningar gällande beträffande spörsmålet vilken myndighet som borde upptaga sjöförklaring. I 1887 års betänkande framhölls det angelägna i att dessa ärenden tillförsäkrades en sakkunnig handläggning och kommittén förordade inrättande av särskilda administrativa organ för ändamålet, sjönämnder, vilka skulle tillsättas i de städer Konungen bestämde och bestå av en ledamot av rådhusrätten, regelmässigt borgmästaren, samt två i sjöväsendet kunniga och erfarna män.<sup>1</sup> Vid granskningen i Högsta domstolen framfördes emellertid emot en sådan anordning kritik av innebörd bl. a., att det av kommittén angivna syftet enklare och med vida större fördel kunde uppnås genom att upptagandet av sjöförklaring allttjämt anförtroddes åt rådhusrätt, förstärkt med sjösakkunniga, samt att förslaget skulle föranleda en betydlig inskränkning av antalet platser i riket, å vilka sjöförklaring kunde avgivas. Kritiken ledde till att sjönämnderna utmönstrades ur lagförslaget. Enligt 1891 års sjölag i dess ursprungliga lydelse förstärktes rådhusrätterna vid handläggning av sjöförklaring med två särskilda sjösakkunniga, vilka dock icke fick ställning av ledamöter i rätten.

Den sålunda skedda utformningen av sjöförklaringsinstitutet rönte efter hand kritik, som riktades bl. a. mot sakkunnigeinstitutet vid rådhusrätterna och kommerskollegii granskning av förrättningsprotokollen. Med anledning av kritiken beviljade riksdagen år 1905 anslag till arvode åt en särskild sjöteknisk konsulent vid kommerskollegium.

<sup>1</sup> Jfr 1887 års betänkande s. 208 ff.

En år 1906 tillsatt kommitté, sjöfartssäkerhetskommittén, avgav den 16 december 1910 ett betänkande innefattande förslag till ändringar i sjölagens regler om sjöförklaring och undersökning med anledning av sjöolycka. Kommittén framhöll, att sjöförklaringen, som i vissa fall skulle övergå i undersökning av den timade olyckan, till skillnad från vad fallet var i de flesta främmande lagstiftningar tjänade icke endast ett privaträttsligt intresse utan också ett offentlighetsrättsligt. Erfarenheten visade, att undersökning av nämnda slag, som var ovillkorligt sammankopplad med sjöförklaring, icke alltid kom till stånd. Gällande ordning lämnade nämligen visst utrymme för befälhavare att utan alltför stor risk för straffpåföljd undandra sig att avgiva sjöförklaring. I syfte att råda bot på detta föreslogs ändringar innebärande en omkastning av den traditionella uppfattningen av sjöförklarings betydelse. Sjöförklaring skulle i allmänhet reduceras till en av privata intressen påkallad åtgärd och som regel vara beroende av befälhavarens bedömning av vad tillvaratagandet av hans, redarens och övriga enskilda intressenters rätt krävde. Undersökning efter inträffad sjöolycka åter — i förslaget benämnd sjöförhör — skulle anknytas till en rapport som det vid äventyr av straffansvar ålades befälhavaren att tillställa kommerskollegium efter varje inträffad skada eller olycka, och det skulle regelmässigt i första hand ankomma på kommerskollegium att sörja för att sjöförhör kom till stånd. Liksom tidigare kommittéer föreslog sjöfartssäkerhetskommittén, att en särskild sjöåklagare knöts till kommerskollegium. Dessutom borde inom kommerskollegium statistik föras över vissa sjöolyckor. Till förbättring av sakkunnigeinstitutet vid rådhusrätterna föreslogs uppställande av visst kvalifikationskrav, vissa regler för hur de sakkunniga skulle utses och verka samt befogenhet för domstolarna att i särskilda fall tillkalla ytterligare en sakkunnig.

I det till lagrådet remitterade förslaget återkom departementschefen i den allmänna motiveringen till frågan vilken myndighet som borde upptaga sjöförklaring. Han yttrade därvid, att det med hänsyn till utredningsresultatet varit att föredraga om speciellt sakkunniga nämnder, i enlighet med vad fallet var i de flesta andra länder och på sätt 1882 års sjölagskommitté föreslagit även för vårt lands vidkommande, kunnat upprättas för ändamålet. De betänkligheter som väckts häremot vid sjölagens tillkomst och som, med hänsyn till de betydande kostnaderna och andra svårigheter för ett sådant undersökningsförfarandes lämpliga anordning efter våra långsträckta kuster, fortfarande ansågs gälla, föranledde emellertid departementschefen att i huvudsak upptaga kommitténs av kommerskollegium och i de flesta yttranden tillstyrkta förslag om en reformering av sjölagens bestämmelser utan någon mera kostsam och ingripande ändring i själva förfarandets anordning.

Departementschefen biträdde icke kommitténs förslag om ändring av sjö-

<sup>1</sup> Jfr ovan vid 40 §.

förklaringsinstitutets karaktär och i Kungl. Maj:ts proposition bibehölls detta såsom ett obligatorium. I övrigt lades betänkandet i väsentliga delar till grund för propositionen<sup>1</sup> och genom lag den 16 oktober 1914 fick reglerna om sjöförklaring och sjöförhör i stort sett sin nuvarande utformning.

Medel till arvode åt en särskild sjöåklagare vid kommerskollegium beviljades av 1915 års riksdag och en årlig statistisk bearbetning av det material befälhavarerapporter och förrättningsprotokoll innehåller har jämväl kommit till stånd.

Genom lag den 4 juni 1937 om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål erhöll Kungl. Maj:t befogenhet att i samband med landsrättsläggning av stad förordna, att häradsrätten i orten skulle upptaga sjörättsmål — ärenden om sjöförklaring och sjöförhör däri inbegripna — för vilka stadens rådhusrätt varit rätt domstol. Sådana förordnanden har hittills meddelats i femton fall.

Genom lagändringar den 20 december 1946, föranledda av den nya rättegångsbalken, erhöll de sjösakkunniga vid domstol ställning såsom ledamöter i rätten. Även de av konsul tillkallade sakkunniga erhöll ställning av bisittare.<sup>2</sup>

Sedan den 1 januari 1956 har sjöfartsstyrelsen i hithörande hänseenden trätt i kommerskollegii ställe.

Sådana sjöförklarings- och sjöförhörsinstituten är utformade i gällande sjölag tillgodoser sjöförklaringen i huvudsak enskilda intressen och kan i viss mån betecknas som en civilrättslig bevisupptagning till framtida säkerhet medan sjöförhöret — påkallat av ett offentligt intresse av att sjöolyckor och dess orsaker blir utredda — företer likheter med förundersökning i brottmål. Klar åtskillnad mellan de båda instituten föreligger dock icke i det att förutsättningarna för befälhavares skyldighet att avgiva sjöförklaring delvis sammanfaller med de betingelser, under vilka det åligger utredningsmyndigheten att i sammanhang med sjöförklaring tillika verkställa sjöförhör.

Vid övervägande av spørsmålet huruvida sjöförklaring och sjöförhör över huvud fyller en så beaktansvärd funktion att instituten bör bibehållas har kommittén till en början funnit sjöförhör vara av principiellt värde ur sjöfartssäkerhetssynpunkt. Sjöförhöret läser icke heller med fördel kunna ersättas av förundersökning enligt vanliga straffprocessuella regler, ty det måste beaktas, att syftet med förhöret icke är att vinna underlag för beslut huruvida åtal skall anställas exempelvis mot en försumlig befälhavare utan främst avser att åstadkomma utredning i sjöfartssäkerhetens intresse. Kommittén anser därför, att möjlighet till utredning motsvarande sjöförhör bör bibehållas inom sjölagens ram.

<sup>1</sup> NJA II 1915 särskilt s. 375 ff. och 403 ff.

<sup>2</sup> Se NJA II 1946 s. 700 ff.

Värdet av sjöförklaringsinstitutet däremot kan rent principiellt ifrågasättas. Motsvarighet till detta saknas i flertalet utomnordiska länder och på de rättsområden, som gränsar till sjörätten, finns icke heller i de nordiska länderna motsvarighet därtill. I de fall, där vid sidan av ett enskilt intresse även ett allmänt sådant påkallar utredning, kan det förstnämnda intresset tillvaratagas i samband med den undersökning av offentligrättslig natur, som kan bli aktuell i det särskilda fallet. Då åter utredning skulle tjäna uteslutande enskilt intresse, såsom när enbart lastskada inträffat, kan den skadelidandes rätt i allmänhet tillgodoses genom den möjlighet till besiktning eller syn å gods och fartyg, som 41 och 42 §§ sjölagen erbjuder. Med hänsyn till gällande regler om bortfraktares ansvar för transporterat gods<sup>1</sup> torde sjöförklaring i dylika situationer ofta sakna självständig betydelse. Trots att lastskada jämlikt 40 § sjölagen skall föranleda sjöförklaring, underlåtes ofta att sjöförklaring avgives då enbart sådan skada inträffat. Över huvud taget förekommer sjöförklaring i praktiken som regel icke, med mindre den timade skadan eller olyckan är av betydelse att motsvara med sjöförklaringen förenade besvär och kostnader.<sup>2</sup> Kommittén anser av dessa skäl, att sjöförklaringsinstitutet i dess nuvarande obligatoriska form icke bör bibehållas för de fall då uteslutande enskilt intresse är i fråga. En annan sak är, att nyssnämnda bestämmelser om besiktning och syn å fartyg och gods torde vara i behov av översyn, något som lämpligen bör ske vid förestående revision av sjölagens befälhavarekapitel. Vidare bör skyldighet stadgas för bortfraktare att underrätta lastägare om inträffad lastskada (jfr ovan vid 101 §).

Eftersom det likväl icke kan förnekas att utredning av det slag som sjöförklaring bör innefatta kan vara erforderlig även vid lastskada, synes lastägare böra medges rätt att påkalla sådan utredning. Vid sidan av det obligatoriska undersökningsförfarande, som i det föregående antytts, bör för sagda ändamål finnas ett fakultativt sådant förfarande.

De båda utredningsförfaranden kommittén sålunda anser vara behövliga är påkallade av intressen, som delvis sammanfaller, och förfarandena bör därför lämpligen sammanföras till ett enda utredningsinstitut. Kommittén har i likhet med de övriga nordiska kommittéerna valt att benämna detta institut sjöförklaring. Härutöver bör efter mönster av luftfartslagen finnas möjlighet att tillsätta särskild undersökningskommission för sådana händelser, som krävt stora förluster i liv eller egendom eller eljest kan väntas medföra utredning av synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet. Såsom en nyhet för sjölagen innehåller förslaget därför — i huvudsaklig överensstämmelse med de förslag, som de övriga nordiska sjölagskommittéerna utarbetat — en bestämmelse om tillsättande i dylika fall av en sär-

<sup>1</sup> Jfr 118 o. följ. §§ sjölagen samt 2 o. följ. §§ konossementslagen.

<sup>2</sup> Under förarbetena till 1914 års sjölagsändringar uttalade vederbörande departementschef, att bestämmelserna i 40 § sjölagen säkerligen torde böra tolkas på detta sätt. Jfr NJA II 1915 s. 376 f.

skild undersökningskommission, företrädande erforderlig juridisk, nautisk och teknisk sakkunskap.

Reglerna om de händelser, vilka skall föranleda dels rapport av befälhavaren till sjöfartsstyrelsen och dels sjöförklaring, återfinnes för närvarande i 40 § av sjölagens befälhavarekapitel. Föreskrifterna om befälhavarens rapportskyldighet bör enligt kommittén kvarstå i befälhavarekapitlet. Däremot föreslår kommittén — i likhet med de danska och norska kommittéerna — att samtliga bestämmelser rörande det nya sjöförklaringsinstitutet upptages i 13 kap. sjölagen, där redan nu ges regler om förfarandet vid sjöförklaring och sjöförhör. Det må i sammanhanget erinras, att lagen om handläggning av domstolsärenden i princip är tillämplig på domstols befattning med sjöförklarings<sup>1</sup> samt att begreppet förhandling, sådant det användes i förslaget, icke till sin innebörd avviker från samma begrepp i rättegångsbalken.

Beträffande anordningen av det nya sjöförklaringsinstitutet föreslår kommittén — utöver vad nyss sagts om fakultativ sjöförklaring vid lastskador — vissa ändringar i förhållande till gällande sjölag. Kommittén föreslår bl. a., att ett förenklat förfarande skall kunna tillämpas för fall i vilka syftet med sjöförklaringen lämpligen kan tillgodoses utan att förhandling hålles, att, då sjöförklaringen gäller sammanstötning mellan fartyg och sjöförklaring icke samtidigt kan äga rum för båda fartygen, den först avhållna förrättningen icke skall behöva vara offentlig samt att sjöförklaring skall kunna helt underlätas dels om motsvarande utredning ändock finnes att tillgå och dels då fråga är om sammanstötning med utländskt fartyg, för vilket utredning motsvarande sjöförklaring icke verkställs.

Det föreslagna förenklade förfarandet innebär, att sjöförklaring icke upptages vid förhandling utan att erforderlig utredning ombesörjes av utredningsmyndighetens ordförande ensam. Denna anordning får ses mot bakgrunden av vad ovan sagts om att sjöförklaring för närvarande i praktiken icke plägar hållas då de med förrättningen förenade besvären och kostnaderna icke står i rimlig proportion till den timade skadans eller olyckans betydelse. Möjligheten att helt underlåta sjöförklaring har i gällande sjölag formellt endast den motsvarigheten, att sjöförhör av konsul ej är av nöden, om den utredning som därmed avses ändock åstadkommits genom behörig utländsk myndighet. Vad åter angår förslaget att sjöförklaring skall kunna underlätas i vissa kollisionsfall är detta, i likhet med reglerna om förrättning inom stängda dörrar, betingat av de härutinnan framställda önskemål som redovisats i direktiven.

Kommittén har till förnyat övervägande upptagit spørsmålet vilken myndighet som lämpligen bör anförtros upptagandet av sjöförklaring. Erfarenheten visar nämligen, att trots vidtagna reformer handläggningen av sjöförklaringar ofta icke sker med den effektivitet och sakkunskap som utred-

<sup>1</sup> Jfr SOU 1944: 10 s. 107 under 11 § (NJA II 1947 s. 113).

ningssyftet kräver. Vad sjöförklaring utom riket angår kan de nuvarande utredningsorganen, konsulerna, näppeligen undvaras för ändamålet men den ändringen är dock därvidlag av behovet påkallad, att endast lönad konsul blir betrodd med behörighet för ändamålet. Beträffande sjöförklaring inom riket är problemet ett annat. För närvarande har, förutom rådhusrätterna i stapelstäder, femton häradsrätter behörighet att upptaga sjöförklaring och sjöförhör. Antalet utredningsmyndigheter är sålunda stort. Inom sjöfartsstyrelsen fördd statistik ger vid handen, att förrättningarna är mycket ojämnt fördelade på de olika domstolarna. Sålunda upptogs under perioden 1952—1961 årligen ett stort antal sjöförklaringar och sjöförhör vid några rådhusrätter medan vissa domstolar endast hade ett fåtal sådana förrättningar under hela denna period.<sup>1</sup> En sådan ordning medför, att åtskilliga domstolar — trots sakkunnigeinstitutet — icke förvärvar på långt när nödig erfarenhet av utredningar av detta slag. Enighet råder vidare inom kommittén därom att domstol i och för sig icke är särdeles väl lämpad att handlägga sjöförklaring, främst emedan denna uppgift merendels måste lösas med en aktivitet från utredningsmyndighetens sida, som under nuvarande rättegångsordning i stort sett är domstolarna främmande. Med anledning härav har den övervägande meningen inom kommittén varit, att upptagandet av sjöförklaring helst borde anförtros åt särskilt inrättade utredningsorgan, sjöförklaringsnämnder (jfr vad ovan sagts om sjönämnder), vilkas sammansättning skulle garantera att erforderliga insikter på det maritima området företräddes. Tanken har då varit, att sådana nämnder borde inrättas till ett jämförelsevis ringa antal, lämpligen en för ettvarvt av rikets sju fartygsinspektionsdistrikt, varvid förrättningarna icke desto mindre regelmässigt skulle hållas i hamn, där den händelse inträffat som föranlett sjöförklaring, resp. i den hamn fartyget efter sådan händelse först anlöpt. Genom en sådan anordning skulle förrättningarna tillförsäkras en så erfaren och sakkunnig handläggning att behövlig effektivisering åstadkommes. Den kritik som under förarbetena till 1891 års sjölag riktades mot förslaget om sjönämnder, nämligen att antalet platser där sjöförklaring kunde upptagas skulle bli för litet, har med hänsyn till landets numera välutvecklade kommunikationer förmenats ej längre med fog kunna åberopas mot en koncentration av utredningsorganen på sätt nu sagts. Sett mot bakgrunden av önskemål återgivna i direktiven för kommittén, skulle med sjöförklaringsnämnd som utredningsorgan också vinnas, att sjöförklaring icke utan vidare bleve offentlig. Bestämmelser i form av undantag från den för domstolsverksamheten gällande offentlighetsprincipen bleve alltså överflödiga. En sådan ordning skulle naturligtvis belastas av den svagheten, att edgång icke såsom inför domstol kunde ske vid förrättningen. Sådan finge då i stället ordnas med utnyttjande av rättegångsbalkens reg-

<sup>1</sup> Under perioden upptogs omkring 1 800 sjöförklaringar och sjöförhör av rådhusrätt samt omkring 140 av häradsrätt. Dessutom avgavs omkring 1 800 sjöförklaringar och sjöförhör inför konsulär myndighet och verkställdes 176 polisutredningar i sådana ärenden.

ler om bevisupptagning till framtida säkerhet, något som dock ej kunde ske utan omgång.

