

Nr 166

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring i sjölagen; given Stockholms slott den 9 september 1964.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om ändring i sjölagen.

GUSTAF ADOLF

Herman Kling

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i sjölagens bärgningsregler och ansvarsbestämmelser.

Såvitt angår bärgningsreglerna innebär förslaget, att rätten till ersättning ur bruttobärgarlönen utvidgas, att särskilt förtjänstfull bärgarinsats av enskild sjöman skall kunna premieras samt att besättningen skall erhålla större andel av nettobärgarlönen än hittills. Lots på ett bärgande fartyg föreslås skola äga del i bärgarlönen som om han var medlem av fartygets besättning. Dessutom upptager förslaget vissa bestämmelser för det fall att bärgning utförts av statsfartyg samt en komplettering till sjölagens särskilda preskriptionsregler.

I fråga om ansvarsbestämmelserna innefattar förslaget följdändringar till brottsbalken.

Förslag
till
Lag
om ändring i sjölagen

Härigenom förordnas, dels att 150, 224, 225, 227—229, 284, 287, 288 och 290—295 §§ sjölagen skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, dels att till sjölagen skola fogas tre nya paragrafer, betecknade 230 §, 231 § och 232 §, av nedan angiven lydelse, dels att 311 och 312 §§ sjölagen skola upphöra att gälla.¹

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

150 §.

Fraktbidrag till — — — — — tidsbefraktaren ensam.

Den andel i bärgarlön som tillkommer redaren skall, sedan befraktaren tillgodoförts gottgörelse för tidsfrakt och bränsle, lika fördelas mellan bortfraktaren och befraktaren.

Har fartyget utfört bärgning, skall sådan ersättning för löner och kost, som avses i 229 § 1 mom. första stycket 2, tillfalla befraktaren. Den andel i bärgarlönen, som enligt andra stycket av samma moment tillkommer redaren, skall fördelas lika mellan bortfraktaren och befraktaren.

224 §.

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, äge undfå bärgarlön. Till andel i lön, som för sådan bärgning skall utgå, vare ock den berättigad, vilken under den nöd, som föranlett bärgningen, räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning.

Den som bärgar fartyg, vilket förolyckats eller är i fara, eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, så ock envar, som medverkar vid bärgningen, äger rätt till bärgarlön. Till andel i bärgarlön är även den berättigad, vilken under den fara som föranlett bärgningen räddat någon från fartyget eller medverkat vid räddningen.

Den, som vid bärgningsföretag medverkat trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, äge ej rätt till bärgarlön.

Har någon medverkat vid bärgningsföretag trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, äger han icke rätt till bärgarlön.

¹ Senaste lydelse se beträffande 150 § SFS 1936: 276, 224 § SFS 1964: 85, 284 § SFS 1928: 161, 225 och 227 §§ SFS 1912: 326, 287 och 295 §§ SFS 1952: 531, 288 och 311 §§ SFS 1922: 271, 292 § SFS 1914: 347 och 294 § SFS 1914: 348.

Upphört att gälla ha 230—232 §§ enl. SFS 1927: 78.

(Nuvarande lydelse)

efter det betalning erlades, eller have förlorat sin talan.

228 §.

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

Har fartyg under resa något bärgat, skall av bärgarlönen, sedan därav först gottgjorts den skada, som genom bärgningen må hava tillfogats fartyg eller last, redaren erhålla två tredjedelar, om fartyget är ångfartyg, men eljest hälften, samt återstoden lika fördelas mellan befälhavaren och besättningen; vad besättningen tillfaller skall fördelas i förhållande till den avlöning, envar åtnjuter. Avtal därom att av bärgarlön, som kan med fartyg förtjänas, ringare andel, än nu är sagt, skall tillfalla befälhavaren eller besättningen vare ogilt, där ej fartyget är särskilt utrustat för bärgningsarbete eller avtalet angår utförande av visst bärgningsföretag.

(Föreslagen lydelse)

sex månader efter det betalning erlades. *Försittes denna tid, har han förlorat sin talan.*

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

1. ersättning för skada, som genom bärgningen må hava tillfogats fartyget, lasten eller annan egendom ombord,

2. ersättning för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen, som uppkommit i anledning av bärgningen,

3. särskild gottgörelse som må tillerkännas sjöman, vilken vid bärgningen gjort synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara.

Av återstoden skall redaren erhålla tre femtedelar. Resten skall med en tredjedel tillfalla befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen att fördelas i förhållande till den avlöning envar åtnjuter. Befälhavarens andel skall dock alltid uppgå till minst det dubbla av den högst avlönade besättningsmannens andel. Lots på fartyget äger taga del i bärgarlönen som om han var medlem av besättningen och, om han icke är anställd hos redaren, uppbar lön såsom främste styrman.

2 mom. Om 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, må bärgarlön fördelas efter andra grunder än som sägs i 1 mom.

3 mom. Avtal om att av bärgarlön,

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

som kan förtjänas med fartyg, ringare andel än som sägs i 1 mom. skall tillfalla befälhavaren eller besättningen är icke giltigt, med mindre fartyget driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat härför eller avtalet ingåtts i samband med påmönstring och avser utförandet av visst bärgningsföretag.

230 §.

Har bärgning utförts av svensk statsfartyg, som brukas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, skall vad i 229 § är stadgat äga motsvarande tillämpning. Den del av bärgarlönen, som icke tillfaller staten, skall dock fördelas mellan de ombordvarande efter regler som Konungen fastställer.

Staten må utan ansvarighet gentemot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

231 §.

Anspråk på särskild gottgörelse enligt 229 § 1 mom. första stycket 3 skall anmälas hos redaren eller befälhavaren inom tre månader efter det att bärgningsföretaget slutförts.

Twist om gottgörelse, som avses i första stycket, prövas av sjömansnämnden i Stockholms sjömanshusdistrikt. Talan må ej föras mot nämndens beslut i sådan twist.

229 §.

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.

232 §.

Utan bärgarnas medgivande må icke, innan bärgarlönen betalats eller säkerhet för denna ställts, bärgat fartyg lämna det ställe, dit det förts efter bärgningen, eller bärgat gods tagas i besittning av ägaren.

284 §.

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

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

(Nuvarande lydelse)

med straffarbete i två år, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff. För grov försummelse av deras rätt och bästa vare straffet böter eller fängelse i högst ett år.