Vissa skäl talar emellertid för att upptagandet av sjöförklaringar inom riket alltjämt anförtros åt domstol. Till en början måste beaktas, att det ofrånkomliga kravet på hög beredskap hos utredningsmyndigheten icke kan tillgodoses utan tillgång till tekniska och personella resurser motsvarande dem domstol förfogar över. Eftersom sjöförklaringsnämnder näppeligen torde kunna inrättas inom ramen för någon med sådana resurser utrustad befintlig organisation, måste en reform av detta slag — oavsett att ordförandeskap i sjöförklaringsnämnd icke skulle utgöra heltidsuppdrag — beräknas komma att draga kostnader, vilka knappast skulle stå i rimlig proportion till nämndernas begränsade verksamhet och deras sysselsättning. För vidmakthållandet av den effektivitet i utredningsverksamheten, som avses bliva uppnådd genom revisionen av sjöförklaringsinstitutet, erfordras vidare en fortlöpande utbildning inom verksamhetsområdet av den personalkategori, ur vilken utredningsmyndigheternas ordförande rekryteras. Sådan utbildning torde utan svårighet kunna åstadkommas vid domstol, som har att upptaga sjöförklaringar, men skulle endast genom särskilda kostnadskrävande åtgärder kunna uppnås hos särskilt inrättade utredningsmyndigheter. Dessutom skulle sådana myndigheter i egenskap av administrativa nyskapelser nödgas inleda sin verksamhet utan tillgång till det förtroende hos berörda grupper, som domstolarna äger — trots kritiken för bristande effektivitet vid upptagande av sjöförklaringar. Rent allmänt kan tillfogas, att det måste anses ligga i rättsvårdens intresse, att domstolarna icke betages den möjlighet att vinna förtrogenhet med sjöfartsförhållanden, som upptagandet av sjöförklaringar utgör.

När kommittén efter de överväganden, för vilka ovan redogjorts, slutligen stannat för att — i likhet med de finska och norska sjölagskommittéerna<sup>1</sup> — icke förorda avskaffande av domstol såsom utredningsmyndighet inom riket, har emellertid enighet därom kunnat uppnås endast genom att vissa förändringar föreslås i den gällande ordningen bl. a. med avseende på effektiviteten av utredningen. Främst må därvid framhållas dels förut berörda regler om handläggning inom stängda dörrar i vissa fall och dels en begränsning av antalet domstolar med behörighet att upptaga sjöförklaring i förening med samma regler om var förrättningen skall äga rum, som nyss nämnts i fråga om sjöförklaringsnämnd. En sådan begränsning kan enligt kommitténs mening åtminstone tillsvidare lämpligen åstadkommas genom att behörigheten för häradsrätt — med stöd av ovannämnda lag den 4 juni 1937 — att upptaga sjöförklaring och sjöförhör upphäves. Därigenom skulle femton av de nu fungerande utredningsmyndigheterna upphöra. Endast rådhusrätt skall således enligt kommitténs förslag äga att handlägga ären-

<sup>1</sup> Behandlingen av de danska processuella reglerna, som återfinnes i lov af 19. februar 1861 om Sø- og Handelsretten i København och lov af 12. april 1892 om søretter uden for København, har anförtrotts en särskild kommitté.



den om sjöförklaring. Eftersom annan rådhusrätt än sådan i hamnstad — för närvarande ett trettiotal — i praktiken icke kan komma i fråga för ändamålet samt vidare det totala antalet rådhusrätter i landet (39 st. fr. o. m. 1963) är stätt i minskning till följd av landsrättsläggnings av städer och kan förväntas bli ytterligare inskränkt i samband med en förestående allmän omorganisation av underrätterna, synes förslaget medföra en godtagbar begränsning av antalet sjöutredningsmyndigheter. I detta sammanhang bör understrykas, att den åsyftade effektiviseringen av sjöutredningarna skulle äventyras om handläggningen av sjöförklaring inom domstol anförtroddes annan ledamot än den, som med hänsyn till ställning och erfarenhet är skickad att leda utredning av detta speciella slag. — Frågan om häradsrätts behörighet jämlikt sistnämnda lag att handlägga egentliga sjörättsmål ämnar kommittén upptaga till omprövning under det fortsatta arbetet.

Kommittén har uppmärksammat, att det förekommer att domstolsledamot, som handlagt sjöförklaringsärende, likväl deltagar i därmed sammanhängande mål vid domstolen. Ehuru gällande regler om domarjäv i 4 kap. 13 § rättegångsbalken måhända lämnar utrymme härför, är det enligt kommitténs mening — oavsett att domstolen i sjöförklaringsärende icke har att träffa något avgörande eller beslut i sak — önskvärt, att ett sådant förfaringssätt undvikas där så är möjligt. Kommittén anser dock icke uttryckliga bestämmelser i ämnet vara erforderliga.

### 301 §.

I förevarande paragraf uppräknas de händelser, som kommittén funnit böra föranleda obligatorisk sjöförklaring. Gällande regler i ämnet, rörande sjöförklaring resp. sjöförhör, återfinnes i 40 och 317 §§ sjölagen. Uppräkningen bör jämföras med bestämmelserna i förslaget 40 § rörande vilka händelser som skall föranleda rapport av befälhavaren till sjöfartsstyrelsen. Den ansluter sig — med vissa nyheter och ändringar — i stort sett till gällande rätt och överensstämmer väsentligen med de av övriga nordiska sjölagskommittéer utarbetade förslagen, av vilka det danska dock bibehåller obligatorisk sjöförklaring även vid lastskador. Sjölagens nuvarande regler om sjöförklaring avser allenast befälhavare å svenska fartyg;<sup>1</sup> motsvarande är förhållandet med förslagets 301 o. följ. §§. Vad angår sjöförklaring beträffande främmande fartyg hänvisas till 313 § nedan.

Av de föreslagna ändringarna är principiellt viktigast den tidigare berörda, att fall av enbart lastskada icke medtagits i förevarande paragraf utan i stället omfattas av bestämmelserna om fakultativ sjöförklaring i 302 §.

I övrigt förtjänar framhållas följande.

Skyldigheten att avgiva sjöförklaring är enligt 40 § sjölagen betingad av att den händelse, varom fråga är, inträffat »medan fartyg till sjöfart nyttjas». Uttrycket har föranlett tvekan beträffande tolkningen bl. a. rörande

<sup>1</sup> Jfr NJA II 1894 s. 138.

fartyg, som ligger upplagda eller undergår långvariga haveri- eller klassningsarbeten vid varv och dylikt. Kommittén har därför — i likhet med de övriga nordiska sjölagskommittéerna — valt att i stället använda uttrycket i samband med fartygets drift. Härmed åsyftas nyttjande av fartyg i verksamhet, som är typisk för handelssjöfarten och för vilken verksamhet normalt fordras att fartyget är bemannat av befälhavare och besättning. Mellan denna verksamhet och den inträffade händelsen bör ett orsakssamband föreligga.

Under *punkt 1* av uppräknigen i förevarande paragraf har upptagits i samband med fartygets drift inträffade händelser, som haft till följd att någon avlidit eller erhållit svår kroppsskada. I förhållande till gällande rätt, som föreskriver skyldighet att avgiva sjöförklaring när någon av besättningen eller annan ombordvarande genom olyckshändelse ljugit döden eller lidit svårare kroppsskada, innebär det i förslaget förutsatta sambandet med fartygets drift en viss, i betraktande av institutets ändamål motiverad begränsning av sjöförklaringsplikten. Förslaget innefattar emellertid även en utvidgning av sjöförklaringsplikten, dels genom att under bestämmelsen faller jämväl olyckshändelser, som drabbar andra än fartygets egen personal och ombordvarande personer, och dels genom att sjöförklaringsplikt inträder redan då det må antagas, att människoliv gått förlorat eller någon fått svår kroppsskada. Utvidgningen, som är påkallad främst av hänsyn till sjöfartssäkerheten, skulle enligt kommitténs uppfattning bli alltför omfattande, om den utsträcktes till att avse alla händelser av ifrågavarande slag, som inträffar medan fartyg ligger i hamn, särskilt olycksfall som drabbar stuveriarbetare eller annan personal i land under fartygs lastning och lossning. Olycksfall av sådant slag kan merendels i vanlig ordning utredas genom lokal polismyndighets försorg. Skulle så icke ske eller kräver händelsen eljest utredning i sjöförklarings form, äger sjöfartsstyrelsen jämlikt förslagets 302 § påkalla att sjöförklaring upptages angående händelsen. Hänsyn till sjöfartssäkerheten torde därför icke nödvändiggöra att sjöförklaring blir obligatorisk för sådana olyckshändelser. Icke heller är en sådan omfattning av sjöförklaringsplikten, på sätt gäller fartygets egen personal, motiverad av särskilda sociala eller av anställningsförhållande betingade skäl. Fastmer talar vissa skäl däremot. Såsom ock berörts i det danska betänkandet är förhållandena särskilt i U.S.A. sådana, att det skulle medföra icke oväsentliga nackdelar för vår sjöfart på detta land, om alla olyckshändelser medan fartyg ligger i hamn skulle föranleda obligatorisk sjöförklaring. Det kan nämligen förutsättas, att det i förevarande punkt uppställda rekvisitet »svår kroppsskada» skulle framför allt i U.S.A. få en annan och förmodligen långt vidare tolkning än i Sverige. Fartygsbefälhavare skulle då i åtskilliga fall — om han över huvud blivit underrättad om händelsen — ställas inför valet att antingen avlägga sjöförklaring beträffande olyckshändelse av jämförelsevis lindrig eller helt

obetydlig beskaffenhet eller också underlåta detta och därmed utsätta redaren för risk att i en kommande rättegång inför amerikansk domstol underlåtenheten bleve betraktad som en för fartyget besvärande omständighet. I de fall då sjöförklaring komme till stånd skulle vidare det läget uppstå, att medan sakägaren finge vara representerad vid förrättningen utredningsmyndigheten icke kunde framtvunga vare sig dennes personliga inställelse för förhör eller inställelse för sådant ändamål av andra personer från land. Därigenom skulle utredningen kunna komma att brista i fullständighet på ett för fartyget otillfredsställande sätt. Sjöförklaring i anledning av sådana händelser, som här avses, har stundom för svenska fartygs vidkommande avlagts i amerikanska hamnar, eventuellt på grund av ovisshet rörande tolkningen av 40 § sjölagen.

Med hänsyn till det anförda har förevarande fall, såvitt gäller andra än fartygets befälhavare och besättning, begränsats till att avse händelse »till sjöss». En liknande begränsning, »uden for havn», föreslås av den danska kommittén medan någon motsvarighet därtill icke upptagits i de finska och norska kommittéernas lagutkast. Det må understrykas, att uttrycket händelse till sjöss icke valts för att därmed från tillämpning av förevarande punkt utesluta alla olyckshändelser i hamn. Från den utgångspunkt, som i detta sammanhang måste anläggas, får exempelvis ett fartyg, som lagt ut från kaj för att löpa ut ur hamn, anses vara till sjöss redan innan det lämnat hamnområdet; detsamma gäller en bogserbåt som utför bogsering inom hamnen.

*Punkt 2* omfattar enligt förslaget, såsom en nyhet för sjölagen, det fall att någon ombord avlidit och begravts i sjön. I dylika fall kan icke, såsom då begravningen äger rum i land, vanlig utredning genom dödsattest av behörig läkare förutsättas komma till stånd. En sådan händelse kräver därför enligt kommitténs mening under alla förhållanden att sjöförklaring avgives.

Enligt gällande rätt föreligger skyldighet att avge sjöförklaring när ombord uppstått ett flertal fall av smittsam sjukdom eller något fall av skörbjugg, beri-beri eller förgiftning. Dessa föreskrifter har såsom på det hela taget otidsenliga ersatts genom *punkt 3*, som avser det fall att ombord yppats eller må antagas hava yppats allvarlig förgiftning.

Sammanstötning med annat fartyg och grundstötning, *punkt 4*, bör liksom det fall att fartyget övergivits i sjön, *punkt 5*, i sjöfartssäkerhetens intresse alltid föranleda sjöförklaring. S. k. oegentlig sammanstötning, d. v. s. då fartyg vållar skada på annat fartyg eller personer eller gods ombord på detta utan att ombordläggning äger rum (jfr 223 a § sjölagen), hör icke under punkt 4. Sådan händelse faller i stället, allt efter arten av den skada som vållats, under punkterna 1 eller 6. Kommittén vill framhålla, att såsom grundstötning i förevarande hänseende icke bör betraktas sådana händelser, som i vissa sammanhang utgör en normal och ofarlig företeelse

i samband med fartygs drift. Som exempel härpå kan nämnas, att ankrat eller förtöjt fartyg till följd av förändring i vattenståndet kommer i beröring med botten eller att dy- eller sandbankar i flod eller hamninlopp, vilka fartyget icke kan passera helt fritt, behöver forceras och viss grundkänning således kan förutses komma att ske, allt förutsatt att fartyget icke skadas.

Under *punkt 6* har upptagits fall av skador på fartyget eller egendom utanför fartyget, vilka inträffat i samband med fartygets drift. I *punkt 7* nämns vidare brand, explosion eller förskjutning i lasten. En förutsättning för att undersökning av händelser av dessa slag kan anses påkallad av hänsyn till sjöfartssäkerheten torde som regel vara, att fråga är om fall av sådan betydenhet att de besvär och kostnader, som är förenade med sjöförklaring, framstår som motiverade. På detta sätt torde för övrigt redan gällande bestämmelser tillämpas. Kommittén har därför i punkterna 6 och 7 föreslagit den begränsningen av skyldigheten att avgiva sjöförklaring, att fråga skall vara om skada eller händelse av *någon betydenhet*.

Att i *punkt 7* brand och explosion i lasten särskilt omnämnas beror därpå att uppräknigen i denna paragraf icke, såsom fallet är i 40 §, generellt omfattar lastskada.<sup>1</sup>

### 302 §.

I denna paragraf, som saknar direkt motsvarighet i gällande rätt, upptages bestämmelser om fakultativ sjöförklaring. Enligt kommitténs mening bör sjöfartsstyrelsen tilläggas generell rätt att påkalla sjöförklaring angående händelser, som inträffat eller må antagas ha inträffat i samband med fartygs drift. Det kan nämligen inträffa, att sjöförklaring angående händelse som avses i 301 § icke kommer till stånd och vidare kan det av hänsyn till sjöfartssäkerheten stundom vara påkallat, att också andra fall blir föremål för utredning. Sålunda kan exempelvis en olyckshändelse till en början synas falla utom ramen för 301 § men sedermera visa sig vara att hänföra dit.

Rätt att påkalla sjöförklaring angående händelse som här avses bör vidare medges fartygets befälhavare och redare ävensom lastägaren. Befälhavarens ansvar för fartyg, besättning och last samt därav betingade intresse av att utredning i vissa fall kommer till stånd motiverar att han gives en särställning i detta hänseende. Motsvarande synpunkter gör sig gällande beträffande redaren. Vad lastägaren beträffar kan vissa fall av enbart lastskada grunda ett så starkt enskilt intresse av utredning i sjöförklaringens form, att det skulle vara obilligt att betaga honom möjligheten att påfordra sådan utredning. Till förebyggande av missbruk av institutet, t. ex. i chikanöst syfte, föreslås att lastägares rätt att påkalla sjöförklaring skall vara beroende av att uppkommen skada å godset är av

<sup>1</sup> Jfr 40 § punkt 6.

någon betydighet. Med lastägare är i förevarande sammanhang likställd den, som till följd av infriat försäkringsåtagande eller eljest övertagit lastägarrens rätt.

I paragrafens andra stycke har upptagits en föreskrift att, där sjöfartsstyrelsen förordnar om sjöförklaring eller lastägare påkallar sådan utredning, befälhavaren eller redaren skall underrättas därom. Det är nämligen befälhavaren eller redaren, som jämlikt förslagets 305 § första stycket har att hos domstol eller konsul göra anmälan rörande sjöförklarings avgivande.

### 303 §.

Paragrafen innehåller bestämmelser om domstol och konsul som skall upptaga sjöförklaring. Motsvarande regler meddelas i sjölagen 40 § tredje och fjärde styckena, 314 § 1 och 3 mom. samt 319 § första stycket ävensom i 1937 års lag om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål.

1 mom. Som tidigare berörts har den betydelsefulla ändringen föreslagits, att den enligt 1937 års förenämnda lag åt häradsrätt inrymda behörigheten att upptaga sjöförklaring upphäves. Att såsom i 40 § sjölagen hänvisa upptagandet av sjöförklaring till rådhusrätt i stapelstad torde icke vara erforderligt eller ens ändamålsenligt med hänsyn till pågående landsrättsläggning av städer samt förestående omorganisation av de allmänna underrätterna. För övrigt torde, som förut nämnts, av naturliga skäl i praktiken endast rådhusrätt i hamnstad kunna komma i fråga. Kommittén har därför funnit den av förut anförda skäl eftersträvaransvärda inskränknigen av antalet domstolar med behörighet att upptaga sjöförklaring enklast kunna uppnås genom att sådan behörighet tilldelas rådhusrätt utan att därjämte föreskrives anknytning till vissa städer.

Erfarenheten visar, att de särskilda ledamöterna i rätten ej sällan brister i erforderlig förtrogenhet med moderna sjöfartsförhållanden. I betraktande av den på senare år allt snabbare tekniska utvecklingen inom sjöväsendet är det angeläget, att detta missförhållande avhjälpes. Kommittén anser påkallat att åtminstone en av de två tjänstgörande särskilda ledamöterna skall ha grundlig och nyligen förvärvad erfarenhet från tjänst såsom fartygs- eller maskinbefäl å handelsfartyg. Dessutom bör de sakkunniga av rätten utses, icke som enligt gällande sjölager för ett år utan för varje särskild förrättning. Det torde vidare vara ändamålsenligt, att den förteckning över sjösakkunniga personer, från vilken rätten utser de särskilda ledamöterna, årligen upprättas av sjöfartsstyrelsen för varje fartygsinspektionsdistrikt. I övrigt har kommittén icke funnit ändring i sakkunniginstitutets utformning vara erforderlig.

2 mom. Enligt 40 § fjärde stycket sjölagen avgives sjöförklaring å utrikes ort inför därstädes behörig myndighet eller inför svensk konsul. Sjöförklaringsinstitutet, som är särprägladt för nordisk rätt, är i nordisk lagstiftning utformat på likartat sätt för att tillgodose väsentligen samma in-

tressen. Utanför de nordiska länderna kan utredning motsvarande sjöförklaring mångenstädes icke verkställas under medverkan av lokal myndighet. I likhet med de övriga nordiska sjölagskommittéerna har kommittén funnit, att sjöförklaring även å utrikes ort bör upptagas i enlighet med nordiskt bruk. Konsulerna, vars lämplighet att leda sådana utredningar visserligen generellt sett dragits i tvivelsmål, kunna då icke undvaras för ändamålet. Behörighet att upptaga sjöförklaring bör emellertid endast anförtros lönad konsul. Honorärkonsul kan nämligen ej alltid förutsättas vara mäktig svenska språket eller tillräckligt insatt i svenska rättsförhållanden. Kommittén föreslår på grund härav, att sjöförklaring i Danmark, Finland och Norge skall upptagas av där behörig myndighet samt i andra länder av därtill behörig svensk konsul, där sådan finnes, eller eljest av dansk, finsk eller norsk konsul. Annan utländsk myndighet än dansk, finsk eller norsk sådan skall alltså icke komma i fråga för upptagande av sjöförklaring enligt förslaget. Däremot kan, om tillfredsställande utredning angående händelse, som avses i 301 §, verkställts t. ex. av utländsk polismyndighet eller annat utredningsorgan, sjöfartsstyrelsen jämlikt förslagets 311 § andra stycket förordna, att sjöförklaring angående händelsen icke skall äga rum.

Enligt 319 § sjölagen bör konsul, där så lämpligen kan ske, kalla två i sjöväsendet kunniga, helst svenska män, mot vilka ej förekommer domarjäv, att biträda vid sjöförhör. En motsvarande ordning är påkallad för det nya sjöförklaringsinstitutet. Det ligger i sakens natur, att varken en undantagslös föreskrift om biträde av sakkunniga eller stränga krav på kvalifikationer hos dem låter sig fullständigt genomföras i praktiken. I förhållande till vad härutinnan gäller föreslås därför icke annan ändring än att helst svenska, danska, finska eller norska medborgare bör av konsul anlitas som bisittare vid sjöförklaring. I allt väsentligt överensstämmer detta moment med motsvarande, av de övriga nordiska sjölagskommittéerna utarbetade förslag.

#### 304 §.

Som inledningsvis nämnts är sjöförklaringsinstitutet motiverat av ett behov att i tid säkra tillgången till utredning om sjöolyckor, vilket är be-  
tingat av förhållanden säregna för sjöfarten. I 40 § sjölagen föreskrives, att sjöförklaring skall avgivas så snart ske kan men någon föreskrift om var så skall ske gives icke. Av naturliga skäl kommer främst den hamn i fråga, där händelsen inträffat eller den fartyget efter händelsen först anlöper, allt förutsatt att å orten finnes behörig myndighet. I *första stycket* av förevarande paragraf föreslås ett stadgande av innehåll att, om hinder ej möter, sjöförklaring skall avgivas i sådan hamn som nu nämnts. Regelns tillämpning är icke beroende av att behörig domstol eller konsul finnes å ifrågavarande ort. Detta medför att det regelmässigt kommer att åligga dom-

stolen eller konsuln att — om kansliorten icke är densamma som den ort där hamnen är belägen — för hållande av sjöförklaring begiva sig till fartygets uppehållsort. De praktiska problem, som därvid må uppstå, torde med hänsyn till nutida välutvecklade kommunikationsmöjligheter och regelns utformning i övrigt ej bli svårbemästrade. I sammanhanget må uppmärksammas, att förrättningen enligt förslaget 307 § kan hållas ombord å fartyget samt att en regel om syn å fartyget eller den plats där händelsen timat föreslås i 306 §. För de fall, i vilka hinder möter mot att hålla sjöförklaring i hamn som nu sagts — såsom exempelvis då händelsen upptäckts efter fartygets avgång — har uttrycklig föreskrift icke ansetts erforderlig. Av huvudregelns grunder torde nämligen följa, att sjöförklaring i dylika fall måste hållas i den hamn där fartyget befinner sig då hindret upphör eller, om hindret upphör medan fartyget är till sjöss, i den första hamn till vilken fartyget eller befälhavaren därefter anländer. På motsvarande sätt torde bestämmelsen regelmässigt böra tillämpas, då jämlikt 302 § sjöfartsstyrelsen förordnat om sjöförklaring eller lastägare begärt sådan utredning.<sup>1</sup>

Förenämnda regel i 40 § sjölagen att sjöförklaring skall avgivas så snart ske kan har med hänsyn till föreslagna bestämmelser icke befunnits erforderlig. Anmälan om avgivande av sjöförklaring skall emellertid enligt förslaget 305 § göras snarast möjligt.

Vad sålunda föreslås måste lämpligen ha karaktär av huvudregel. Vissa möjligheter till avsteg från densamma bör stå öppna, ty ett strikt iakttagande av regeln kan stundom framstå som onödigt strängt. Med det intensiva utnyttjande av handelsflottans fartyg — särskilt tankfartyg med förmåga att lasta och lossa mycket snabbt — som av ekonomiska skäl utmärker den moderna sjöfarten vore det sålunda lika orimligt att t. ex. för en händelse, som i och för sig icke hindrar fartygets fortsatta färd och vars utredning tål uppskov, kräva att fartyget ligger kvar i hamn som att begära att fartyget för sådan händelses skull anlöper viss hamn. Det är därför erforderligt att till nämnda stadgande foga en bestämmelse av innehåll, att med sjöförklaring må anstå till annan hamn, om därigenom, utan att syftet med sjöförklaringen åsidosättes, kan vinnas avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller andra väsentliga fördelar. Eftersom tillämpningen av en sådan regel av praktiska skäl näppeligen kan förbehållas utredningsmyndigheten eller sjöfartsstyrelsen, måste det som regel tillkomma fartygets befälhavare eller redare att i förekommande fall på egen hand utnyttja den genom bestämmelsen erbjudna möjligheten till anstånd med förrättningen. — Så långt överensstämmer paragrafen väsentligen med motsvarande förslag av de övriga nordiska sjölagskommittéerna.

I paragrafens *andra stycke* har upptagits en kompletterande regel om forum för sjöförklaring. Denna regel medför att om i visst fall särskilda skäl föreligger — såsom t. ex. då fartyg förlit med man och allt — sjöfartsstyrel-

<sup>1</sup> Jfr även bestämmelserna i paragrafens andra stycke.

sen äger bestämma, vilken domstol eller konsul som skall upptaga sjöförklaringen.

### 305 §.

I *första och andra styckena* av denna paragraf har givits bestämmelser om anmälan till avgivande av sjöförklaring motsvarande dem 40 § tredje stycket sjölagen innehåller. Utöver formella jämkningar i lagtextens avfattning föreslås icke annan ändring av dessa bestämmelser än att anmälningskyldigheten icke skall vara inskränkt till att gälla endast befälhavaren. Om denne avlider eller blir urståndsatt att föra fartyget eller överger tjänsten, skall enligt 44 § sjömanslagen den främste av styrmännen träda i hans ställe till dess befälhavare förordnats (jfr 30 § sjölagen). Det kan emellertid exempelvis vid förlisning inträffa, att ingen finnes som sålunda kan träda i befälhavarens ställe (jfr 320 § sjölagen). Därför är det lämpligt, att ansvaret för anmälningskyldighetens fullgörande alternativt åvilar redaren.

Såsom vid 302 § anförts gäller ifrågavarande anmälningskyldighet bl. a. även de fall då lastägare givit tillkänna att han påkallar sjöförklaring. Prövningen huruvida de i nämnda paragraf angivna förutsättningarna för lastägarrens rätt att påkalla sjöförklaring föreligger — alltså att fråga är om lastskada av någon betydelse — tillkommer utredningsmyndigheten. Befälhavarens resp. redarens anmälningskyldighet är således obetingad och den är straffsanktionerad enligt förslaget 288 §. Utredningsmyndigheten åter bör endast i uppenbara fall kunna vägra lastägare sjöförklaring. För domstols vidkommande kan sådan vägran ske med tillämpning av 3 § andra stycket lagen om handläggning av domstolsärenden, enligt vilken bestämmelse ansökan omedelbart skall avvisas, om det finnes uppenbart, att den ej kan av rätten upptagas.<sup>1</sup> Om sådant avvisningsbeslut kommer även i övrigt att gälla föreskrifterna i lagen om handläggning av domstolsärenden. Beslutet kan således överklagas. Vad konsul beträffar har särskilda föreskrifter om prövning av lastägarers begäran om sjöförklaring förmenats icke vara påkallade.

I *tredje stycket* föreslås regler om sjöförklaring i förenklad form, vilket är en nyhet. I fall som avses i 301 § 4, 6 och 7 ävensom då befälhavare eller lastägare jämlikt 302 § begärt sjöförklaring, skall sålunda rättens ordförande eller konsuln, såframt icke sjöfartsstyrelsen påkallar att sjöförklaringen upptages vid förhandling, äga ensam vidtaga de åtgärder och ombesörja den utredning, som med hänsyn till sjöfartssäkerheten eller eljest må erfordras. Den grundläggande förutsättningen för att sjöförklaring på detta sätt skall kunna företagas i förenklad form är, att utredningssyftet med hänsyn till händelsens beskaffenhet lämpligen kan tillgodoses utan att för-

<sup>1</sup> Vad som i sådant fall avvisas blir tydligen den lastägarrens ansökan om sjöförklaring, som får anses innefattad i den därav föranledda anmälan till avgivande av sjöförklaring.



handling hålles. Visserligen är för flertalet av nu avsedda fall föreslaget, att de för att föranleda sjöförklaring måste gälla händelse eller skada av någon betydighet, eller alltså vara av beskaffenhet att motivera de besvär och kostnader, som är förknippade med sjöförklaring, men det kan likväl vara önskvärdt att sådana besvär och kostnader undvikas där så lämpligen kan ske utan åsidosättande av utredningssyftet. Som exempel på händelser, vilka ofta torde lämpa sig för en sålunda förenklad utredning, kan nämnas okomplicerade grundstötningar och kajkollisioner samt vissa i samband med lastning eller lossning vanligt förekommande fall av skada på fartyg, gods eller egendom.

Det ankommer på utredningsmyndighetens ordförande att pröva huruvida sjöförklaring skall ske i förenklad form. En sådan prövning är icke slutligt bindande. Även där ordföranden fattat beslut om sjöförklaring i förenklad form, kan han sålunda på grund av senare inkomna uppgifter göra en ny bedömning och utsätta sammanträde för förhandling. Vidare äger sjöfartsstyrelsen påkalla förhandling eller, om förenklad sjöförklaring redan avslutats, enligt förslaget 311 § förordna om dess fullständigande och därvid påkalla att sjöförklaringen upptages vid förhandling. Möjligheten att verkställa sjöförklaring i förenklad form bör emellertid icke desto mindre utnyttjas med viss försiktighet.

Ehuru det icke befunnits lämpligt att föreskriva skyldighet för utredningsmyndighetens ordförande att före beslut i sådan fråga samråda med de sakkunniga, förtjänar det påpekas, att sådant samråd — liksom samråd med sjöfartsstyrelsen — efter ordförandens bedömande bör kunna äga rum under hand.

### 306 §.

Paragrafen upptager vissa principiella regler angående syftet med den undersökning, som sjöförklaring skall innefatta, och rörande omfattningen av fullständig sjöförklaring. Förfarandet regleras närmare i 308 och 309 §§.

I paragrafens *första stycke* anges kretsen av de personer, vilka skola eller må höras. Någon ändring i förhållande till gällande rätt har därvid icke gjorts. Kommittén vill emellertid understryka vikten av att utredningsmyndigheten efter sorgfällig prövning till förrättningen kallar alla dem, vilkas hörande må vara av betydelse för utredningen.

I 317 § sjölagen — som gäller sjöförhör — stadgas, att rätten, om fullständig utredning ej kan vinnas genom förhör inför domstolen, må förordna om syn å fartyget och vad därtill hörer i erforderlig utsträckning samt även föranstalta om utredning genom polismyndighet. Vitesföreläggande må meddelas om företeende av handlingar och föremål, som kan tjäna till upplysning i saken. *Andra stycket* av förevarande paragraf upptager bestämmelser i detta ämne. Sålunda föreskrives, att rätten eller konsuln bör granska handlingar eller föremål, vilka kan antagas tjäna till upplysning i saken.

Såsom exempel på sådana handlingar kan nämnas telegramväxling, som icke återgivits i dagbok. I syfte att göra syn å fartyget till ett vanligt sätt att upptaga utredning har kommittén funnit lämpligt att giva regeln därom den avfattningen, att syn skall äga rum om det kan antagas att utrednings-syftet därigenom främjas. Bestämmelsen har — främst med tanke på händelser i hamn — utvidgats till att omfatta icke endast fartyget utan även den plats där händelsen timat. Särskild föreskrift därom att utrednings-myndigheten äger föranstalta om polisutredning har förmenats vara obehöfelig. Denna befogenhet torde — liksom befogenheten att även i övrigt införskaffa erforderlig utredning genom exempelvis myndighets eller sakkunnigs yttrande i viss fråga — ändock föreligga.

Syftet med undersökningen har bestämts i paragrafens *tredje stycke*, i nära anslutning till vad i 317 § sjölagen föreskrives om sjöförhör. Bestämmelsen har givits en mer koncentrerad utformning än vad fallet är i nämnda lagrum.

#### 307 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser om de åtgärder, som det ankommer på rättens ordförande eller konsuln att vidtaga i samband med utsättande av sammanträde för sjöförklaring. Gällande regler härom återfinnes i 315 § sjölagen. Den nyheten har upptagits i förslaget, att förrättningen må utsättas att äga rum ombord å fartyget. Ett sådant förfarings-sätt måste nämligen i många fall bli till gagn för utredningens effektiva bedrivande och bör enligt kommitténs mening i möjligaste mån eftersträvas. I övrigt föreslås vissa jämkningar i förhållande till gällande rätt, varav här må nämnas avskaffande av kungörelseförfarandet samt utmönstring av föreskriften om underrättelse till de sakkunniga om inkommen anmälan till avgivande av sjöförklaring. Kungörelseförfarandet framstår numera som föråldrat och föga ändamålsenligt. Underrättelse till de sakkunniga torde — bortsett från fall då sjöförklaring icke kommer att upptagas vid förhandling — för övrigt komma att ske även utan uttrycklig föreskrift därom.

#### 308 §.

Enligt förevarande paragraf skall under sjöförklaring vid förhandlingens början fartygets dagböcker och kladdar därtill i avseende å innehållet jämföras inbördes ävensom med befälhavarens vid anmälningen fogade rapport enligt 40 §. Någon uttrycklig föreskrift härom finnes icke i gällande rätt, men exempelvis föreskriften i 315 § sjölagen att dagbok skall företes i huvudskrift inför rätten förutsätter uppenbarligen att granskning som nu nämnts skall kunna äga rum. Så torde också vanligen ske för närvarande och stadgandet får därför närmast betraktas som ett lagfästade av en lämplig praxis.

## 309 §.

Paragrafen innehåller regler om förfarandet vid sjöförklaring. Bestämmelserna har avfattats under beaktande av principerna i den nya rättegångsordningen. Regeln om hur förhör skall hållas har utformats för att i förekommande fall möjliggöra ett kontradiktoriskt förfarande. I den mån förutsättningar därför finnes, bör nämligen ett sådant förfarande tillämpas; dock svarar utredningsmyndigheten alltid i sista hand för utredningens bedrivande. Där kontradiktoriskt förfarande icke kan komma till stånd — och förutsättningar härför torde merendels knappast föreligga — blir det särskilt angeläget, att myndigheten icke brister i aktivitet. Kommittén vill understryka vikten av att de särskilda ledamöterna, ehuru det åligger dem att före sammanträdet för ordföranden skriftligen ange de förhållanden om vilka från sjöteknisk synpunkt upplysning erfordras, alltid beredes tillfälle att även annorledes på lämpligt sätt aktivt medverka vid utredningen. Grunderna för rättegångsbalkens regler om vittnesförhör torde vara att tillämpa även utan uttrycklig hänvisning till dessa regler. I övrigt må understrykas, att frågan huruvida edgång bör äga rum måste prövas med synnerlig omsorg.

Ifrågavarande regler gäller också sjöförklaring inför konsul, dock att konsul icke äger upptaga ed.

## 310 §.

I denna paragraf har, i huvudsaklig överensstämmelse med 321 § första stycket sjölagen, upptagits regler om domstols och konsuls skyldighet att expediera vissa handlingar.

## 311 §.

Enligt 321 § andra stycket sjölagen äger sjöfartsstyrelsen, om sjöförhör finnes i något avseende ofullständigt, förordna om nytt förhørs anställande å ort, där sådant lämpligen kan äga rum. I 319 § andra stycket sjölagen föreskrives, att om sjöförhör hållits av därtill behörig utländsk myndighet, sjöförhör inför konsul ej är av nöden, såvida genom det hållna förhöret åstadkommits sådan utredning som avses med sjöförhör. I huvudsaklig överensstämmelse med de förslag, som utarbetats av de övriga nordiska sjölagskommittéerna, föreslås i förevarande paragraf bestämmelser i dessa hänseenden.