311 §.

Brott, som i 290 § omförmäles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att målsägande angivit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag, lände till efter rättelse vad sådan lag stadgar i fråga om rätt till åtal.

291 §.

Avviker befälhavaren ur tjänsten och överger det honom anförtrodda fartyg, straffes med straffarbete i högst två år eller fängelse eller, där omständigheterna äro synnerligen mildrande, med böter, ej under femtio kronor.

Lämnar befälhavare fartyget när det är stätt i fara, utan att iakttaga vad i 43 § stadgas eller vad eljest åligger honom såsom god sjöman, straffes med böter, ej under etthundra kronor, eller med fängelse.

292 §.

1 mom. Har befälhavare, utan att nödtvång 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 dem, som voro ombord, straffes med fängelse i högst ett år eller böter från och med etthundra till och med femtusen kronor.

Lika med befälhavare straffes redare eller annan, där han uppsåtligt förlätt befälhavare till sådan förbrytelse eller med råd eller dåd den

(Föreslagen lydelse)

dagsböter eller fängelse i högst två år, om ej för gärningen är stadgat svårare straff i brottsbalken. För grov försummelse av deras rätt och bästa dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Brott som avses i denna paragraf må ej åtalas av åklagare, med mindre målsägande angivit brottet till åtal. Skall straff för brottet ådömas enligt brottsbalken, gäller vad där är stadgat om rätt till åtal.

Avviker befälhavare ur tjänsten och överger det honom anförtrodda fartyget, dömes till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter.

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

1 mom. Har befälhavare, utan att nödtvång 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 två år. Hava flera medverkat till sådan gärning, skall gälla vad som är stadgat i 23 kap. brottsbalken.

Till straff, som sägs i första stycket, dömes redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, om han med vetskap om

(Nuvarande lydelse)

samma främjat, så ock redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, där han med vetskap om sådana brister eller fel, som ovan omförmälas, 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. förmäles, straffes med böter till och med ettusen kronor.

Till enahanda straff dömes redare eller annan, där han uppsåtligen förlätt befälhavaren till sådan förseelse eller med råd eller dåd densamma främjat, så ock redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, där han med vetskap om, att fel eller brist förelegat i något av de avseenden, 5 a § omförmäler, 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 § är honom ålagt, straffes med böter till och med ettusen kronor.

4 mom. Har genom åtgärd eller försummelse, som ovan sagts, skada vållats, må i fall, varom i 1 mom. förmäles, till fängelse i högst två år, samt i de i 2 och 3 mom. nämnda fall till fängelse i högst ett år dömas, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Är befälhavare genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten på annat sätt, än i 292 § sägs, vållande till sjöolycka, straffes med böter eller med fängelse i högst ett år, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Har sammanstötning eller sådan händelse, som i 223 a § sägs, timat

(Föreslagen lydelse)

sådana brister eller fel som där 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 avses i 1 mom., dömes till dagsböter. Hava flera medverkat till sådan gärning, skall gälla vad som är stadgat i 23 kap. brottsbalken.

Till straff, som sägs i första stycket, dömes redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, om han med vetskap om att fel eller brist förelegat 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 som åligger honom enligt 32 §, dömes till dagsböter.

4 mom. Till straff enligt denna paragraf må ej dömas, om för gärningen är stadgat svårare straff i brottsbalken.

293 §.

Är befälhavare genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten, på annat sätt än som avses i 292 § 1 mom., vållande till sjöolycka, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år, om ej för gärningen är stadgat svårare straff i brottsbalken.

294 §.

Har sammanstötning eller händelse, som sägs i 223 a §, timat och ur-

(Nuvarande lydelse)

och uraktlåter befälhavare något av vad enligt 223 § åligger honom att för ty fall iakttaga, straffes med böter, ej under etthundra kronor, eller med fängelse. Äro omständigheterna synnerligen försvårade, må till straffarbete i högst två år dömas.

Uraktlåter befälhavare något av vad enligt 34 a § första stycket eller 34 b § åligger honom, dömes till böter eller fängelse.

(Föreslagen lydelse)

aktlåter befälhavaren något av vad som enligt 223 § åligger honom att iakttaga i sådant fall, dömes till dagsböter eller fängelse i högst två år.

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

295 §.

Vägrar befälhavare utan lagligt hinder att i sådant fall, som i 34 § omförmäles, å sitt fartyg medtaga befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter, straffes med böter.

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.

312 §.

I avseende å straff, vartill efter denna lag dömes, gälle, där ej här ovan är annorlunda stadgat, vad allmän lag föreskriver.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1965.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementens ärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 29 maj 1964.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, fråga om *sjölagens bärgningsregler m. m.* samt anför därvid följande.

Inledning

Sjölagen innehåller i 9 kap. vissa regler rörande bärgning och i 12 kap. ansvarsbestämmelser.

Bärgningsreglerna grundar sig — liksom motsvarande danska, finska och norska bestämmelser — i vissa delar på en i Bryssel år 1910 antagen konvention i ämnet, vilken Sverige ratificerat år 1913. Sjölagskommittén¹ har i betänkande angående bärgarlönens fördelning, sjöförklaring m. m. (SOU 1963: 20) lagt fram förslag till ändringar i bl. a. bärgningskapitlet. Rörande fördelningen av bärgarlön överensstämmer förslaget väsentligen med motsvarande lagförslag, framlagda i Danmark, Finland och Norge. I Norge har proposition i enlighet med förslaget redan lagts fram för stortinget.

Sjölagens ansvarsbestämmelser bearbetas för närvarande av sjölagskommittén. Redan nu erfordras emellertid vissa ändringar för en anpassning av ansvarsbestämmelserna till brottsbalken, som skall träda i kraft den 1 januari 1965. Sjölagskommittén har i betänkandet föreslagit härav föranledda ändringar i sjölagen. Kommittén har vidare framlagt förslag till ändrade regler om sjöförklaring och sjöförhör. Jag avser att upptaga dessa sistnämnda förslag till behandling i annat sammanhang.