Om sjöförklaring finnes vara i något avseende ofullständig, skall sålunda sjöfartsstyrelsen äga förordna om dess fullständigande och därvid bestämma vilken domstol eller konsul, som skall ombesörja ytterligare utredning. En person, som exempelvis icke blivit hörd vid sjöförklaring, kan alltså höras med tillämpning av denna bestämmelse, liksom kompletterande förhör kan äga rum med någon som redan hörts. Sjöfartsstyrelsen kan också — som ovan vid 305 § påpekats — med stöd av denna bestämmelse genom-

driva, att sjöförklaring som hållits i förenklad form fullständig genom att upptagas vid förhandling.

Den nyssnämnda, i gällande rätt föreliggande möjligheten att underlåta sjöförhör inför konsul har kommittén för fall, som avses i 301 §, funnit böra erbjudas, oavsett vilken myndighet som i det särskilda fallet skolat upptaga sjöförklaringen och principiellt också oberoende av hur utredningen i fråga tillkommit. Det väsentliga bör nämligen vara frågan, huruvida den utredning som må vara tillgänglig är tillfredsställande med hänsyn till det med sjöförklaringen avsedda utredningssyftet. Är så fallet, t. ex. beträffande undersökning som verkställt av lokal polismyndighet angående olycksfall eller dödsfall, måste med hänsyn till de besvär och kostnader, som är förknippade med sjöförklaring, sådan framstå som opåkallad. Det bör ankomma på sjöfartsstyrelsen att förordna, att sjöförklaring ej skall äga rum.

### 312 §.

Särskilda i kommitténs direktiv berörda problem är förknippade med utredning av fall av sammanstötning mellan fartyg. Sjöförklaring kan nämligen av praktiska skäl som regel icke hållas gemensamt eller samtidigt för de i sammanstötningen inblandade fartygen. Enligt gällande rätt är sjöförklaring offentlig. Till följd härav kommer den sida, för vars fartyg sjöförklaring först hålles, såtillvida i ett sämre läge än den andra sidan att vad som blivit uppenbart vid den första sjöförklaringen kan komma att menligt påverka tillförlitligheten av den senare förrättningen. Där svenskt fartyg sammanstött med fartyg under annan, icke nordisk flagg, bör vidare uppmärksammas, att enligt det främmande fartygets nationella lag utredning ofta icke behöver verkställas eller icke sker offentligt. Den svenske redaren kommer då i det ogynnsamma läget, att han genom obligatorisk sjöförklaring tvingas öppet redovisa sin bevisning utan motsvarande möjlighet att få taga del av det bevismaterial varöver den utländske redaren må förfoga. Förhållandet har länge varit föremål för kritisk uppmärksamhet. Sålunda gjordes framställning om lagändring härutinnan av sjöassuradörernas förening redan år 1937 och av redareföreningen år 1950 och 1956.<sup>1</sup> I den norska sjölagen infördes för övrigt genom lagändring år 1938 en regel av innebörd, att i händelse av sammanstötning med främmande fartyg eller där det finnes anledning antaga att förhållandet kan bli föremål för talan vid utländsk domstol, konsul med vederbörande departements godkännande äger tillåta att sjöförklaring uppskjutes eller ej avhålls.

Vid undanröjande av nu avsedda missförhållanden genom lagstiftning torde det icke — såsom antytts i direktiven — kunna undvikas, att föreskrifter meddelas, vilka delvis är ägnade att väcka vissa principiella be-

<sup>1</sup> Jfr ovan (s. 24) under Inledningen återgivna uttalanden i direktiven i förevarande ämne.

tänkligheter. Den danska kommittén har föreslagit en s. k. antidiskrimineringsregel av innebörd dels att sjöförklaring i anledning av fartygs sammanstötning med annat fartyg såvitt möjligt skall hållas samtidigt som sjöförklaring avgives för det andra fartyget och att för detta ändamål uppskov med förrättningen kan beviljas, dels ock att sjöförklaringsplikt ej skall föreligga då fartyg sammanstött med utländskt fartyg, för vilket enligt dess hemlands lag icke föreligger motsvarande plikt, med mindre handelsministeriet i särskilt fall påbjuder att sjöförklaring skall avgivas. De finska och norska kommittéerna torde komma att föreslå dels bestämmelser av innebörd, som väsentligen motsvarar det danska förslaget, och dels föreskrifter avsedda att möjliggöra sekretess beträffande sjöförklaring, som hålles innan motsvarande utredning verkställs beträffande det andra fartyget.

Sjölagskommittén har övertvägt att utforma de i förut angivna hänseende erforderliga särbestämmelserna för sammanstöttningsfall så, att — där sjöförklaring icke äger rum samtidigt för de i sammanstötningen inblandade fartygen — den först avhållna förrättningen jämte handlingarna i saken skulle i erforderlig utsträckning kunna beläggas med sekretess. Ehuru en regel även med en så begränsad utformning sannolikt skulle kunna tillgodose i huvudsak samma behov som ovannämnda längre gående alternativ, har kommittén — med hänsyn till angelägenheten av att nordisk enhetlighet i största möjliga utsträckning upprätthålles i fråga om en så viktig rättsregel som denna — valt att lägga fram ett med de finska och norska kommittéernas utkast väsentligen överensstämmande förslag.

Bestämmelserna i paragrafens *första stycke* gäller alla fall av sammanstötning mellan fartyg. I första hand skall rättens ordförande eller konsuln låta med förrättningen anstå, om därigenom sjöförklaring kommer till stånd samtidigt med sjöförklaring eller motsvarande utredning beträffande det andra fartyget. Det kan näppeligen väntas, att ett sådant syfte särdeles ofta skall kunna vinnas och möjlighet till avsteg från huvudregeln om förrättningens offentlighet kan därför icke undvaras. Där sålunda uppskov med förrättningen skulle vara utan avsedd verkan, skall förrättningen på begäran av befälhavaren eller redaren för det fartyg, för vilket sjöförklaring först avgives, helt eller delvis hållas inom stängda dörrar, såframt ej synnerliga skäl talar däremot. För att icke ändamålet med bestämmelsen skall bli förfelat måste beslut om handläggning inom stängda dörrar tillika innefatta förordnande att annan enskild sakägare än fartygets redare och försäkringsgivare ej må övervara handläggningen. Föreskrift härom har därför upptagits. Dessutom måste av enahanda skäl möjligheten att utbekomma eller eljest taga del av dagböcker samt anmälnings- och förrättningshandlingar m. m. inskränkas i motsvarande mån. Härom föreslås bestämmelser, förutom i 39 § sjölagen, i sekretesslagen.

Enligt *andra stycket* skall, om sammanstötning skett med utländskt far-

tyg, för vilket utredning motsvarande sjöförklaring icke verkställas, sjöförklaring icke vara erforderlig för det svenska fartyget, med mindre sjöfartsstyrelsen bestämmer annorlunda. Utredning som åsyftas i detta sammanhang är sådan, som icke endast har väsentligen samma syfte och omfattning som sjöförklaring (jfr förslagets 306 §) utan även är i motsvarande mån offentlig. Avsikten med bestämmelsen är, att sjöförklaring för det svenska fartygets vidkommande i sådant fall skall komma till stånd endast då med hänsyn till sjöfartssäkerheten starka skäl talar för att så sker. Om sjöförklaring prövas böra äga rum, kan förrättningen jämlikt bestämmelserna i första stycket helt eller delvis hållas inom stängda dörrar.

*Tredje stycket* innehåller hänvisning till sekretesslagen.

### 313 §.

Enligt lag den 27 april 1906 gäller, att befälhavare å främmande fartyg äger anmäla sig vid svensk domstol för avgivande av sjöförklaring, i den ordning sjölagen stadgar, samt att även sjöförhör — där Konungen efter avtal med främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet så förordnar — skall verkställas inför svensk domstol med avseende å olycka som drabbat främmande fartyg.

Förevarande paragraf innehåller bestämmelser i detta ämne. I fråga om danskt, finskt eller norskt fartyg skall rätten eller konsul upptaga sjöförklaring, där så begäres av fartygets befälhavare eller redare eller av behörig myndighet i fartygets hemland. Denna bestämmelse får ses i samband med förslaget 303 § 2 mom.

Sjöförklaring beträffande annat främmande fartyg skall vidare enligt förevarande paragraf upptagas av svensk domstol eller konsul på begäran som nyss sagts, såframt skäl därtill föreligger. Sådant skäl kan vara att utländskt fartyg befraktas av svenska intressenter eller att eljest svenskt lastintresse är engagerat eller att fråga är om händelse, som är av betydelse för sjöfartssäkerheten eller som inträffat på svenskt vatten. Dessutom kan ett fartyg, om än formellt utländskt, i realiteten vara att anse som svenskt och på sådan grund böra i förevarande sammanhang behandlas såsom dylikt.

För sådan sjöförklaring, som avses i denna paragraf, gäller den i svensk lag föreskrivna ordningen; härom har uttrycklig föreskrift ansetts obehövlig.

### 314 §.

Stundom inträffar inom sjöfarten olyckor, som medför stora förluster i liv eller egendom eller eljest kräver utredning av synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet. För utredning av sådana händelser är sjöförklaringsinstitutet icke väl lämpat. Kommittén har därför funnit påkallat att föreslå en bestämmelse att Kungl. Maj:t i dylika fall skall äga förordna särskild undersökningskommission, bestående av personer som företräder erforderlig juridisk, nautisk och teknisk sakkunskap. Bestämmelse härom

har införts i förevarande paragraf. Där undersökningskommission förordnas, skall dess utredning träda i stället för sjöförklaring,<sup>1</sup> som eljest skolat äga rum. Hinder bör icke möta att tillsätta sådan kommission, oaktat sjöförklaring redan inletts eller slutförts. Eftersom paragrafen endast är avsedd för sådana exceptionella fall, för vilka sjöförklaringsinstitutet icke är lämpat, bör icke givas generell föreskrift om tillämplighet av reglerna om sjöförklaring på förfarandet inför kommissionen. Föreskrifter om hur kommissionens verksamhet skall bedrivas gives lämpligen i samband med att den tillsättes. I den mån generella regler skulle komma att bli behövligen, kan sådana regler med tillämpning av förslaget nästföljande paragraf meddelas i form av tillämpningsföreskrifter.

### 315 §.

De närmare föreskrifter, som må bli erforderliga angående tillämpningen av vad förut i detta kapitel föreslagits, torde bära meddelas av Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, av sjöfartsstyrelsen.

### *Rättegång i sjörättsmål m. m.*

#### 321—322 §§.

Dessa paragrafer motsvarar 313 § och 314 § 2 och 3 mom. sjölagen. Bestämmelserna kommer framdeles att upptagas till behandling av kommittén och i förevarande sammanhang har endast smärre redaktionella jämkningar vidtagits.

---

Lagstiftningens ikraftträdande synes lämpligen bära fastställas av Kungl. Maj:t. Önskvärt är självfallet att motsvarande lagstiftning samtidigt träder i tillämpning i Danmark, Finland och Norge.

Av förslaget 313 § följer, att lagen den 27 april 1906 (nr 19 s. 6) angående skyldighet för svensk domstol att upptaga sjöförklaring och verkställa undersökning angående sjöolycka, som drabbat främmande fartyg, bör upphävas.

<sup>1</sup> Sådana händelser torde städse falla under uppräknigen i 301 §.

## Förslaget till lag om ändring i lagen den 4 juni 1937 om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål.

Angående den inskränkning, som av sjölagskommittén föreslås i fråga om tillämpningen av 1937 års lag, hänvisas till vad som anföres i motiveringen av sjölagsförslagets bestämmelser rörande sjöförklaring (s. 51 ff och 58).



## Förslaget till lag om ändring i lagen den 28 maj 1937 om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar

I motiven till 312 § i sjölagsförslaget erinras om de olägenheter, som är förknippade med den gällande ordningen att sjöförklaring är offentlig för rättning, främst för fall som rör svenskt fartygs sammanstötning med utländskt fartyg beträffande vilket ej föreligger skyldighet att medverka till en motsvarande offentlig utredning. Nämda paragraf upptager bl. a. en bestämmelse, som skall möjliggöra att sjöförklaring angående sammanstötning mellan fartyg under vissa förutsättningar upptages vid förhandling inom stängda dörrar. Denna bestämmelse måste emellertid, för att det åsyftade sekretesskyddet skall bli helt tillgodosett, kompletteras med föreskrifter om inskränkningar i rätten att taga del av rapport enligt 40 § sjölagen och flertalet förrättningshandlingar. Vad fartygets dagböcker beträffar, som icke utgör allmänna handlingar, ges bestämmelser i sjölagsförslagets 39 §.

Föreskrifter med avseende på nu ifrågavarande allmänna handlingar har synts böra meddelas i 1937 års sekretesslag och har upptagits i den paragraf, 35 §, som upphört att gälla med utgången av år 1949. Placeringen i denna paragraf är visserligen icke helt tillfredsställande men torde — med hänsyn till offentlighetskommitténs pågående översyn av lagstiftningen om allmänna handlingar — kunna godtagas såsom ett provisorium.

Med hänsyn till ändamålet med sekretesskyddet har kommittén utformat förslaget så, att de handlingar varom fråga är icke utan redarens samtycke må utlämnas tidigare än tio år efter det sammanstötningen timat, med mindre motsvarande utredning beträffande det andra fartyget finnes tillgänglig för den som vill taga del därav. Begränsningen till tio år har valts med beaktande av reglerna om preskription av fordran. De föreslagna föreskrifterna omfattar alla handlingar, som angår sammanstötningen och ingivits till eller upprättats hos utredningsmyndigheten resp. i vederbörlig ordning insänts till eller upprättats hos sjöfartsstyrelsen. Främst kommer sålunda i betraktande rapport enligt 40 § sjölagen, till utredningsmyndigheten ingiven avskrift av sådan rapport, avskrifter av fartygets dagböcker och dagbokskladdar, som bifogats rapporten eller avskriften därav eller av utredningsmyndigheten insänts till sjöfartsstyrelsen, och utredningsmyndighetens förrättningsprotokoll samt memorial eller yttrande av den sjötekniske konsulenten hos sjöfartsstyrelsen. Ofta torde också den handling, som upprättats av utredningsmyndighetens särskilda ledamöter jämlikt

307 § tredje stycket i sjölagsförslaget, komma att falla under förevarande paragrafs tillämpning. I detta sammanhang må anmärkas, att med uttrycket »motsvarande utredning beträffande det andra fartyget» åsyftas sådan utredning, som innehållsmässigt svarar mot den handling, vars utlämnande begäres.

En viktig inskränkning av de nu redovisade föreskrifternas tillämplighet måste följa av de nyssnämnda grundläggande reglerna i sjölagsförslagets 312 §. I den mån sjöförklaring angående sammanstötning mellan fartyg upptages vid förhandling, som ej med tillämpning av 312 § hålles inom stängda dörrar, förfaller nämligen sekretesskyddets ändamål och verkan och det bör då icke äga bestånd. I förevarande paragraf har därför upptagits en föreskrift av innebörd att, där sjöförklaring upptages vid förhandling, sekretessföreskrifterna endast skall gälla om och i den mån förhandlingen hållits inom stängda dörrar.

Slutligen har det förmenats vara erforderligt föreskriva, att sekretessföreskrifterna i tillämpliga delar skall lända till efterrättelse där utredning angående sammanstötning mellan fartyg verkställes av undersökningskommission, som förordnats med stöd av 314 § i sjölagsförslaget.

## Sammanfattning

Betänkandet innehåller främst förslag om ändrade regler rörande bärgarlöns fördelning (9 kap. sjölagen) och om utredning av sjöolycka (upptagna i 13 kap. sjölagen). Förslaget innehåller nödvändiggjort vissa smärre ändringar i sjölagens ansvarsbestämmelser (12 kap.) och dessa, numera tämligen föråldrade bestämmelser har dessutom — i avbidan på den fullständiga revision, som kommer att företagas i samband med kommitténs fortsatta arbete — anpassats till den nyligen av riksdagen antagna brottsbalken.

Den som bärgar förolyckat eller nödställt fartyg eller ombordvarande gods m. m. har rätt till *bärgarlön*. Sedan den skada, som genom bärgningen kan ha åsamkats det bärgande fartyget eller dess last, blivit gottgjord, skall återstoden av bärgarlönen — nettobärgarlönen — efter vissa i sjölagen närmare angivna grunder fördelas mellan redaren, befälhavaren och besättningen. Enligt kommitténs förslag skall ur bruttobärgarlönen gäldas även skada på annan egendom ombord på det bärgande fartyget än lasten ävensom direkta utgifter för fartygets drift under bärgningsföretaget. Rörande fördelningen av den sålunda något minskade nettobärgarlönen har en jämkning till förmån för besättningen vidtagits, en jämkning som således går ut över redarens och befälhavarens nuvarande andelar. Till sjöman, som gjort synnerligen förtjänstfull eller farofylld insats vid bärgningen, bör på begäran — ur bruttobärgarlönen — kunna utgå särskild ersättning. Lots ombord på det bärgande fartyget skall äga rätt till del i bärgarlönen som om han vore medlem av fartygets besättning.

I enlighet med givna direktiv har kommittén övervägt behovet av särskilda regler om *yrkesmässig bärgning, äganderätten till vrak och förste bärgares rätt*. I intet av dessa hänseenden har kommittén funnit lagstiftningsåtgärd vara påkallad.