Yttranden över sjölagskommitténs betänkande i nu ifrågavarande delar har efter remiss avgivits av Svea hovrätt — som inhämtat yttrande av hä-

¹ Justitierådet Erik Hagbergh, ordförande, redaktören Hjalmar Bååw, direktören Nils Grenander, sjöfartsrådet Gustaf Lindencrona, förbundsordföranden Johan S. Thore och direktören Carl-Erik Åhmansson. Experter dispaschören Kaj Pineus och advokaten Lennart Hagberg.

radshövdingen i Gotlands domsaga — hovrätten för Västra Sverige, hovrätten för Övre Norrland, Stockholms rådhusrätt, Göteborgs rådhusrätt, sjöfartsstyrelsen, generaltullstyrelsen — som inhämtat yttranden från kustdistrikcheferna — chefen för marinen, sjömansnämnden i Stockholms sjömanshusdistrikt, fiskeristyrelsen, Föreningen Sveriges stadsdomare, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska lotsförbundet, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sveriges fiskares riksförbund, Sjöassuradörernas förening, Sveriges ångfartygs assurans förening, Sveriges advokatsamfund samt Handels- och sjöfartsnämnden i Stockholm. Även Svenska stewardsföreningen har yttrat sig i anledning av det framlagda betänkandet.

Jag anhåller nu att få till behandling taga upp frågorna om ändrade bärgningsregler och ansvarsbestämmelser.

Bärgningsreglerna

Gällande bestämmelser m. m.

Sjölagens regler om bärgarlön är intagna i nionde kapitlet. Dessa bestämmelser ger bärgare rätt till lön för utförd bärgning efter vissa angivna grunder och reglerar fördelningen av sådan lön mellan de olika intressenterna i bärgningsföretaget.

Sålunda stadgas i 224 §, att den som bärgar förolyckat eller nödställt fartyg eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, så ock envar, som medverkar vid bärgningen, äger undfå bärgarlön. Till andel i lön, som skall utgå för sådan bärgning, är även den berättigad, vilken under den nöd, som föranlett bärgningen, räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning. Den, som medverkat vid bärgningsföretag trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, äger ej rätt till bärgarlön. Bärgarlön skall, i den mån så påfordras, utgå även om fartyg, som bärgats av annat fartyg, tillhör samma ägare som detta senare. Aligger det någon enligt avtal att verkställa bogsering eller lotsning eller utföra liknande arbete för fartygs räkning, äger han ej, där fartyget kommer i nöd, att för hjälp, som han därunder lämnat fartyget, undfå bärgarlön, med mindre hjälpen icke kan anses ingå i fullgörandet av avtalet. Om parterna inte kan enas om bärgarlönens storlek, skall denna bestämmas av domstol.

I 225 § angives de principer efter vilka bärgarlönens belopp skall bestämmas; bl. a. skall beaktas den fara, för vilken det bärgade fartyget varit utsatt. Vidare stadgas att domstol i vissa fall kan förklara rätten till bärgarlön förverkad.

Enligt 226 § får bärgarlön icke sättas högre än till värdet av det bärgade, däri inberäknat frakt och passagerareavgifter, efter avdrag för tull och övriga avgifter, som bör utgå av det bärgade, ävensom kostnad för dettas förvarande, värdering och försäljning. Under bärgarlön innefattas jämväl gottgörelse för det bärgades förande i säkerhet och användande för sådant ändamål av farkoster eller andra redskap.

Enligt 227 § kan rätten förklara bärgningsavtal ogiltigt, om avtalet ingåtts medan nöden varade och avtalsvillkoren prövas icke vara skäliga, och vidare, om betingad bärgarlön står i uppenbart missförhållande till värdet av bärgartjänsten.

Om bärgare tvistar inbördes om bärgarlönens fördelning, skall enligt 228 § första stycket fördelningen bestämmas av rätten med ledning av de omständigheter som angivits i 225 §.

Av den enligt 225 § bestämda bärgarlönen, bruttobärgarlönen, skall enligt 228 § andra stycket först gottgöras den skada som genom bärgningen må ha tillfogats ett bärgande fartyg och dess last. Härefter fördelas nettobärgarlönen mellan redare, befälhavare och besättning på så sätt att redaren därav erhåller två tredjedelar om fartyget är ångfartyg eller motorfartyg och eljest hälften, medan befälhavare och besättning lika delar vad som icke sålunda tillfallit redaren. Besättningsandelen utskiftas i förhållande till den avlöning, som envar åtnjuter. Till besättningen hänföres av ålder även sådana ombordanställda, vilka icke är sjömän.

Enligt 229 § får icke, innan bärgarlönen guldits eller säkerhet därför blivit ställd, bärgat fartyg utan bärgarnas medgivande lämna det ställe, dit det förts efter bärgningen, eller bärgat gods tagas i besittning av ägaren.

För den händelse ett bärgande fartyg är tidsbefraktat, skall enligt 150 §, sedan befraktaren tillgodoförts gottgörelse för tidsfrakt och bränsle, den andel i bärgarlön som tillkommer redaren lika fördelas mellan bortfraktaren och befraktaren.

Särskilda regler om yrkesmässig bärgning är icke meddelade vare sig i sjölagen eller annorstädes. Ej heller finnes föreskrifter rörande den förste av flera bärgares rätt att slutföra ett påbörjat bärgningsföretag och uppbära bärgarlön för detta. Äganderätten till vrak regleras i viss utsträckning i lagen den 2 april 1918 med vissa bestämmelser om sjöfynd.

Allmän motivering

Sjölagskommitténs förslag

Kommittén erinrar om att begreppet bärgning är bestämt genom första punkten i 224 § sjölagen, enligt vilken den som bärgar *för olyckat eller nödställt fartyg* eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, samt envar, som medverkar vid bärgningen, äger rätt till bärgarlön. I denna regel, som överensstämmer med gäl-

lande danska, finska och norska motsvarande stadganden, föreslår kommittén icke någon ändring. Kommittén påpekar emellertid, att den norska kommittén föreslagit, att orden »skip som er forulykket eller stedt i nød» utbytes mot »skip som er forulykket eller i fare». Förslaget betingas väsentligen 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 och rekvisitet »nödställt» har då bedömts såsom avseende en mera påtaglig eller omedelbart hotande faresituation. Såsom assistans har kommit att betecknas åtgärder för att i mindre överhängande situationer bringa fartyg i säkerhet. Motsvarande ändringsförslag har framlagts av de danska och finska kommittéerna.