Enligt gällande rätt utredes sjöolyckor inför domstol eller, på utrikes ort, konsul genom sjöförklaring resp. sjöförhör. Sjöförklaring tillgodoser i huvudsak enskilda intressen och utgör i viss mån en civilrättslig bevisupptagning till framtida säkerhet. Sjöförhör påkallas av ett allmänt intresse att sjöolyckor och deras orsaker blir utredda. Det företer likheter med förundersökning i brottmål och kommer regelmässigt till stånd genom att sjöförklaring — där utredningsmyndigheten finner det påkallat

— övergår i sjöförhör. Kommitténs förslag innebär, att de båda instituten sammanslås till ett enda, benämnt *sjöförklaring*, en obligatorisk och en fakultativ sådan. I vissa särskilt angivna fall, för vilka i stort sett är gemensamt att utredning är påkallad främst av hänsyn till sjöfartssäkerheten, skall sålunda sjöförklaring vara obligatorisk. I övrigt skall eller må sjöförklaring upptagas om sjöfartsstyrelsen så förordnar eller det begäres av fartygets befälhavare eller redare eller av lastägaren.

Synnerligen komplicerade sjöutredningar skall enligt förslaget kunna anförtros särskilt utsedd undersökningskommission medan vissa enkla fall skall kunna utredas genom att sjöförklaring företages i förenklad form, d. v. s. utan förhandling. Efter sjöfartsstyrelsens prövning bör sjöförklaring kunna helt underlåtas, om tillfredsställande utredning angående viss sjöolycka ändock finnes tillgänglig, t. ex. polisundersökning eller undersökning av utländskt utredningsorgan.

De i direktiven för kommittén påtalade, med utredning av fall av sammanstötning mellan fartyg sammanhängande olägenheter, som är betingade av att sjöförklaring och sjöförhör enligt gällande rätt är offentliga, föreslås bli undanröjda genom föreskrifter av följande innebörd. Sjöförklaring skall om möjligt hållas samtidigt för de i sammanstötningen inblandade fartygen; i sådant syfte må förrättning uppskjutas. Om förrättningarna icke kan äga rum samtidigt, skall den först avgivna sjöförklaringen i erforderlig utsträckning kunna beläggas med sekretess. Den i 39 § sjölagen stadgade skyldigheten att tillhandahålla fartygs dagböcker inskränkes på sätt som svarar mot dessa sekretessbestämmelser. Har sammanstötningen skett med främmande fartyg, för vilket icke verkställes utredning motsvarande sjöförklaring, skall sjöförklaring icke vara obligatorisk för det svenska fartyget.

Antalet utredningsmyndigheter inom riket föreslås bli inskränkt genom att behörighet att upptaga sjöförklaring icke skall tillkomma häradsrätt utan endast rådhusrätt. Förslaget innebär tillika att kravet på kvalifikationer hos domstolens särskilda ledamöter i sjöförklaringsärenden skärpes. Vad konsulerna beträffar föreslår kommittén att endast lönad konsul bör av Kungl. Maj:t ges behörighet att upptaga sjöförklaring. Där behörig konsul icke finnes, skall enligt förslaget sjöförklaring i stället kunna avgivnas inför behörig dansk, finsk eller norsk konsul. I Danmark, Finland och Norge skall sjöförklaring avgivnas inför myndighet, som enligt landets lagstiftning är behörig att upptaga sjöförklaring.

I fråga om främmande fartyg innebär förslaget att sjöförklaring, vad danska, finska och norska fartyg angår, skall upptagas av svensk utredningsmyndighet, om det begäres av fartygets befälhavare eller redare eller av behörig myndighet i fartygets hemland, samt att utredningsmyndigheten även beträffande andra främmande fartyg äger under vissa förutsättningar upptaga sjöförklaring på begäran som nu sagts.

Bestämmelserna i 40 § sjölagen om rapport angående sjöolycka har reviderats och anpassats till viss överensstämmelse med de föreslagna reglerna om sjöförklaring. Rapport skall enligt förslaget avgivas under edlig förpliktelse.

I *ansvarsbestämmelserna* har upptagits stadganden om straff dels för den, som lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i rapport enligt 40 § sjölagen eller i skepps- eller maskindagbok, dels ock för befälhavare eller redare, som föranleder att sjöförklaring uppskjutes utan att laga skäl är för handen. Tillika har upptagits en ny bestämmelse att straff jämlikt sjölagen icke skall ådömas för gärning förövad av oaktsamhet, som var ringa. Av brottsbalken betingade ändringsförslag innebär, att straffarbete utmönstrats som brottspåföljd, att strafflatituderna jämkats, att föreskrift om förhöjt straff vid s. k. objektiva överskott avlägsnats och att medverkansreglerna justerats.

Beträffande bärgarlönens fördelning och sjöförklaring företer kommiténs förslag långtgående överensstämmelse med de förslag, som framlagts eller utarbetats av *de övriga nordiska sjölagskommittéerna*.

## BILAGA

### Parallella lagtexter<sup>1</sup>

#### *De svenska, danska, finska och norska sjölagskommitteérnas förslag till ändringar i reglerna om bärgarlöns fördelning och sjöförklaring m. m.*

<sup>1</sup> De *danska* processuella reglerna återfinnes i lov af 19. februar 1861 om Sø- og Handelsretten i København och i lov af 12. april 1892 om søretter uden for København. I övrigt finns det danska förslaget i Betænkning nr. 315/1962. De *finlandssvenska* och *norska* texterna är — såvitt gäller bärgarlöns fördelning — offentliggjorda genom Kommittébetänkande N:o 2—1962 resp. Innstilling II fra sjölovkomitéen. I övrigt har de finlandssvenska och norska texterna formen av preliminära utkast.

*(svensk text)*

## 39 §.

Den, vars rätt är därav beroende, äger att i erforderlig omfattning taga del av innehållet i dagbok. Vad nu sagts skall dock, såvitt angår sammanstötning med annat fartyg, gälla allenast i rättegång, i vilken talan föres på grund av sammanstötningen.

Dagbok skall av redaren förvaras minst tre år efter dess avslutning och, om med anledning av däri antecknad händelse talan väckts inom nämnda tid, till dess målet avgjorts genom lagakraftäggande dom.

Vad ovan stadgas angående dagbok skall i tillämpliga delar gälla i fråga om kladd till dagbok.

## 40 §.

*1 mom.* Befälhavaren skall till sjöfartsstyrelsen ofördröjligen avgiva skriftlig rapport, när

1. medlem av besättningen eller, i samband med fartygets drift, annan person har eller må antagas hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

2. någon ombord avlidit och begravts i sjön;

3. ombord yppats eller må antagas hava yppats allvarlig förgiftning;

*(finlandssvensk text)*

## 56 §.

Ej må någon förvägras att om dagboks innehåll undfå sådan känedom, varav hans rätt är beroende. Vad nu sagts skall dock, då fråga är om sammanstötning med annat fartyg, gälla allenast i rättegång, där talan föres på grund av sammanstötningen.

Dagbok skall av redaren förvaras minst tre år efter dess avslutning och, när med anledning av däri antecknad händelse rättegång inom nämnda tid anhängiggjorts, till dess saken blivit genom laga kraft vunnen dom avgjord.

Vad i denna paragraf är stadgat skall i tillämpliga delar gälla även i 53 § 1 mom. avsedd kladd, där sådan förts.

## 59 §.

I de fall, då sjöförklaring enligt 57 § skall avgivas, så ock då i samband med fartygets drift uppkommit eller må antagas hava uppkommit skada av någon betydelse å lasten, åligger det befälhavaren att utan dröjsmål om händelsen avgiva skriftlig rapport till sjöfartsstyrelsen eller, om fartyget befinner sig i utlandet, till närmaste finske konsul.

I rapporten, som skall avfattas genom att ifylla blankett enligt av

*(dansk text)**(norsk text)*

## § 300.

Kongen gir regler om føring av dagbøker, manøverbøker og lignende på norske skip, herunder om på hvilke skip og i hvilke farvann slike bøker pliktes ført, og om kontroll av bøkene.

Enhver som påviser en rettslig interesse i å bli kjent med innholdet av bøkene og de kladdebøker som i tilfelle er ført, kan forlange å få se dem og ta avskrift. Medmindre Sjøfartsdirektoratet påbyr det, gjelder dette dog ikke når skipet har støtt sammen med fremmed skip, hvis det ikke blir gitt tilsvarende adgang til dette skips bøker.

Enhver bok og kladdebok skal oppbevares minst 3 år etter datoen for siste innførsel og, hvis det er reist søksmål mot rederiet vedrørende skipets reiser i det tidsrom boken eller kladdeboken gjelder, inntil saken er endelig avgjort.

For skipsbøker som er ført på fremmed skip, gjelder reglene i annet ledd tilsvarende når skipet befinner seg i norsk havn.



*(svensk text)*

4. fartyget sammanstött med annat fartyg eller varit utsatt för grundstötning;

5. fartyget övergivits i sjön;

6. i samband med fartygets drift uppkommit eller må antagas hava uppkommit skada av någon betydelse å fartyget eller lasten eller å egendom utanför fartyget; eller

7. i lasten inträffat förskjutning av någon betydelse.

Befälhavaren skall vidare avgiva rapport, när i anledning av händelse, som eljest inträffat eller må antagas hava inträffat i samband med fartygets drift, sjöfartsstyrelsen så påfordrar eller sjöförklaring begärts efter vad i 302 § sägs.

Rapporten, som upprättas enligt av sjöfartsstyrelsen fastställt formulär, skall innehålla en under edlig förpliktelse avgiven utförlig redogörelse för händelsen och för de omständigheter, som kunna tjäna till ledning för bedömandet av dess orsaker. Den skall upptaga fullständig avskrift av vad som angående händelsen må vara antecknat i fartygets dagböcker och kladdar därtill.

2 mom. Angående sjöförklaring och befälhavarens åligganden därvid stadgas i 13 kap.

#### 101 §.

Från godsets — — — och hästa.

Har gods under resa förkommit, minskats eller skadats, skall bortfraktaren därom snarast underrätta lastägaren, såframt det kan anses påkallat av dennes intresse.

*(finlandssvensk text)*

handels- och industriministeriet fastställt formulär, skall lämnas en utförlig framställning av den timade händelsen och av vad som kan tjäna till ledning för bedömandet av orsakerna därtill ävensom fullständig avskrift av vad som må vara i skeppsdagboken och maskindagboken angående händelsen antecknat.

Rapporten skall, då fråga är om sammanstötning mellan fartyg, hemlighållas, till dess sjöförklaring i anledning av händelsen upptages till handläggning av rätten eller annan därtill behörig myndighet. Rapporten må även eljest, där allmänt eller enskilt intresse så kräver, hållas hemlig, till dess myndighet, som mottagit eller handlagt densamma, anorlunda beslutar.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Jfr det svenska förslaget till ändring i sekretesslagen.

(dansk tekst)

(norsk tekst)

Havskraften er en væsentlig del af den samlede energi til rådighed i Danmark. Havkraften er en fornybar energi, som kan udnyttes til produktion af elektricitet og varme. Havkraften er en miljøvenlig energi, som ikke forurenar og som ikke kræver store mængder af jord og vand. Havkraften er en vigtig del af Danmarks energiforsyning og vil spille en stadig større rolle i fremtiden.

Havkraften er en fornybar energi, som kan udnyttes til produktion af elektricitet og varme. Havkraften er en miljøvenlig energi, som ikke forurenar og som ikke kræver store mængder af jord og vand. Havkraften er en vigtig del af Danmarks energiforsyning og vil spille en stadig større rolle i fremtiden.

Havkraften er en fornybar energi, som kan udnyttes til produktion af elektricitet og varme. Havkraften er en miljøvenlig energi, som ikke forurenar og som ikke kræver store mængder af jord og vand. Havkraften er en vigtig del af Danmarks energiforsyning og vil spille en stadig større rolle i fremtiden.

Havkraften er en væsentlig del af den samlede energi til rådighed i Danmark. Havkraften er en fornybar energi, som kan udnyttes til produktion af elektricitet og varme. Havkraften er en miljøvenlig energi, som ikke forurenar og som ikke kræver store mængder af jord og vand. Havkraften er en vigtig del af Danmarks energiforsyning og vil spille en stadig større rolle i fremtiden.

Havkraften er en fornybar energi, som kan udnyttes til produktion af elektricitet og varme. Havkraften er en miljøvenlig energi, som ikke forurenar og som ikke kræver store mængder af jord og vand. Havkraften er en vigtig del af Danmarks energiforsyning og vil spille en stadig større rolle i fremtiden.

Havkraften er en fornybar energi, som kan udnyttes til produktion af elektricitet og varme. Havkraften er en miljøvenlig energi, som ikke forurenar og som ikke kræver store mængder af jord og vand. Havkraften er en vigtig del af Danmarks energiforsyning og vil spille en stadig større rolle i fremtiden.

**§ 101 nytt annet ledd skal lyde:**  
 I tilfelle av beskadigelse eller tap av gods skal eieren underrettes snarest mulig, der dette ikke er forbundet med særlig ulempe. Er eieren ikke kjent, gis underretningen til avlasteren.

*(svensk text)*

## 150 §.

Fraktbidrag till — — — tidsbefraktaren ensam.

Har fartyget utfört bärgning, skall ersättning för löner och kost varom förmåles i 229 § 1 mom. tillfalla befraktaren samt den andel i bärgarlönen, som tillkommer redaren, lika fördelas mellan bortfraktaren och befraktaren.

## 228 §.

Twista bärgare inbördes om bärgarlönens fördelning, bestämmes denna av rätten med ledning av de i 225 § angivna omständigheterna.

## 229 §.

1 mom. Har fartyg under resa bärgat något, skall av bärgarlönen först utgå ersättning för skada, som genom bärgningen må hava tillfogats fartyget, lasten eller annan egendom ombord, ävensom för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen, som uppkommit i anledning av bärgningen, så ock gottgörelse som avses i andra stycket. Av återstoden av bärgarlönen skall redaren erhålla tre femtedelar. Resten skall tillfalla med en tredjedel befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen att fördelas i förhållande till den avlöning envar åtnjuter; dock att befälhavarens andel städse skall uppgå till minst det dubbla av den högst avlönade sjömannens andel. Lots på fartyget njute del i bärgarlönen såsom vore han medlem av besättningen och, om han icke är anställd hos

*(finlandssvensk text)*

## 150 § 2 mom.

Har fartyget utfört bärgning, skall ersättning för löner och kost, varom förmåles i 209 § 2 mom. första meningen, tillfalla befraktaren samt den andel i bärgarlönen, som tillkommer redaren, lika fördelas mellan bortfraktaren och befraktaren.

## 209 §.

Twista bärgare inbördes om bärgarlönens fördelning, bestämmes denna av rätten med ledning av de i 206 § angivna omständigheterna.

Har fartyg under resa bärgat något, skall av bärgarlönen först utgå ersättning för skada, som genom bärgningen till äventyrs tillfogats fartyget, lasten eller annan egendom ombord, ävensom för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen, som uppkommit i anledning av bärgningen, så ock gottgörelse, som avses i 3 mom. Av återstoden av bärgarlönen skall redaren erhålla tre femtedelar samt resten tillfalla med en tredjedel befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen att fördelas i förhållande till den avlöning envar åtnjuter. Befälhavarens andel skall dock städse uppgå till minst det dubbla av den högst avlönade sjömannens andel. Lots på fartyget njute del i bärgarlönen såsom vore han medlem av besättningen och, om han icke är anställd hos re-

(dansk text)

§ 150, stk. 2, affattes således:

Stk. 2. Har skibet foretaget bjærgning, tilfalder den i § 229, stk. 1, omhandlede godtgørelse for udgifter til brændsel, hyre og kost til skibsfører og mandskab befragteren. Bortfrakterens andel i den del af bjærgelønnen, der skal fordeles mellem reder, skibsfører og mandskab, deles lige mellem bortfrakteren og befragteren.

§ 228.

Twister bjærgere indbyrdes om bjærgelønnens fordeling, bestemmes denne af retten under hensyn til de i § 225 angivne omstændigheder.

§ 229.

Har et skib på rejsen bjærget noget, bliver af bjærgelønnen først at godtgøre den skade, som bjærgningen måtte have medført for skib, ladning eller anden ejendom om bord, samt udgifter til brændsel og til hyre og kost til skibsfører og mandskab, der er påløbet i anledning af bjærgningen, samt sådan særlig godtgørelse som omhandlet i stk. 2. Af resten tilfalder tre femtedele rederiet, medens den resterende del af bjærgelønnen fordeles med en tredjedel til skibsføreren og to tredjedele til det egentlige mandskab. Mandskabets part fordeles i forhold til enhvers hyre. Skibsførerens andel skal dog altid mindst udgøre det dobbelte af den højstlønnede sømands andel. En lods om bord i det bjærgende skib deltager i fordelingen, selv om han ikke er ansat i rederiets tjeneste; der

(norsk text)

§ 150 annet ledd skal lyde:

Har skipet foretatt berging, skal godtgjørelsen for utlegg til hyre og kost i henhold til § 229 første ledd tilfalle befrakteren. Bortfrakterens andel i nettobergelønnen deles likt mellom ham og befrakteren.

§ 228.

Twister bergere innbyrdes om bergelønnens fordeling, bestemmes denne under hensyn til de i § 225 angitte omstendigheter.

§ 229.

Har et skip på reisen berget noe, blir av bergelønnen først å godtgjøre den skade som ved bergingen måtte være påført skip, ladning eller annen eiendom ombord, samt utlegg til brensel og til hyre og kost til skipsfører og mannskap som er påløpt i anledning av bergingen.

Resten, nettobergelønnen, fordeles etter følgende regler:

1. Tre femtedeler tilfaller rederiet. Resten fordeles med en tredjedel til skipsføreren og to tredjedeler til det egentlige skipsmannskap. Mannskapets part fordeles i forhold til enhvers hyre. Skipsførerens andel skal dog alltid utgjøre minst det dobbelte av den høyest avlønnede sjømanns andel. Los ombord på det bergende fartøy deltar i fordelingen, selv om han ikke er ansatt i rederiets

*(svensk text)*

redaren, uppbure lön såsom främste styrman.

Har vid bärgningen sjöman gjort synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara, må särskild gottgörelse tillerkännas honom.

2 mom. Avtal därom att av bärgarlön, som kan med fartyg förtjänas, ringare andel än i 1 mom. sägs skall tillfalla befälhavaren eller besättningen vare ogillt, där ej fråga är om fartyg, som driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat härför, eller avtalet ingåtts i samband med påmönstringen och avser utförande av visst bärgningsföretag.

Utan hinder av vad förut stadgats må bärgarlön fördelas efter andra grunder än i 1 mom. sägs, där det påkallas av särskilda förhållanden, såsom ändamålet med fartygets resa eller sättet för beräkning av lön eller ersättning åt dem som arbeta i fartygets tjänst.

*(finlandssvensk text)*

daren, uppbure lön såsom främste styrman.

Har vid bärgningen sjöman gjort synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara, må särskild gottgörelse tillerkännas honom. Sjöman, som framställer anspråk på sådan gottgörelse, skall snarast möjligt och senast inom tre månader efter det bärgningsföretaget slutförts därom göra anmälan hos redaren eller befälhavaren. Har anmälan skett, skall frågan om gottgörelse, där ej sakägarna åsämjas, prövas av domstol.

Avtal därom att av bärgarlön, som till äventyrs med fartyg förtjänas, ringare andel än ovan är sagt skall tillfalla befälhavaren eller besättningen vare ogillt, där ej fråga är om fartyg, som driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat härför, eller avtalet ingåtts i samband med påmönstringen och avser utförande av visst bärgningsföretag eller eljest särskilda skäl, såsom ändamålet med fartygets resa eller sättet för beräkning av lön eller ersättning åt dem, som arbeta i fartygets tjänst, påkalla fördelning efter andra grunder än förut nämnts.

Har bärgning utförts av finskt statsfartyg, som brukas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, skall vad i denna paragraf är stadgat äga motsvarande tillämpning; dock skall den del av bärgarlönen, som icke tillfaller staten, fördelas mellan de ombordvarande efter regler, som fastställas genom förordning. Staten må utan ansvarighet gentemot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

(dansk text)

tillægges ham i så fald en andel svarende til højeste styrmands hyre.

Stk. 2. Har nogen under bjærgningen gjort en særlig fortjenstfuld indsats eller udsat sig for en ganske særlig fare, kan der forlods ydes den pågældende særskilt godtgørelse. Begrundet begæring herom må indsendes til rederen inden en måned efter at bjærgningen er afsluttet.

Stk. 3. Overenskomst, hvorefter skibsfører eller mandskab skulle nøjes med mindre andel af bjærgelønnen end i stk. 1 foreskrevet, er uden gyldighed, medmindre de pågældende er forhyret med et skib, som driver bjærgningsvirksomhed, og skibet er særlig udrustet hertil, eller overenskomsten er indgået i forbindelse med forhyringen og gælder udførelsen af et bestemt bjærgningsforetagende, eller når i øvrigt særlige grunde såsom formålet med skibets anvendelse eller den måde, hvorpå de ombordværende er lønnet, måtte tale for en anden fordeling end ovenfor fastsat.

(norsk text)

tjeneste, idet han i så fall gis en andel svarende til høyeste styrmands hyre.

2. Er bergingen utført av fiske- eller fangstfartøy som har vært i bruk som sådant, fordeles fire femtendedeler likt mellom mannskapets medlemmer, idet siste punktum i nr. 1 får tilsvarende anvendelse. Av den resterende del tilkommer notbasen ytterligere en mannskapspart, og skipsføreren to mannskapsparter, dog minst to femtendedeler av nettobergelønnen. Resten tilfaller rederiet. Reglene i dette nummer gjelder ikke fartøyer som brukes i pelagisk hvalfangst.
3. Er bergingen utført av norsk statskip som anvendes til formål av offentligrettslig art, tilkommer staten tre femtedeler. Resten fordeles mellom de ombordværende etter regler fastsatt av Kongen. Staten kan uten ansvar overfor de ombordværende unnlate å fremsette krav på bergelønn.
4. Fordelingsreglene under nr. 1, 2 og 3 kan fravikes når helt spesielle grunner taler for en annen fordeling.

Skipsfører eller medlem av mannskapet kan ikke fraskrive seg sine rettigheter etter denne paragraf, medmindre de er forhyrt på et skip som skal drive bergingsvirksomhet og er særlig utrustet for dette, eller fraskrivelsen er skjedd i forbindelse med forhyringen og gjelder et bestemt bergingsforetagende. For de tilfelle som er nevnt under annet ledd nr. 2, kan avvikende bestemmel-

*(svensk text)*

## 230 §.

Har bärgning utförts av svenskt statsfartyg som brukas uteslutande för statsändamål och icke för af-färsdrift, skall i förekommande fall vad i 229 § är stadgat äga motsvarande tillämpning; dock skall den del av bärgarlönen, som icke tillfaller staten, fördelas mellan de ombordvarande efter regler som Konungen fastställer. Staten må utan ansvarighet gentemot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

## 231 §.

Sjöman, som framställer anspråk på särskild gottgörelse varom i 229 § 1 mom. stadgas, skall senast tre månader efter det att bärgningsföretaget slutförts härom göra anmälan hos redaren eller befälhavaren.

Har anmälan skett, skall frågan om gottgörelse, där ej sakägarna åsämjas, prövas och avgöras av sjömansnämnden i Stockholms sjömanshusdistrikt. Nämndens beslut må ej överklagas.

## 232 §.

Utan bärgarnas medgivande må icke, innan bärgarlönen guldits eller säkerhet därför blivit ställd, bärgat fartyg lämna det ställe, dit det efter bärgningen förts, eller bärgat gods av ägaren tagas i besittning.

*(finlandssvensk text)*

Jfr 209 § 5 mom. ovan.

Jfr 209 § 3 mom. ovan.

(dansk text)

## § 230.

Er bjærgningen udført af et dansk statsskib, der anvendes i statsøjemed af ikke-forretningsmæssig art, finder reglerne i § 229 tilsvarende anvendelse. Dog kan der ved kongelig anordning fastsættes særlige regler om fordelingen af den del af bjærgelønnen, som ikke tilfalder staten.

## § 231.

Så snart bjærgelønnen er fastsat ved aftale eller endelig dom, sender rederen enhver, der er berettiget til andel i bjærgelønnen, underretning om dennes størrelse tilligemed en plan for bjærgelønnens fordeling efter reglerne i § 229, stk. 1.

Indsigelser mod fordelingen må fremsendes til rederen inden tre måneder, efter at den i stk. 1 omhandlede meddelelse er afsendt.

Jfr § 229 stk. 2 ovan.

## § 232.

Bjærgere har ret til at modsætte sig, at bjærget skib forlader stedet, eller bjærget skib bortføres, så længe de ikke er fyldestgjorte for bjærgelønnen, eller sikkerhed er stillet for samme.

(norsk text)

ser om fordelingen treffes ved tariff-avtale.

Jfr § 229 st. 2 pt. 3 ovan.

## § 230.

Så snart bergelønnen er fastsatt ved avtale eller endelig dom, sender rederen til enhver som er berettiget til andel i bergelønnen, underretning om dennes størrelse med plan for fordeling etter § 229.

Krav etter § 229 annet ledd nr. 4 eller annen innsigelse mot fordelingen må være kommet fram til rederen innen tre måneder etter at underretningen er blitt sendt.

## § 231.

Bergere har rett til å motsette seg at berget skip forlater stedet, eller berget gods bortføres, så lenge det ikke er gjort dem fyllest for bergelønnen eller sikkerhet er stilt for samme.

Söksmål til fastsettelse av bergelønn eller dennes fordeling kan anlegges på det sted hvor bergingen er



## 284 §.

Nedanstående fordringar upphøre, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan icke i laga ordning anhängiggöres:

1. för fordran å bärgarlön — inom två år från det bärgningsföretaget slutförts, samt för fordran å andel i bärgarlön enligt 229 § 1 mom. — inom ett år från det vederbörande av redaren erhållit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;

2. för fordran — — — dispaschens dag.

Svarar i — — — lag stadgas.

Har fordran, — — — talan bevakad.

## 301 §.

Sjöförklaring skall för svenskt fartygs vidkommande äga rum, såframt

1. i samband med fartygets drift

## 229 §.

Vill borgenär bevara sin talan, skall denna för utfående av betalning anhängiggöras, evad gäldenärens ansvarighet är begränsad eller obegränsad:

1) för fordran å bärgarlön inom två år från det bärgningsföretaget slutförts, och för fordran å andel i bärgarlön enligt 209 § inom ett år från det vederbörande av redaren erhållit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;

## 57 §.

Befälhavaren å finskt fartyg skall avgiva sjöförklaring:

1) när någon i samband med fartygets drift avlidit eller åsamkats

(dansk text)

(norsk text)

foretatt, eller hvorhen det bergede er innbrakt. Söksmål om fordeling i henhold til § 229 må reises i den rettskrets hvor det bergende skip har sitt hjemsted, eller der hvor søksmål om fastsettelse av bergelönnen eller om fordeling i henhold til § 228 i tilfelle er reist.

Den som reiser sak om fordeling av bergelönn, må saksøke alle som hans krav er rettet mot, under ett. Er det reist slik sak, må andre saker om fordelingen reises ved det verneeting hvor det første søksmål ble reist. Retten skal forene sakene til felles forhandling og avgjørelse i den utstrekning gjeldende prosessregler gir adgang til det.

## § 284.

Nytt nr. 2 skal lyde:

2. for fordring på andel av bergelönn i henhold til § 229 annet ledd ett år fra den dag underretning ble sendt etter § 230. (Nåværende nr. 2—5 blir nr. 3—6.)

## § 301.

*Obligatorisk sjöförklaring*

§ 301.  
Sjöförklaring med det formål at søge oplyst de faktiske omstændigheder ved og årsagen til hændelsen skal afgives:

Sjöförklaring skal for norske skips vedkommende holdes:

1. Når det i forbindelse med skipets drift er inntruffet eller antas å

(svensk text)

antingen befälhavaren eller medlem av besättningen eller ock, till följd av händelse till sjöss, annan person har eller må antagas hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

2. någon ombord avlidit och begravts i sjön;

3. ombord yppats eller må antagas hava yppats allvarlig förgiftning;

4. fartyget sammanstött med annat fartyg eller varit utsatt för grundstötning;

5. fartyget övergivits i sjön;

6. i samband med fartygets drift uppkommit eller må antagas hava uppkommit skada av någon betydelse å fartyget eller å egendom utanför fartyget; eller

7. i lasten inträffat brand, explosion eller förskjutning av någon betydelse.

302 §.

Sjöförklaring skall vidare ske, när i anledning av händelse, som inträffat eller må antagas hava inträffat i samband med fartygets drift, sjöfartsstyrelsen därom förordnar eller befälhavaren eller redaren så påkallar eller det begäres av lastägare

(finlandssvensk text)

svår kroppsskada eller till följd därav må antagas hava avlidit eller åsamkats sådan kroppsskada;

2) när någon ombord avlidit och begravts i sjön;

3) när ombord yppats eller må antagas hava yppats allvarlig förgiftning;

4) när fartyget sammanstött med annat fartyg eller varit utsatt för grundstötning;

5) när fartyget övergivits i sjön;

6) när i samband med fartygets drift uppkommit eller må antagas hava uppkommit skada av någon betydelse å fartyget eller å egendom utanför fartyget; eller

7) när i lasten inträffat brand, explosion eller förskjutning av någon betydelse.

Har eljest i samband med fartygets drift inträffat eller må antagas hava inträffat händelse, som orsakat skada av någon betydelse, skall, där utredning om skadan ej eljest står att erhålla, på yrkande av sjöfartsstyrelsen, sjöfartsinspektör eller sakägare avgivas sjöförklaring.

Utän hinder av vad i denna paragraf stadgas, vare befälhavaren berättigad att, där han anser omständigheterna sådant påkalla, avgiva sjöförklaring.

Jfr 57 § 2 och 3 mom. ovan.

*(dansk text)*

1. når der i forbindelse med skibets drift uden for havn er indtruffet eller må antages at være indtruffet tab af menneskeliv eller voldt betydelig skade på person,
2. når skibsføreren eller et medlem af mandskabet er afgået ved døden om bord eller har lidt betydelig skade på person, eller når nogen anden er afgået ved døden om bord og er blevet begravet i søen,
3. når der er indtruffet eller må antages at være indtruffet alvorlig forgiftning om bord,
4. når skibet er stødt sammen med andet skib, jfr. herved § 223 a, eller har været udsat for grundstødning,
5. når skibet er blevet forladt i søen,
6. når der i forbindelse med skibets drift er voldt eller må antages at være voldt skade af nogen betydning på skib eller ladning eller på ejendom uden for skibet,
7. når der er indtruffet en betydelig forskydning af ladningen,
8. når et skib er forsvundet, eller hele besætningen må antages at være omkommet.

## § 302.

Er der i andre end de i § 301 nævnte tilfælde i forbindelse med skibets drift indtruffet eller må antages at være indtruffet skade på skib, person eller ladning, skal søforklaring afgives, såfremt det be-

*(norsk text)*

- være inntruffet tap av menneskeliv eller betydelig skade på person.
2. Når noen er avgått ved døden ombord og er blitt begravet i sjøen.<sup>1</sup>
3. Når det er inntruffet eller antas å være inntruffet alvorlig forgiftning ombord.
4. Når skipet har støtt sammen med et annet skip eller har vært utsatt for grunnstøting.
5. Når skipet er blitt forlatt i sjøen.
6. Når det i forbindelse med skipets drift er voldt eller antas å være voldt skade av noen betydning på skipet eller på eiendom utenfor skipet.
7. Når det er inntruffet brann eller eksplosjon av noen betydning i lasten eller betydelig forskyvning av lasten.

Er et skip forsvunnet, eller er hele besetningen omkommet, skal sjøforklaring bare holdes etter begjæring i henhold til § 302. Rederen skal i disse tilfelle straks varsle vedkommende skipsinspektør.

## § 302.

*Fakultativ sjøforklaring.*

Hvis det i andre tilfelle enn de som er nevnt i § 301, er skjedd eller an-

<sup>1</sup> Et mindretall foreslår at nr. 2 skal lyde: Når skipsføreren eller et medlem av mannskapet er avgått ved døden ombord, eller når noen annen er avgått ved døden ombord og er blitt begravet i sjøen.

*(svensk text)*

för vinnande av upplysning rörande orsaken till uppkommen skada å godset, vilken är av någon betydelse.

Förordnar sjöfartsstyrelsen eller begär lastägare att sjöförklaring skall äga rum, skall underrättelse därom tillställas befälhavaren eller redaren, som har att förfara enligt vad i 305 § stadgas.

## 303 §.

1 mom. Sjöförklaring upptages inom riket av rådhusrätt. Angående domstol vid sjöförklaring gäller i allt, varom ej i denna lag är särskilt stadgat, vad i fråga om allmän underrätt är föreskrivet, där det är tillämpligt. Vid sjöförklaring skola, utom en lagfaren domare såsom ordförande, två i sjöväsendet kunniga och erfarna personer hava säte och stämma i rätten. Åtminstone en av dem bör hava grundlig och nyligen förvärvad erfarenhet från tjänst såsom fartygs- eller maskinbefäl å handelsfartyg.

Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning, som av sjöfartsstyrelsen årligen upprättas för varje fartygsinspektionsdistrikt. Förteckningen skall upptaga minst tjugu personer. Finner rätten att i visst fall, med avseende å däruti förekommande omständigheter, biträde av person med särskild sakkunskap är erforderligt, äger rätten tillkalla dylik person, oaktat denne ej är upptagen å förteckningen, att såsom ytterligare ledamot inträda i rätten.

Särskild ledamot skall vara svensk

*(finlandssvensk text)*

## 58 §.

Sjöförklaring avgives inför rådstuvurätten å den ort, där händelsen inträffat eller dit fartyget eller befälhavaren först anländer. Finnes å dessa orter icke rådstuvurätt, skall sjöförklaringen avgivas inför rådstuvurätten å närmast belägna ort. Sjöförklaring må uppskjutas, om därigenom, utan att syftet med sjöförklaringen åsidosättes, kan vinnas avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller andra väsentliga fördelar.

För sjöförklaringens avgivande åligge det befälhavaren att snarast möjligt, själv eller genom ombud, anmäla sig hos rådstuvurätten eller dess ordförande. Sådan anmälan skall göras skriftligen och åtföljas av avskrift av den i 59 § nämnda rapporten ävensom uppgift å hela besättningen och de personer, vilka antagas kunna lämna upplysning i saken, samt såvitt möjligt å alla dem, vilka saken kan angå, eller deras ombud.

I Danmark, Norge och Sverige avgives sjöförklaring inför domstol eller annan myndighet, som är därtill behörig. I övrigt avgives sjöförklaring utom landet inför därtill behö-

(dansk text)

gæres af handelsministeriet eller af rederen eller skibsføreren.

## § 303.

Søforklaring afgives her i riget for stedets dommer — i København for Sø- og Handelsretten.

*Stk. 2.* I Finland, Norge eller Sverige afgives søforklaring for den domstol eller anden myndighed, som ifølge vedkommende lands lovgivning er kompetent til at modtage søforklaring.

*Stk. 3.* I andre havne uden for riget afgives søforklaring for en dansk udenrigsrepræsentation, såfremt denne af udenrigsministeriet er bemyndiget til at modtage sådanne forklaringer. Findes ingen bemyndiget dansk udenrigsrepræsentation i den pågældende havn, kan søforklaring afgives for stedlig finsk, norsk eller svensk udenrigsrepræsentation, såfremt vedkommende repræsentation efter sit hjemlands lovgivning er kompetent til at modtage en sådan forklaring.