Den svenska kommittén framhåller, att den från norsk sida föreslagna ändringen äsyftar 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 enligt den svenska kommittén icke vunnit insteg i Sverige. Bärgarlönens storlek har hos oss bedömts bl. a. med hänsyn till graden av den fara för vilken fartyget varit utsatt, men en principiell uppsplätning i bärgning å ena och assistans å andra sidan har ej förekommit. Den svenska kommittén erinrar om att de delegerade, som erhållit uppdraget att utarbeta erforderliga lagändringar i anledning av Sveriges anslutning till nämnda konvention, yttrat, att enligt konventionen någon åtskillnad ej skall gälla mellan bärgning i inskränkt mening (sauvetage) och assistans och att det i vår lag upptagna begreppet bärgning väsentligen omfattar detsamma, som innefattas under båda dessa slag av hjälp.

Den svenska sjölagskommittén framhåller vidare att det 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, vilka föranlett den norska kommittén att föreslå lagändring i förevarande hänseende, ej synes vara för handen i Sverige, har den svenska kommittén icke ansett sig böra förorda motsvarande ändring av den svenska sjölagen.

Beträffande metoden för bärgarlönens fördelning erinrar kommittén om att kritik framförts mot rådande ordning. Denna har bl. a. gått ut på att möjlighet bör skapas att göra fördelningen på ett med hänsyn till omständigheterna i det konkreta fallet mera rättvist sätt. Kommittén framhåller, att en ordning, enligt vilken storleken av envar intresents andel i bärgarlönen huvudsakligen bestämmes efter generellt verkande lagregler, tillämpas förutom hos oss även i övriga nordiska länder och i väsentlig mån jämväl i Tyskland. I bl. a. Frankrike, Belgien, Nederländerna och Storbritannien däremot bestämmes fördelningen alltefter omstän-

digheterna i varje särskilt bärgningsfall. I händelse av tvist prövas frågan av domstol. Ett dylikt system har enligt kommittén 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 för-
anleda tvister angående fördelningen.

Enligt kommitténs mening bör legala fördelningsregler bibehållas i ungefär samma utsträckning som hittills. För att rättvisesynpunkterna i det enskilda fallet skall kunna bättre tillgodoses föreslår kommittén emellertid, dels att sjöman, som gjort synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara, skall kunna tillerkännas särskild gottgörelse därför, dels att från bruttobärgarlönen skall få avdragas icke endast — såsom för närvarande — ersättning för skada, som genom bärgningen tillfogats fartyg och last, utan jämväl vissa utgifter för bränsle samt löner och kost för befälhavaren och besättningen, som uppkommit i anledning av bärgningen, samt eventuell gottgörelse för särskild insats som nyss sagts. Kommittén anför angående de direkta utgifter som uppkommer i anledning av bärgningen.

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 bestridas med vederbörande 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 lagförslagens 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 för-
ras rådighet och ansträngningar utförd bärgning. Det hemställdes därför huruvida ej nämnda för den svenska lagstiftningen dittills främmande stadgande kunde utgå. 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 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 utlägg och dessutom vara tämligen lätta att beräkna.

Med löner förstås i förevarande sammanhang jämväl vederlags- och overtidersättning 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.

Angående förslaget om särskild gottgörelse till sjöman som vid bärgningen gjort synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara anför kommittén, att i praxis stundom torde 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. Kommittén föreslår därför, att ifrågavarande gottgörelse skall utgå ur bruttobärgarlönen, men understryker att bestämmelsen härom bör tillämpas endast i exceptionella fall.

Rörande fördelningen av nettobärgarlönen framhåller kommittén, att de bärgande fartygen numera är betydligt större och dyrbarare än vid tiden för tillkomsten av 1891 års sjölag. Deras maskinstyrka har ökats 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. I fråga om befälhavaren måste enligt kommittén beaktas, att han utövar högsta myndigheten ombord. På honom ankommer det att med iakttagande av redarens, lastägarernas, assuradörernas och de ombordvarandes intressen besluta, huruvida fartyget skall inlåta sig på bärgning, samt att leda bärgningsarbetet. En felbedömning kan medföra allvarliga konsekvenser för honom i form av kritik, försämrade befordringsmöjligheter, avsked och ersättningskyldighet. Enligt kommitténs mening har varken fartygets eller befälhavarens roll vid bärgning minskat i betydelse jämfört med besättningens insats utan snarare skulle med visst fog kunna hävdas, att fartygets betydelse relativt sett har tilltagit.

Emellertid anser kommittén, att avgörande vikt bör fästas vid att förändringar i samhällsuppfattningen under den tid som förflutit, sedan de nu gällande fördelningsreglerna infördes, inträtt beträffande fördelningen av den avkastning, som ett gemensamt utfört arbete lämnar. Vid avvägningen av de olika intressen som gör sig gällande i sammanhanget föreslår kommittén därför, att viss jämkning till förmån för besättningen företages i gällande fördelningsregler, en jämkning som torde böra ske på bekostnad såväl av fartygets som befälhavarens andel. Vad fartygets andel beträffar erinras om att den föreslagna rätten till avdrag för vissa utgifter kan komma att verka i motsatt riktning i det särskilda fallet. Förslaget tar sikte på maskindrivna fartyg men avses skola gälla alla fartyg. Särskilda bestämmelser för segelfartyg anses vara överflödiga.

Kommittén erinrar om att enligt gällande regler i de nordiska sjölagarna redaren — sedan ersättning för skada å fartyg och last avdragits — skall erhålla $\frac{2}{3}$ ($66\frac{2}{3}\%$) av nettobärgarlönen. De svenska, danska och norska sjölagarna bestämmer härefter befälhavarens andel av nettobärgarlönen till $\frac{1}{6}$ ($16\frac{2}{3}\%$) och besättningens andel till likaledes $\frac{1}{6}$ ($16\frac{2}{3}\%$) medan den finska sjölagen tillerkänner befälhavaren $\frac{1}{9}$ ($11\frac{1}{9}\%$) och besättningen $\frac{2}{9}$ ($22\frac{2}{9}\%$). Med hänsyn särskilt till den ökade rätten till avdrag för bärgningskostnader bör redarens andel kunna minskas till $\frac{3}{5}$ (d. v. s. $\frac{9}{15}$ eller 60%). Befälhavarens andel bör bestämmas till $\frac{2}{15}$ ($13\frac{1}{3}\%$) och besättningens andel till $\frac{4}{15}$ ($26\frac{2}{3}\%$). Förslaget innebär sålunda att — samtidigt som avdragsrätten för vissa kostnader ökas — redarens kvotdel av nettobärgarlönen minskas med ($66\frac{2}{3} - 60$) $6\frac{2}{3}\%$ och befälhavarens med ($16\frac{2}{3} - 13\frac{1}{3}$) $3\frac{1}{3}\%$ samt att besättningens andel i motsvarande mån höjes, d. v. s. med ($26\frac{2}{3} - 16\frac{2}{3}$) 10% . De danska, finska och norska kommittéerna framlägger motsvarande förslag. Den nordiska rättsenheten på denna punkt har alltså enligt förslagen kunnat inte bara bevaras utan också utvidgas.

Kommittén anser vidare, att 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 hindra att befälhavareandelen blir förhållandevis alltför liten i de fall då besättningen är fåtalig. Denna regel har föreslagits få den innebörden att befälhavareandelen städse skall uppgå till minst det dubbla av den högst avlönade sjömannens andel. Befälhavareandelen skulle som en följd härav stundom kunna överstiga $13\frac{1}{3}\%$ av nettobärgarlönen.

Kommittén erinrar vidare om att det enligt direktiven för kommittén har älegat denna att överväga frågan om vidgad laglig reglering av yrkesmässig bärgning, om äganderätten till vrak och om förste bärgares rätt.

I fråga om yrkesmässig bärgning har kommittén funnit, att sådan i stor utsträckning grundar sig på avtal avfattade enligt internationellt

vedertagna normer, som synes tillgodose parternas intressen i tillfredsställande mån. Avtalsformulären för yrkesmässig bärgning är till sin utformning gemensamma inom Norden och överensstämmer med internationellt bruk. En skillnad synes väsentligen bestå däri, att enligt det vanligaste utländska bärgningsavtalet, det s. k. Lloyd's Form of Salvage Agreement, tvister hänvisas till skiljedom i London medan i Norden brukliga bärgningsavtal hänvisar parterna att i händelse av tvist få saken prövad av viss angiven domstol. Någon olägenhet av bestående fria förhållanden lär enligt kommittén icke ha försports. Lagregler i ämnet finnes ej heller hos de stora sjöfartsländerna. Kommittén anser därför, att särskilda lagregler om yrkesmässig bärgning icke erfordras.

Kommittén framhåller, att 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 enligt kommittén av sjörättslig natur i egentlig mening. Det förra fallet regleras delvis genom lagen den 2 april 1918 med vissa bestämmelser om sjöfynd. I det senare fallet har sjöfartsstyrelsen eller i förekommande fall vederbörande hamn- eller kanalmyndighet att vidtaga de åtgärder, som må vara påkallade från sjöfartssäkerhetens synpunkt. Enligt kommitténs uppfattning är frågan om äganderätten till vrak icke av beskaffenhet att böra regleras inom sjölagens ram utan det bör ankomma på rättspraxis att lösa de problem, som kan uppstå i samband med frågor rörande äganderätten till vrak.

Kommittén har vidare funnit det vara ytterst vanskligt att utforma regler rörande förste bärgares rätt, vilka kan på en gång vara skäligen, praktiska och möjliga att genomföra. De olägenheter, som nuvarande ordning kan ha medfört, skulle dessutom enligt kommitténs uppfattning knappast bli avhjälpta genom att regler i ämnet upptoges i den svenska sjölagen. Förslag till sådana regler har därför icke framlagts.

Remissyttrandena

Kommittéförslaget har i huvudsak godtagits av remissorganen. Sålunda har sjömansnämnden i Stockholms sjömanshusdistrikt, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewardsföreningen, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Rederiföreningen för mindre fartyg och Sveriges ångfartygs assurances förening tillstyrkt förslaget i dess helhet eller lämnat det utan invändning. Av vissa remissorgan har erinringar och påpekanden framförts beträffande såväl principer som enskildheter i förslaget.

När det gäller frågan om revision av bärgningsbegreppet föranleder avvikelser från de övriga nordiska sjölagskommittéernas förslag

erinringar från *Svea hovrätt* och *hovrätten för Västra Sverige*, vilka understryker angelägenheten av att de nordiska lagtexterna blir likalydande i detta avseende. *Svea hovrätt* motiverar sin mening sålunda.

De danska och finska kommittéerna ha — ehuru för deras länders del domstolarna icke tolkat bärgningsbegreppet så snävt, som varit fallet i Norge — framlagt samma ändringsförslag som den norska kommittén. Den danska kommittén har därvid anfört (betänkning nr 315/1962 sid. 11), att någon bristande överensstämmelse mellan praxis och Brysselkonventionen icke förelåg för Danmarks vidkommande, att uttrycket »i nød» knappast helt stämde med konventionens terminologi samt att man av hänsyn till den nordiska rättsenheten och för att utesluta tveksamhet i tolkningen borde ändra »i nød» till »i fare». Den svenska sjölagskommittén har av skäl som närmare angivits å sid. 33—34 i betänkandet ansett sig icke böra förorda motsvarande ändring av den svenska sjölagen.

Hovrätten finner de skäl, som den danska kommittén anfört, starkt tala för att de nordiska lagtexterna göras likalydande i detta avseende och föreslår därför, att 224 § skall lyda: »Var som bärgar fartyg, som är förolyckat eller i fara, eller ombordvarande gods» etc. Av hovrättens förslag följer, att häremot svarande ändringar även måste vidtagas dels i 224 § första stycket andra punkten dels i 225 § sista stycket samt 227 § första och sista styckena. — I propositionen om lagändringen torde även till undvikande av missförstånd böra påpekas, att ändringen ej avses leda till någon annan lagtolkning än den nu gällande utan huvudsakligen dikteras av önskemålet om gemensam lagtext i de nordiska länderna.

Liknande synpunkter framföres av *hovrätten för Västra Sverige*.

Sveriges advokatsamfund däremot intar den ståndpunkten, att bärgningsbegreppet icke bör utformas efter norskt mönster. Advokatsamfundet befarar nämligen, att detta icke endast skulle vålla lagtekniska svårigheter utan sannolikt även leda till en ändring i den rådande situationen, som karakteriseras av ytterst få rättegångar inom rättsområdet.