*Stk. 4.* Er der afgivet søforklaring for en udenrigsrepræsentation vedrørende de i § 301 nævnte forhold, påhviler det skibsføreren at melde sig til søretten i den første danske havn, hvortil han ankommer med

(norsk text)

tas å være skjedd en ulykke i forbindelse med skipets drift, skal søforklaring holdes dersom det begjæres av Sjøfartsdirektoratet eller vedkommende skipsinspektør eller av skibsføreren eller rederen, eller dersom det bestemmes av vedkommende konsul.

## § 303.

*Kompetent myndighet.*

Sjøforklaring her i riket holdes for vedkommende herreds- eller byrett, som settes med sjökyndige domsmenn.

I Danmark, Finnland og Sverige holdes sjöforklaring for den rett eller annen myndighet som etter vedkommende lands lovgivning er kompetent til å utføre forretningen.

For övrig holdes sjöforklaring utenfor riket for konsulrett. Konsulretten består av vedkommende norske konsul og så vidt mulig to sjökyndige domsmenn, helst norske, danske, finske eller svenske skibsförere. Hvis det ikke er norsk konsul i den havn hvor sjöforklaringen skal holdes, kan sjöforklaring i stedet holdes for dansk, finsk eller svensk konsul i denne havn når vedkommende etter dansk, henholdsvis finsk eller svensk lovgivning er kompetent til å utføre slik forretning.

*(svensk text)*

medborgare och hava fyllt tjugufem år; ej må den vara ledamot, som är omyndig eller i konkurstillstånd. Har tid, för vilken sådan ledamot utsetts, gått till ända, är han dock skyldig att tjänstgöra vid fortsatt behandling av ärende, i vars handläggning han förut deltagit. Ersättning till särskild ledamot gäldas av statsverket enligt bestämmelser som meddelas av Konungen.

2 mom. I Danmark, Finland och Norge upptages sjöförklaring beträffande svenskt fartyg av myndighet, som är behörig enligt landets lagstiftning.

I övrigt upptages sjöförklaring utom riket av därtill behörig svensk konsul; där det lämpligen kan ske, böra vid sjöförklaringen biträda två av konsuln tillkallade, i sjöväsendet kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka ej förekommer jäv som gäller mot domare. Å ort, där behörig svensk konsul ej finnes, må sjöförklaring hållas inför dansk, finsk eller norsk konsul, som enligt sitt hemlands lag är behörig att utföra dylik förrättning.

*(finlandssvensk text)*

rig finsk konsul. Å ort, där behörig finsk konsul ej finnes, må dock sjöförklaring avgivas inför dansk, norsk eller svensk konsul, som enligt sitt hemlands lag äger upptaga sjöförklaring.

Har sjöförklaring avgivits å utrikes ort, eller har undersökning angående orsaken till olyckan verkställts av utländsk myndighet, skall befälhavaren ombesörja, att av behörig myndighet besannad avskrift av det vid förrättningen tillkomna protokollet insändes till sjöfartsstyrelsen.

Angående handläggning av sjöförklaring stadgas i 11 kap.

## 251 §.

Rådstuvurätt är första domstol i mål och ärenden, som skola bedömas efter denna lag.

Vid handläggning av mål och ärenden, som avses i 1 mom., skola två i sjöväsendet kunniga och erfarna ojäviga män vara tillstädes i rätten för att såsom sakkunniga densamma biträda. Sakkunnigas närvaro vare dock ej erforderlig, där rätten i anseende till sakens ringa betydelse eller beskaffenhet så beslutar.

Dessa sakkunniga förordnas av rätten före varje kalenderårs utgång att utöva befattningen under nästföljande kalenderår. För att i deras ställe tjänstgöra, då jäv eller förfall inträffar, böra två suppleanter av rätten tillika utses. Uppstår hinder jämväl för suppleant, tillkalle rätten för varje särskilt fall annan sakkunnig. Ej må någon utan laga skäl väg-

(dansk text)

skibet eller dets mandskab, for at bekræfte og om fornødent uddybe den afgivne søforklaring.

(norsk text)

Denne søforklaring afgives af skibets mandskab eller af dets mandskab, som bekræfter og om fornødent uddyber den afgivne søforklaring. Den afgives af skibets mandskab eller af dets mandskab, som bekræfter og om fornødent uddyber den afgivne søforklaring.

Denne søforklaring afgives af skibets mandskab eller af dets mandskab, som bekræfter og om fornødent uddyber den afgivne søforklaring. Den afgives af skibets mandskab eller af dets mandskab, som bekræfter og om fornødent uddyber den afgivne søforklaring.

Denne søforklaring afgives af skibets mandskab eller af dets mandskab, som bekræfter og om fornødent uddyber den afgivne søforklaring. Den afgives af skibets mandskab eller af dets mandskab, som bekræfter og om fornødent uddyber den afgivne søforklaring.



*(svensk text)*

304 §.

Om hinder ej möter, skall sjöförklaring hållas i den hamn där händelsen inträffat eller, om händelsen ägt rum till sjöss, i den första hamn, till vilken fartyget eller befälhavaren därefter anländer. Med sjöförklaring må dock anstå till annan hamn, om därigenom, utan att syftet med

*(finlandssvensk text)*

ra att mottaga eller fullgöra nu nämnt uppdrag.

252 §.

Innan sakkunnig utövar sin befattning, skall han avlägga efter denna lämpad tjänsteed.

Sakkunnig njute för varje mål skäligt arvode, som bestämmes av domstolen för varje särskilt sammanträde. I tvistemål erlægges arvodet förskottsvis av käranden, men stannar den tappande parten till last. I andra mål och för biträde vid behandling av sjöförklaring utgår arvodet av allmänna medel, på sätt därom är genom förordning stadgat.

253 §.

Sakkunnig åligger, då rätten det äskar eller han själv finner det nödigt för sakens behöriga utredande, gå rätten till handa med nödiga upplysningar i nautiska och sjötekniska spörsmål. Sakkunnig är berättigad att i sådant avseende genom rättens ordförande eller, med dennes begivande, själv till sakägare, vittne eller till upplysning inkallad person framställa frågor. Äskar rätten sakkunnigs yttrande i viss fråga, bör sådant av honom till protokollet avgivas.

Jfr 58 § ovan.

(dansk text)

(norsk text)

§ 304.

Er den begivenhed, der giver anledning til afgivelse af søforklaring, indtruffet eller opdaget under skibets ophold i havn, skal søforklaring afgives i denne havn. Er begivenheden indtruffet på søen, afgives søfor-

§ 304.

*Tid og sted for sjöforklaring.*

Dersom hendelsen er opdaget under skipets opphold i havn, skal sjöforklaringen holdes i denne havn, og ellers i den første havn skipet eller besetningen kommer til etter hendelsen.

*(svensk text)*

sjöförklaringen åsidosättes, kan vinnas avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller andra väsentliga fördelar.

Sjöfartsstyrelsen äger, om i visst fall särskilda skäl äro därtill, bestämma vilken domstol eller konsul, som skall upptaga sjöförklaringen.

*(finlandssvensk text)*

305 §.

Jfr 58 § ovan.

Det åligger befälhavaren eller redaren att hos myndighet, som har att upptaga sjöförklaringen, snarast möjligt göra anmälan därom.

Anmälningen skall vara skriftlig med uppgift å hela besättningen och å de personer, bland besättningen eller eljest, vilka antagas kunna lämna upplysning i saken, ävensom, såvitt ske kan, å sakägarna och deras ombud samt vara åtföljd av ett exemplar av sådan rapport som avses i 40 §.

Gäller anmälningen fall, som avses i 301 § 4, 6 eller 7, eller har sjöförklaring begärts av befälhavare eller lastägare enligt 302 §, och kan utredningssyftet med hänsyn

(dansk text)

klaring i den første havn, skibet eller besætningen ankommer til efter hændelsen. Afgivelse af søforklaring kan dog udsættes, indtil skibet eller besætningen ankommer til en anden havn, hvis der herved kan opnås en væsentlig begrænsning af skibets tidstab eller omkostninger eller andre væsentlige fordele under hensyntagen til begivenhedens art eller omfang og omstændighederne i øvrigt.

*Stk. 2.* Er skibet forsvundet, eller er hele besætningen omkommet, afholdes søforklaring, jfr. § 301, nr. 8, på skibets hjemsted, medmindre handelsministeriet giver tilladelse til, at søforklaring afholdes et andet sted.

## § 305.

I de tilfælde, hvor der efter § 301 er pligt til at afgive søforklaring, påhviler det skibsføreren — eller i det i § 301, nr. 8, nævnte tilfælde rederen — snarest muligt at indgive anmeldelse til den i § 303 omhandlede myndighed om afholdelse af søforklaring.

Er hændelsen indtruffet eller opdaget under skibets ophold i havn, skal anmeldelse ske inden udløbet af anden hverdag, efter at hændelsen indtraf eller opdagedes. Er begivenheden indtruffet på søen, regnes fristen fra skibets eller de skibbrudnes ankomst til red eller havn.

*Stk. 2.* Ved anmeldelsen skal ind-

(norsk text)

I særlige tilfelle kan sjøforklaring som skal holdes etter § 301 eller som er begjært etter § 302, utsettes til skipet kommer til en annen havn, hvis det derved kan oppnås vesentlig reduksjon av skipets tidstab eller omkostninger eller andre vesentlige fordeler, hensett til hendelsens art og omfang og omstendighetene for øvrig. Når sjøforklaringen blir holdt, skal retten i tilfelle gjøre anmerking i rettsboken om utsettelsen og om de forhold som har begrunnet den.

Er skipet forsvunnet, eller er hele besetningen omkommet, holdes sjøforklaringen på skipets hjemsted medmindre Sjøfartsdirektoratet samtykker i at den holdes i en annen rettskrets.

## § 305.

*Begjæring om sjøforklaring. Frist m. v.*

Når sjøforklaring pliktes holdt, skal rederen eller skipsføreren snarest mulig etter at hendelsen ble oppdaget, fremsette begjæring om sjøforklaring for retten. Er hendelsen oppdaget under skipets opphold i havn, må begjæringen være fremsatt senest innen utløpet av neste virkedag, og ellers senest innen utløpet av annen virkedag etter at skipet eller besetningen kom til havn.

En begjæring fremsatt av rederen eller skipsføreren skal være led-saget av:

1. Ordrett utskrift (eller fotokopi) av hva skipsbøkene inneholder om det som er hendt, eller, hvis

*(svensk text)*

till händelsens beskaffenhet lämpligen tillgodoses utan att sjöförklaringen upptages vid förhandling, må rättsens ordförande eller konsuln, såframt ej sjöfartsstyrelsen påkallar att upptagandet sker vid förhandling, ensam vidtaga de åtgärder och ombesörja den utredning, som med hänsyn till sjöfartssäkerheten eller eljest finnes erforderlig.

## 306 §.

Då sjöförklaring upptages vid förhandling, skall rätten eller konsuln höra fartygets befälhavare och de medlemmar av besättningen, vilka antagas kunna lämna upplysning om händelsen. Till upplysning i saken må även andra personer höras.

Handlingar eller föremål, vilka kunna antagas tjäna till upplysning i saken, böra granskas av rätten eller konsuln. Där så prövas erforderligt, må föreläggande vid vite meddelas att vid förrättningen förete sådana handlingar och föremål som nu sagts. Om det kan antagas, att utredningen därigenom främjas, skall rätten eller konsuln hålla syn å fartyget eller den plats där händelsen timat.

Händelsen och dess orsaker skola såvitt möjligt klarläggas vid sjöförklaringen. Utredning bör företagas beträffande samtliga förhållanden, som må hava medverkat till händel-

*(finlandssvensk text)*

## 255 §.

Vid handläggning av sjöförklaring skall rätten söka åstadkomma fullständig utredning angående händelsen och dess orsaker. Vid förhandlingens början skola fartygets dagböcker och kladdar därtill i avseende å innehållet i nödiga delar jämföras med varandra och med det vid anmälingen fogade exemplaret av den i 59 § avsedda rapporten. Därefter skola först befälhavaren och sedan de till upplysning i saken inkallade personerna, var för sig, avgiva en såvitt möjligt sammanhängande berättelse angående händelsen. Är någons berättelse ofullständig eller obestämd, bör rätten genom lämpliga frågor söka utröna, vad han i verkligheten erfarit om händelsen. Sedan samtliga berättelser avgivits, skall befälhavaren och närvarande saksägare lämnas tillfälle att över samma yttra sig. Därefter låte rät-

*(dansk text)*

leveres en ordret udskrift af, hvad der om det forefaldne er tilført skibsdagbogen eller maskindagbogen, eller, hvis sådanne ikke er ført eller er gået tabt, en skriftlig fremstilling af begivenheden. Endvidere skal der fremlægges en fortegnelse over skibets mandskab og andre personer, der antages at kunne give oplysning i sagen, samt om muligt en angivelse af de i sagen interesserede personer eller deres befuldmægtigede.

Skibets dagbøger med dertil hørende kladder skal fremlægges under søforklaringen.

*(norsk text)*

skipsböcker ikke er fört eller de er gått tapt, en skriftlig redegjørelse for hendelsen.

2. Fullstendig fortegnelse over skipets mannskap.
3. Oppgave over de av skipets mannskap og andre som antas å kunne gi opplysning om hendelsen.
4. Så vidt mulig oppgave over de i saken interesserte personer og deres lokale representanter.

## § 306.

*Formål m. v.*

Ved sjøforklaring skal retten avhøre skipsføreren og de av skipets mannskap som den antar kan gi opplysning om vedkommende hendelse. Den kan også avhøre andre vitner hvis den finner det hensiktsmessig at deres forklaring blir innhentet i forbindelse med skipsføreren eller mannskapets. Den kan besikte skipet og det sted hvor hendelsen fant sted, og foreta annen granskning som hensiktsmessig kan skje i forbindelse med vitneavhøringen.

Gjennom undersøkelsen skal det søkes så vidt mulig fullstendige opplysninger om de faktiske omstendigheter ved og årsakene til hendelsen, særlig om forhold som er av betydning for bedømmelsen av skipets sjödyktighet eller for vurderingen av reglene om sjödyktighet og sikkerhet til sjös, og om forhold som kan tenkes å begrunne straffansvar eller an-

*(svensk text)*

sen eller som eljest äro av betydelse från sjöfartssäkerhetens synpunkt.

*(finlandssvensk text)*

ten, där ej laga hinder möter eller rätten eljest med avseende å förekommande omständigheter finner edgång ej kunna äga rum, befälhavaren och de till upplysning i saken inkallade sina berättelser, efter det de blivit ur protokollet upplästa, med ed bekräfta.

Rätten äge till förhöret inkalla jämväl andra av besättningen än dem befälhavaren anmält ävensom andra personer, vilka icke höra till besättningen, så ock att vid behov förrätta syn å fartyget eller olycksstället samt rörande frågor, vilkas bedömande förutsätter särskild sakkunskap, infordra yttrande av sakkunniga. De personer, vilka sålunda inkallats eller anlitats, tillkomme ersättning av statsmedel efter rättens prövning.

Avgives sjöförklaring å annan än i 58 § 1 mom. avsedd ort, skall rätten i protokollet göra anteckning om orsaken därtill.

## 307 §.

1 mom. Det åligger rättens ordförande att, om ej fall som avses i 305 § tredje stycket föreligger, så snart ske kan efter mottagen anmälan utsätta sammanträde för upptagande av sjöförklaring. Sammanträde må utsättas att äga rum ombord å fartyget.

Ordföranden skall på ändamålsenligt sätt till sammanträdet kalla dem, som skola höras till upplysning i saken; personer, som tillhöra fartygets besättning, må kallas genom att föreläggande meddelas befälhavaren

## 254 §.

När anmälan till sjöförklaringsavgivande skett på sätt i 58 § är stadgat, utsatte rättens ordförande, så vitt möjligt i enlighet med befälhavarens önskan, tiden för sammanträdet till upptagande av sjöförklaring inför rätta och förständige befälhavaren att därvid förete skeppsdagboken och maskindagboken, där sådana förts och de finnas i behåll, samt i avseende å hörande för rätten anmäla de personer, vilka antagas bäst kunna lämna upplysning i saken. Om tiden för sammanträdet skall ordfö-

(dansk text)

(norsk text)

net ansvar for rederen, skipsføreren, mannskapet eller andre.

Skipsinspektøren har også adgang til å stille andre spørsmål som han finner nødvendig for å kontrollere om reglene om sjödyktighet og sikkerhet til sjös er overholdt.

## § 306.

I tilfælde af sammenstød, jfr. § 301, nr. 4, skal søforklaring så vidt muligt afholdes på samme tidspunkt, som søforklaring afgives for det andet skib. Handelsministeriet kan med henblik herpå tillade, at søforklaringen udsættes.

*Stk. 2.* Pligten til at afgive søforklaring efter § 301 bortfalder i tilfælde af sammenstød med udenlandsk skib, jfr. herved § 223 a, for hvilket der ikke efter dets hjemlands lovgivning består tilsvarende pligt, medmindre handelsministeriet i det

## § 307.

*Berammelse og varsling.*

Rettsmøte til sjöforklaring skal holdes snarest mulig etter at begjæring er mottatt. Rettsmötet skal fortrinnsvis holdes ombord på skipet. Retten varsler skipsføreren og så vidt mulig reder, ladningseiere, assurantörer og andre interesserte samt vedkommende skipsinspektör og politimester om berammelsen. Sjöforklaringen kan holdes selv om noen som er eller skulle ha vært varslet, ikke möter.