Svea hovrätt, *hovrätten för Västra Sverige* och *Sveriges advokatsamfund* anser det vara lämpligt att, på sätt kommittén föreslagit, såsom metod för bärgarlönens fördelning mellan redare, befälhavare och besättning bibehålla ordningen med legala kvoter. Hovrätten för Västra Sverige anser att förslaget att kombinera de legala fördelningsreglerna med ett allmänt stadgande om vissa ersättningar ur bruttobärgarlönen är lagtekniskt elegant samtidigt som det i tillämpningen medger, att man smidigt kan anpassa resultatet till främmande länders praxis vid fördelning av bärgarlön. Liknande synpunkter framföres av advokatsamfundet.

Svenska lotsförbundet anmärker beträffande förslaget om utvidgad rätt till avdrag från bruttobärgarlönen, att även lotsavgifter, som uppkommit i anledning av bärgning, bör vara avdragsgilla.

Beträffande fördelningen av nettobärgarlönen anför *Svenska sjöfolksförbundet*, att man helst sett att skillnaden mellan befälhavarens och besättningens andelar av bärgarlönen ytterligare utjämnats.

Förbundet godtar emellertid förslaget såsom en kompromiss, för vilken nordisk enighet vunnits.

Svenska maskinbefälsförbundet uttalar sitt missnöje med den rådande ordningen att bärgning av materiella värden — ett företag som främst ligger i redarens, lastägarnas och försäkringsbolagens intresse — kan företagas utan möjlighet för besättningen att vägra sin medverkan. Till skillnad från vad som gäller inom näringslivet i övrigt kan således en anställd, nämligen befälhavaren, genom sina beslut och åtgärder utsätta annan anställd för ökade risker och i vissa fall för uppenbar livsfara. Förbundet anser detta vara stötande och påpekar, att kommittén varken diskuterat frågan från dessa utgångspunkter eller redovisat några skäl för att bibehålla gällande bestämmelser. Kommitténs överväganden inför avvägningen av befälhavarens och besättningens andelar i bärgarlön godtages ej av förbundet, som anser att dessa överväganden i huvudsak innefattar en konstruktion, som icke har något gemensamt med verkliga förhållanden. Förbundet anför.

Vid bärgning både kan och skall befälhavaren nästan undantagslöst fortsätta att fullfölja sin tjänst på sin ordinarie arbetsplats, fartygets brygga, som vanligen är en väl skyddad plats. Övriga ombordanställda kan däremot tilldelas arbetsuppgifter som starkt kontrasterar mot de ordinarie arbetsuppgifterna. Dessa kan t. ex. bestå av livbåtstjänst, bordning av fartyg som skall bärgas samt arbete på förolyckat fartyg under synnerligen svåra arbetsförhållanden. Det är orimligt att de som kan utsättas för uppenbar livsfara inte skall erhålla minst lika stor del av bärgarlönen som befälhavaren. Utredningens förslag om särskild gottgörelse till den som gjort synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara är avsett att tillämpas endast i exceptionella fall. Förslaget om att befälhavarens andel alltid skall uppgå till minst det dubbla av den högst avlönade ombordanställdes andel har utredningen inte motiverat. Dess tillämpning kan medföra en mycket stark förskjutning av den av utredningen föreslagna procentuella fördelningen. Enligt förbundets uppfattning är det olyckligt att ekonomiska synpunkter kan få påverka en befälhavares beslut att igångsätta en bärgning av materiella värden. För att garantera att endast klart objektiva skäl får påverka ett sådant beslut, anser förbundet att befälhavaren inte skall ha någon del av bärgarlönen. En sådan ordning skapar en garanti för besättningen att den inte utsättes för onödiga risker.

Sveriges advokatsamfund anmärker, att bärande skäl ej framlagts för en höjning av besättningens andel i bärgarlönen på bekostnad av redarens och befälhavarens andelar. Snarare borde jämkning ske till redarens förmån. Advokatsamfundet föreslår att gällande fördelningsgrund bibehålles.

Kommitténs motivering för att icke föreslå lagregler beträffande spörsmålen om yrkesmässig bärgning, äganderätten till vrak och förste bärgares rätt finner *hovrätten för Västra Sverige* vara övertygande. *Sveriges advokatsamfund* delar helt kommitténs upp-

fattning i fråga om yrkesmässig bärgning med påpekande bl. a. av att lagstiftning på området skulle kunna komma i konflikt med internationellt gällande, för såväl bärgningsföretag som kaskoassuradörer välkända normer. I fråga om äganderätten till vrak ansluter sig advokatsamfundet till kommitténs uppfattning, att aktuella frågor bör lösas av rättspraxis. Ställningstagandet sker under tvekan med hänsyn till den praktiska betydelse problemet tillmätas. Vad förste bärgarens rätt angår delar advokatsamfundet emellertid icke kommitténs mening och ifrågasätter, om icke kommittén underskattat den praktiska betydelsen av denna fråga. Konflikter mellan olika bärgare är ingalunda ovanliga och kan för närvarande i brist på bestämmelser och skandinavisk rättspraxis lösas endast med ledning av svåröverskådlig utländsk praxis, främst engelsk. Olägenheterna därav skulle bli avhjälpda, om bestämmelser i ämnet upptogs i sjölagen. Advokatsamfundet säger sig dock vara medvetet om vanskligheten i att utforma regler i detta ämne.

Departementschefen

Bärgarlön utgör ersättning för bistånd till fartyg, som råkat i svårigheter till sjöss, och utgår under vissa i lagen angivna förutsättningar. Eljest kan gottgörelse för sådant bistånd begäras endast efter allmänna förmögenhetsrättsliga grundsatser. Ersättning på dylik grundval torde sällan bli av en storleksordning jämförlig med bärgarlön enligt sjölagens regler. Bestämningen av **b ä r g n i n g s b e g r e p p e t** har därför stor praktisk betydelse. 1910 års Brysselkonvention om assistans och bärgning, som antagits av bl. a. de nordiska länderna, förutsätter — i fråga om såväl assistans som bärgning — att det bisprungna fartyget varit »en danger», som den franska texten lyder, d. v. s. på svenska närmast »i fara». Vid den översyn av sjölagens bärgningsregler, som föregick Sveriges, Danmarks och Norges anslutning till bärgningskonventionen år 1913, ansågs det att uttrycket »förolyckat eller *nödställt* fartyg» kunde bibehållas utan ändring. Det förmenades nämligen väsentligen motsvara vad som avsågs i konventionstexten.

Någon olägenhet synes den sålunda godtagna bristen på språklig överensstämmelse mellan konvention och lagtext icke ha medfört här i landet. Dessamma är fallet i Danmark och Finland. I Norge däremot har förhållandet i rättstillämpningen medfört en uppdelning av bistånd till fartyg i å ena sidan bärgning och å andra sidan assistans, varvid det sistnämnda kommit att bli beteckningen på bistånd i mindre överhängande faresituationer än den norska sjölagens uttryck »stedt i nød» ansetts böra avse. Det har gjorts gällande, att denna uppdelning är konventionsstridig i det att — trots uttrycklig föreskrift i bärgningskonventionen — assistans icke ansetts berättiga till bärgarlön. Den norska kommittén har därför föreslagit att uttrycket »stedt i nød» i § 224 i den norska sjölagen ersättes med orden »i fare». De

danska och finska kommittéerna har lagt fram förslag om motsvarande lagändringar. Den svenska kommittén har framhållit, att bärgarlönens storlek hos oss bedömes bl. a. med hänsyn till graden av den fara för vilken fartyget varit utsatt utan att någon principiell uppdelning i bärgning och assistans förekommer. Då de motiv, som föranlett det norska förslaget, ej syntas vara för handen i Sverige, har den svenska kommittén icke ansett sig böra förorda någon motsvarande ändring av den svenska sjölagen. Ett par remissorgan har emellertid framhållit, att den nordiska rättsenheten bör bevaras på denna punkt, bl. a. för att undvika tolkningssvårigheter.

Brist på språklig överensstämmelse mellan lag- och konventionstext behöver enligt min mening icke i och för sig föranleda lagändring, om lagtexten under lång tid visat sig tjäna sitt ändamål utan olägenhet. Det synes mig emellertid mindre tillfredsställande, att den svenska sjölagen får en frånde övriga nordiska sjölagarna avvikande lydelse i bestämningen av bärgningsbegreppet då samma resultat åsyftats. Jag vill därför förorda att 224 § sjölagen ändras på sätt som de danska, finska och norska kommittéerna föreslagit. Härvid vinnes även bättre överensstämmelse med texten i bärgningskonventionen. Samtidigt vill jag emellertid betona, att därmed icke åsyftas någon saklig ändring i förhållande till vad som för närvarande gäller.

Den på sina håll utomlands rådande metoden för bärgarlönens fördelning, som innebär att fördelningen sker efter omständigheterna i det enskilda bärgningsfallet, har otvivelaktigt såsom kommittén framhåller den fördelen att kravet på rättvis avvägning mellan olika intressen kan lättare beaktas. Å andra sidan kan denna ordning inbjuda till tvist. Enligt sjölagen fördelas bärgarlön så, att skador på det bärgande fartyget och dess last först gottgöres och att därefter återstoden, nettobärgarlönen, utskiftas på redare, befälhavare och besättning efter vissa i lagen angivna kvoter. Kommittéförslaget innebär — i huvudsaklig överensstämmelse med de övriga nordiska kommittéernas förslag — att legala fördelningsregler med fasta kvoter bibehålles i ungefär samma utsträckning som hittills men att dessa kompletteras med dels utvidgad rätt till ersättning ur bruttobärgarlönen, nämligen för bl. a. vissa bärgningskostnader, dels möjlighet att i speciella fall premiera särskilt förtjänstfull enskild insats under bärgningsföretag. Förslaget har på denna punkt rönt ett odelat gynnsamt mottagande under remissbehandlingen. Det innefattar även enligt min mening en lämplig avvägning mellan å ena sidan behovet av legal vägledning för fördelningen och å andra sidan intresset av visst utrymme för skönsmässig prövning i det särskilda fallet. Jag förordar därför förslaget i denna del.

Vid fördelningen av nettobärgarlönen tar enligt gällande sjölag redaren två tredjedelar, om fartyget är ångfartyg, men eljest hälften. Återstoden delas lika mellan befälhavare och besättning. Dessa fördelningsregler har gällt sedan sjölagens tillkomst år 1891. Från sjöfolkets sida har

under senare tid missnöje med besättningsandelens storlek försports och anspråk har rests på en ökning därav.

Enligt kommitténs mening har sedan 1800-talets slut — med hänsyn bl. a. till utvecklingen mot betydligt större, dyrbarare och tekniskt bättre utrustade fartyg samt den nutida intensifierade fartygsdriften med dess känslighet för driftsavbrott — varken fartygets eller befälhavarens roll vid bärgning minskat i betydelse jämfört med besättningens insats utan skulle det snarare med visst fog kunna hävdas, att fartygets betydelse relativt sett tilltagit. Kommittén har emellertid fäst avgörande vikt vid att det sedan tiden för fördelningsreglernas tillkomst inträtt förändringar i samhällsuppfattningen beträffande fördelningen av den avkastning ett gemensamt utfört arbete lämnar. Förslaget går därför — i väsentlig överensstämmelse med de övriga nordiska kommittéförslagen — ut på en jämkning av kvoterna till besättningens förmån på redarens och befälhavarens bekostnad. För redarens del torde dock enligt kommittén den föreslagna rätten till ersättning ur bruttobärgarlönen för vissa bärgningskostnader i det särskilda fallet kunna verka i annan riktning. Förslaget är utformat med tanke på maskin-drivna fartyg. Särskilda bestämmelser för segelfartyg har kommittén ansett obehövliga.

Det övervägande flertalet remissorgan har godtagit kommittéförslaget på denna punkt. Endast Sveriges advokatsamfund och Svenska maskinbefälsförbundet har yrkat på fördelning efter andra grunder än som föreslagits. Advokatsamfundet har uttalat sig mot att redarens andel minskas. Maskinbefälsförbundet har gjort gällande, att — till garanti för att beslut om bärgning fattas på objektiva skäl och utan ekonomiska hänsyn — befälhavaren bör betagas rätten till andel i bärgarlönen.

Den föreslagna fördelningsgrunden, som innefattar en i nordiskt samarbete uppnådd kompromiss mellan olika intressen, är enligt min mening skälig. Jag tillstyrker därför densamma.