Retten sørger for at vitnene blir innkalt på den måte den finner mest



*(svensk text)*

att medhava dem till sammanträdet. Befälhavaren skall föreläggas att till sammanträdet medföra fartygets dagböcker och kladdar därtill i huvudskrift, där de finnas i behåll, ävensom, efter ordförandens anvisningar, andra handlingar och föremål, som kunna tjäna till upplysning vid sjöförklaringen. Ordföranden skall vidare, där så ske kan, genom särskilt meddelande underrätta saksägarna om tid och plats för sammanträdet ävensom var och när den om händelsen ingivna anmälan med därtill hörande handlingar finnes tillgänglig. Sjöfartsstyrelsen skall städse erhålla underrättelse om tid och plats för sammanträdet.

Det åligger de särskilda ledamöterna att taga del av de handlingar, som bifogats anmälningen, samt att för rättens ordförande före sammanträdet skriftligen ange de förhållanden, om vilka från sjöteknisk synpunkt med avseende å olyckans art upplysningar påkallas.

2 mom. Vad i denna paragraf är stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl i fråga om sjöförklaring inför konsul.

308 §.

Vid förhandlingens början skola fartygets dagböcker och kladdar därtill i avseende å innehållet jämföras med varandra och med det vid anmälningen fogade exemplaret av den i 40 § avsedda rapporten.

*(finlandssvensk text)*

randen kungöra å rättens anslagstavla eller, såvitt det utan dröjsmål kan ske, genom särskilt meddelande underrätta de personer, vilka saken kan angå, eller deras ombud å orten ävensom vederbörande sjöfartsinspektör eller, om denne icke kan anträffas, sjöfartsstyrelsen, så ock allmänna åklagaren.

De sakkunniga skola ofördröjligen underrättas om inkommen anmälan till upptagande av sjöförklaring. Det åligger dem att taga del av de handlingar, som fogats vid anmälningen, samt att för rättens ordförande före sammanträdet ange de förhållanden, om vilka från sjöteknisk synpunkt med avseende å olyckans art upplysningar påkallas.

Jfr 255 § ovan.

*(dansk text)*

enkelte tilfælde giver udtrykkeligt påbud om, at søforklaring skal afgives. Handelsministeriet træffer bestemmelse om, hvilke fremmede landes skibe denne regel gælder, og hvad der i sådanne tilfælde vil være at iagttage.

*(norsk text)*

hensiktsmessig. Vitner som hörer til skipets mannskap, kan alltid innkalles gjennom skipsføreren.

I sammenstøtstilfelle skal sjöforklaringen så vidt mulig holdes til samme tid som sjöforklaring for det annet skips vedkommende blir holdt. Sjöfartsdirektoratet kan i dette öyemed tilstå utsettelse.

Dersom sjöforklaringene ikke blir holdt samtidig, kan retten på begjæring av rederen av det skip som först holder sjöforklaring, ved kjennelse beslutte at sjöforklaringen skal holdes for lukkede döer og uten adgang for andre enn representanter for det offentlige og skipets rederi. För retten avsier kjennelse, skal den så vidt mulig ha gitt det annet skips reder anledning til uttalelse. Blir sjöforklaringen holdt for lukkede döer, skal forhandlingene holdes hemmelig inntil det annet skip har holdt sjöforklaring. Inntil dette tidspunkt kan bare de som fikk være til stede, gis adgang til å gjöre seg kjent med rettsboken, sakens dokumenter og skipsbökene.<sup>1</sup>

Jfr § 305 ovan.

§ 308.

*Fremleggelse av skipsböker.*

Ved sjöforklaringen skal skipsbökene fremlegges for retten. Det samme gjelder de kladdeböker til skipsbökene som i tilfelle er fört. Skipsbökene sammenholdes så vel med kladdebökene som med den utskrift som er innlevert.

<sup>1</sup> Jfr det svenska förslaget till ändring i sekretesslagen.

*(svensk text)*

309 §.

1 mom. Befälhavaren och övriga personer, som kallats till upplysning i saken, skola höras var för sig. Ej må någon av dem närvara under förhör med annan eller under den i 308 § omförmälda genomgången av handlingar, med mindre särskilda skäl föranleda därtill.

Förhör hålles av rätten. Med rättsens tillstånd må förhör hållas av företrädare för sjöfartsstyrelsen eller av sakägare. Sedan samtliga berättelser avgivits, böra de som hörts bekräfta sina berättelser med vittnesed, om ej laga hinder däremot möter eller rätten eljest med avseende å sakens omständigheter finner edgång icke böra äga rum.

Skriftligt undersökningsmaterial framlägges och syn företages å sådan tidpunkt under förhandlingen, som prövas lämplig. Förhör må hållas i omedelbart samband med syn.

2 mom. Person, som icke tillhör besättningen, vare för sin inställelse berättigad till ersättning av allmänna medel efter vad om ersättning till vittne är stadgat.

3 mom. Vad i denna paragraf är stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl i fråga om sjöförklaring inför konsul; dock äge konsul ej upptaga ed.

310 §.

Sedan sjöförklaring avslutats, skall rätten eller konsulen ofördröjli-

*(finlandssvensk text)*

Jfr 255 § ovan.

258 §.

Vad i 255—257 §§ stadgas om sjöförklaring vid domstol skall i tillämp-

*(dansk text)**(norsk text)*

## § 309.

*Vitneavhør m. v.*

Avhøringen av skipsføreren og de andre vitner finner sted etter reglene i tvistemålslovens kap. 15 for så vidt ikke annet er bestemt i det følgende. Ingen må høre på en annens forklaring. Så vidt mulig må ingen som har avgitt forklaring, få adgang til samkvem med noen som skal avgi forklaring.

Hvis skipsinspektøren eller annen representant for påtalemyndigheten er til stede, skal avhøringen som regel foretas av denne. Ellers foretar rettens formann avhøringen, medmindre han finner å kunne overlate den til rederen, ladningseierne, assurandørene eller andre interesserte. Under enhver omstendighet gis disse adgang til etter avhøringen av hver enkelt å rette spørsmål til vedkommende. Også domsmennene har rett til å stille spørsmål.

Granskning finner sted etter reglene i tvistemålslovens kap. 17.

## § 315.

*Sjöforklaring eller lignende for utenlandsk myndighet.*

Når forklaring i anledning av hendelse som nevnt i § 301 er avgitt for

*(svensk text)*

gen till sjöfartsstyrelsen insända protokoll över förrättningen samt fullständiga avskrifter av fartygets dagböcker och kladdar därtill i de delar, som framlagts vid sjöförklaringen.

Har å utländsk ort vederbörlig myndighet eller annat utredningsorgan verkställt undersökning angående händelse som avses i 301 och 302 §§, skall konsul, där så ske kan, tillställa sjöfartsstyrelsen avskrift av utredningshandlingarna.

## 311 §.

Finnes sjöförklaring vara i något avseende ofullständig, äger sjöfartsstyrelsen förordna, att den skall fullständigas. Styrelsen bestämmer vilken domstol eller konsul, som skall ombesörja den ytterligare utredningen.

Om tillfredsställande utredning angående händelse som avses i 301 § finnes tillgänglig, äger sjöfartsstyrelsen förordna, att sjöförklaring ej skall äga rum.

## 312 §.

Gäller sjöförklaring sammanstötning med annat fartyg, äger rättens ordförande låta med sjöförklaringen anstå, såframt därigenom sjöförklaring kommer till stånd samtidigt med sjöförklaring eller motsvarande utredning beträffande det andra far-

*(finlandssvensk text)*

liga delar gälla jämväl då sjöförklaring upptages av konsul, dock att edgång icke må äga rum inför denne.

Utdrag av det vid handläggning av sjöförklaringen tillkomna protokollet bör utan lösen tillställas vederbörande sjöfartsinspektör. Protokollsutdrag må dock icke utfärdas åt redaren eller befälhavaren, där sådant icke begärts.

Jfr även 58 § ovan.

## 256 §.

Härrör händelsen av sammanstötning med utländskt fartyg, vare sjöförklaring ej erforderlig, där ej för det andra fartyget samtidigt avgives sjöförklaring, eller det andra fartyget enligt sin nationella lag ej är skyldigt att avgiva sådan förklaring.

(dansk text)

(norsk text)

utenlandsk myndighet, skal skipets fører eller reder straks varsle skipsinspektøren. Rederen plikter etter pålegg fra skipsinspektøren så vidt mulig å skaffe utskrift av forklaringen.

## § 307.

Hvis der, efter at søforklaring er afholdt, fremkommer nye oplysninger, som må antages at være af væsentlig betydning, kan de i § 302 nævnte myndigheder eller personer begære ny søforklaring afholdt.

## § 308.

Handelsministeriet kan meddele fritagelse for pligten til at afgive søforklaring i henhold til § 301, såfremt sagen findes tilstrækkelig oplyst gennem anden tilgængelig undersøgelse, eller andre særlige grunde måtte tale derfor.

Jfr § 306 ovan.

## § 310.

*Ny sjøforklaring.*

Hvis det, etter at en sjøforklaring er holdt, fremkommer nye opplysninger som antas å være av vesentlig betydning, kan ny sjøforklaring holdes på begjæring eller etter bestemmelse av noen som nevnt i § 302.

## § 311.

*Fritagelse for sjøforklaring.*

Sjøfartsdirektoratet kan fritta forplikten til å holde sjøforklaring etter § 301 dersom det finner at saken er tilstrekkelig opplyst gjennom undersøkelser på annen måte.

## § 312.

*Sammenstöt med fremmed skip.*

Reglene i § 307 tredje og fjerde ledd gjelder også ved sammenstöt med fremmed skip. I så fall likestilles med sjøforklaring tilsvarende annen undersökelse for det fremmede skips vedkommende.

Medmindre Sjøfartsdirektoratet

*(svensk text)*

tyget. Kan detta syfte ej vinnas, skall rätten, om så begäres av befälhavaren eller redaren för det fartyg beträffande vilket sjöförklaring först hålles och ej synnerliga skäl tala däremot, förordna att sjöförklaringen skall helt eller delvis äga rum inom stängda dörrar och att därvid icke må närvara annan enskild sakägare än redaren och den, som meddelat försäkring för fartyget. Vad sålunda stadgats skall äga tillämpning jämväl i fråga om sjöförklaring inför konsul.

Har sammanstötning skett med utländskt fartyg, för vilket icke verkställes utredning motsvarande sjöförklaring, vare ej erforderligt att sjöförklaring upptages, med mindre sjöfartsstyrelsen bestämmer annorlunda.

Rörande inskränkning i rätten att utbekomma allmänna handlingar i ärende, som rör sjöförklaring i anledning av sammanstötning mellan fartyg, är särskilt stadgat.

## 313 §.

I fråga om fartyg hemmahörande i Danmark, Finland eller Norge skall rätten eller konsul upptaga sjöförklaring, såframt begäran därom göres av befälhavaren eller fartygets redare eller av behörig myndighet i fartygets hemland. Beträffande fartyg, som hör hemma i annat främmande land, skall jämväl hållas sjöförklaring på begäran som nyss sagts, om skäl därtill äro.

*(finlandssvensk text)*

Gäller sjöförklaring sammanstötning med annat fartyg, äger rättens ordförande låta med sjöförklaringen anstå, såframt därigenom sjöförklaring kommer till stånd samtidigt med sjöförklaring eller motsvarande utredning beträffande det andra fartyget. Kan detta syfte ej vinnas, skall rätten, om så begäres av befälhavaren eller redaren för det fartyg, beträffande vilket sjöförklaring först hålles och ej synnerliga skäl tala däremot, förordna, att sjöförklaringen skall helt eller delvis äga rum inom stängda dörrar och att därvid icke må närvara andra än redaren och allmänna åklagaren samt vederbörande sjöfartsinspektör och tullmyndighet. Förhandlingarna skola hållas hemliga, till dess för det andra fartyget avgivits sjöförklaring eller rätten återkallar förordnandet.

Vad i 2 mom. stadgats skall äga tillämpning jämväl i fråga om sjöförklaring inför konsul.

## 257 §.

I fråga om fartyg hemmahörande i Danmark, Norge eller Sverige skall rätten eller konsul upptaga sjöförklaring, såframt begäran därom göres av befälhavaren eller fartygets redare eller av behörig myndighet i fartygets hemland. Beträffande fartyg, som hör hemma i annat främmande land, må jämväl hållas sjöförklaring på begäran som här sagts, om skäl därtill äro.

*(dansk text)**(norsk text)*

påbyr det, pliktes sjöforklaring ikke holdt når skipet har støtt sammen med fremmed skip som etter sin nasjonale rett ikke har tilsvarende plikt. Rederen skal i tilfelle straks underrette skipsinspektören. Kongen kan treffe bestemmelse om hvilke fremmede lands skip dette gjelder, og utferdiger forskrifter om hva som i disse tilfelle skal iakttas.

## § 313.

*Sjöforklaring for fremmede skip.*

For så vidt angår skip hjemmehørende i Danmark, Finland eller Sverige, skal retten holde sjöforklaring etter foranstående regler dersom det begjæres av skipsføreren eller rederen eller av vedkommende fremmede lands myndigheter. Også for andre fremmede skips vedkommende kan retten holde sjöforklaring etter begjæring som nevnt.

Hvis norske interesser kan antas berørt, skal sjöforklaring alltid holdes når det begjæres av Sjøfartsdirektoratet eller skipsinspektören.



*(svensk text)*

314 §.

Har händelse som avses i 301 § medfört stora förluster i liv eller egendom eller kan utredningen eljest väntas bliva synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet, äger Konungen förordna, att den med sjöförklaring avsedda utredningen skall verkställas av särskild undersökningskommission. Kommissionen skall bestå av personer, som företräda erforderlig juridisk, nautisk och teknisk sakkunskap.

*(finlandssvensk text)*

259 §.

Har händelse, som avses i 57 §, medfört stora förluster i liv eller egendom eller kan utredning eljest väntas bliva synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet, äger handels- och industriministeriet förordna särskild undersökningskommission för utredning av händelsen och dess orsaker. Kommissionen skall bestå av personer, som företräda erforderlig juridisk, nautisk och teknisk sakkunskap.

315 §.

Närmare föreskrifter om tillämpningen av vad ovan i detta kapitel är stadgat meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av sjöfartsstyrelsen.

*(dansk text)*

## § 309.

Er der hverken gennem søforklaringen eller andre i sagens anledning foretagne undersøgelser tilvejebragt fyldestgørende oplysninger om ulykkens årsag, og ulykkens karakter eller hensynet til betryggelsen af sikkerheden til søs begrunder det, kan handelsministeren i særlige tilfælde, navnlig når yderligere undersøgelser må antages at blive særlig omfattende, og undersøgelserne vil kræve samvirken af særligt sagkyndige på flere områder, nedsætte en særlig undersøgelsekommission til behandling af sagen. Kommissionen skal bestå af en dommer som formand og et af handelsministeren i den enkelte sag nærmere fastsat antal personer, der er i besiddelse af fornøden nautisk og teknisk sagkundskab.

*Stk. 2.* Ved behandlingen af den til kommissionen henviste sag finder de for ekstraordinære retter i straffesager gældende regler, jfr. retsplejelovens § 21, tilsvarende anvendelse. Kommissionen afgør om dens møder skal være offentlige.

*Stk. 3.* Når undersøgelsen er afsluttet fremkommer kommissionen med en redegørelse om de fremkomne oplysninger om årsagen til ulykken samt eventuelt med forslag til foranstaltninger, der vil være egnede til at forebygge ulykke og ulykkesrisiko af samme eller lignende art.

*(norsk text)*

## § 314.

*Undersökelseskommisjon.*

Har en hændelse som nevnt i § 301 medført store tap av liv eller eiendom, eller kan undersökelsen ellers antas å bli særlig omfattende eller av innviklet art, kan Kongen nedsette en særskilt undersökelseskommisjon. Kommisjonenens medlemmer skal representere tilstrekkelig juridisk, nautisk og teknisk sakkyndighet. Formannen skal fylle vilkårene for å være høyesterettsdommer. Kongen gir nærmere regler om kommisjonen. For övrig får reglene om sjöforklaring tilsvarende anvendelse så langt de passer.



# NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1963

1. Øresunds-forbindelsen. 1. del.
2. Fiske och flötning i gränsvattnen mellan Finland och Sverige.

# STATENS

## OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1963

### *Systematisk förteckning*

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

#### **Justitiedepartementet**

Utlännings tillträde till offentlig tjänst. [7]  
Författningsutredningen: VI. Sveriges statsklick.  
Del 1. Lagförslag. [16] Del 4. Bilagor. [19]  
Bärgarlönens fördelning sjöförklaring m. m. [20]

#### **Utrikesdepartementet**

Utrikesförvaltningens organisation och personalbehov. [3]  
Administrativ organisation inom utrikesförvaltningen. [4]

#### **Försvarsdepartementet**

Försvarskostnaderna budgetåren 1963/67. [5]

#### **Finansdepartementet**

Preliminär nationalbudget för år 1963. [8]  
Undersökning av taxeringsutfallet. [14]

#### **Ecklesiastikdepartementet**

En teknisk institution inom Stockholms universitet. [1]  
1955 års universitetsutredning VII. 1. Universitetens och högskolornas organisation och förvaltning. [9]  
2. Universitetsväsendets organisation. [10]  
Utbildning av lärare för jordbruk och skogsbruk samt fortbildning av lärare i yrkesämnen. [13]  
1960 års gymnasieutredning. 1. Vägen genom gymnasiet. [15]

#### **Handelsdepartementet**

Översättning av fördrag angående upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen och tillhörande dokument. [12]

#### **Inrikesdepartementet**

Kommunalförbundens lånerätt. [2]  
Indelnings- och samarbetsfrågor i Göteborgs- och Malmöområdena. [6]  
Uppehållstillstånd m. m. för utländska studerande. [11]