Utöver de bestämmelser om giltigheten av bärgningsavtal i allmänhet, som är meddelade i sjölagens 9 kap., innehåller vår lagstiftning icke regler för avtal om yrkesmässig bärgning. Äganderätten till vrak är i viss mån reglerad genom lag den 2 april 1918 med vissa bestämmelser om sjöfynd.

Kommittén har haft att överväga behovet av lagstiftning rörande dessa spörsmål och har redovisat sina överväganden i betänkandet. I fråga om yrkesmässig bärgning har kommittén funnit, att sådan verksamhet i stor utsträckning grundar sig på avtal upprättade enligt internationellt vedertagna normer. Någon olägenhet av bestående fria förhållanden har enligt kommittén ej försports. Kommittén har konstaterat, att lagstiftning i ämnet icke finnes i de stora sjöfartsländerna, och uttalat, att behov därav ej heller föreligger för svenskt vidkommande. Spörsmålet om äganderätten

till vrak bör enligt kommittén ej behandlas i sjölagen utan anförtros åt rättstillämpningen.

Kommitténs överväganden härutinnan har icke mött erinran under remissbehandlingen och jag anser, att dess ställningstaganden till de båda frågorna bör godtagas.

Beträffande förste bärgares rätt har kommittén funnit det vanskligt att utforma regler som är skäligen och praktiska. Kommittén har uttalat, att eventuella olägenheter, som nuvarande ordning kan ha medfört, knappast blir avhjälpta genom att regler i ämnet upptages i sjölagen. Kommittén har därför avstått härifrån.

Mot kommitténs bedömning har invändning gjorts endast från Sveriges advokatsamfund som ifrågasatt, huruvida kommittén icke underskattat frågans praktiska betydelse. Advokatsamfundet har påpekat, att konflikter mellan olika bärgare icke är ovanliga och att sådana för närvarande — i brist på vägledning i lag eller skandinavisk praxis — måste lösas med ledning främst av svåröverskådlig engelsk praxis. Härmed förknippade olägenheter skulle enligt samfundets mening kunna undanröjas genom lagstiftning, låt vara att det är vanskligt att utforma regler i ämnet.

Om bärgare tvistar inbördes rörande fördelningen av bärgarlön, skall enligt 228 § sjölagen fördelningen bestämmas av rätten med ledning av vissa i 225 § samma lag angivna omständigheter. Dessa bestämmelser kan emellertid sällan tillämpas på tvist mellan bärgare, som gjort efter varandra följande självständiga insatser i ett bärgningsföretag. Den som inlett bärgningsföretaget gör vanligen gällande rätt att ensam få fullfölja detsamma och därmed vinna exklusivt anspråk på bärgarlön. För tvister härrörande ur sådana lägen är sjölagens regler icke lämpade. Förste bärgares rätt är överhuvud taget icke reglerad i svensk lagstiftning.

Såsom kommittén framhållit är det vanskligt att utforma tillfredsställande och ändamålsenliga regler rörande detta frågsmål. I de andra nordiska länderna har delvis på grundval av internationell rättstillämpning en viss praxis utvecklats (se t. ex. Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender 1935 s. 129 ff. och 1958 s. 532). Denna synes mig vara ägnad att tjäna till ledning för svenskt vidkommande. Med hänsyn därtill och då lagregler såvitt känt icke finnes härom i något sjöfartsland av betydelse, biträder jag kommitténs ståndpunkt att några lagstiftningsåtgärder i denna fråga icke erfordras.

I enlighet med de riktlinjer som angivits i det föregående har inom justitiedepartementet på grundval av sjölagskommitténs förslag utarbetats förslag till *lag om ändring i sjölagen*. Den nya lagstiftningen bör träda i kraft den 1 januari 1965.

Beträffande den närmare innebörden av förslaget, vilket torde få fogas till detta protokoll som bilaga, må anföras följande.

Specialmotivering

150 §.

Andra stycket av förevarande paragraf innehåller bestämmelser rörande fördelningen mellan bortfraktaren och befraktaren av redareandelen i den bärgarlön, som intjänats med ett tidsbefraktat fartyg.

Kommittén. 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 tidsfrakten och den av bärgningen nödvändiggjorda förbrukningen av maskinförnödenheter. Enligt gällande lag skall dessa kostnadsposter avräknas från redareandelen av bärgarlönen innan denna lika fördelas mellan redaren och befraktaren. Såsom framgått av det föregående har emellertid kommittén föreslagit, att i 229 § 1 mom. sjölagen skall intagas en bestämmelse, att av bruttobärgarlönen skall utgå ersättning »för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen, som uppkommit i anledning av bärgningen». Någon föreskrift om vem avdragen skall tillgodoföras har icke upptagits. Det lär vara uppenbart, att om bärgningen verkställts av ett tidsbefraktat fartyg, avdraget för bränsleutgifter skall tillfalla den som betalar bränslet, d. v. s. in dubio tidsbefraktaren. Särskilt stadgande härom i nu förevarande lagrum synes överflödigt. På grund av det anförda föreslår kommittén, att orden »och bränsle» i 150 § andra stycket skall utgå.

Den del av bruttobärgarlönen, som avser löner och kost till befälhavare och besättning och som alltså jämlikt förslaget skall undantagas från fördelning skulle normalt tillfalla bortfraktaren (jfr 138 § sjölagen). Med denna utgångspunkt skulle anledning saknas att föreslå annan ändring av 150 § än nyss nämnts. Så har emellertid skett i de förslag rörande bärgarlörens fördelning som avlämnats av de övriga nordiska 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. De danska och norska förslagen intar samma ståndpunkt i förevarande hänseende.

Kommittén har övervägt huruvida de materiella ändringarna rörande bärgarlörens fördelning kan anses motivera en ändring av de hittillsvarande reglerna om fördelning av bärgarlön mellan tidsbortfraktare och tidsbefraktare 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 oförändrade men funnit följande synpunkter vara avgörande för frågans bedömning.

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 bärgarlöneregler. Enligt nu gällande lydelse har tidsbefraktaren andel i bärgningens ekonomiska resultat när den lyckas. Misslyckas företaget får han ingenting. För det fall att bärgningen lyckas bör han icke, utöver andel i bärgarlönen, därjämte erhålla tidsfrakten åter. Tidsfrakten blir den insats som tidsbefraktaren måste göra för att få vara med och dela bärgningsvinsten men han måste också riskera samma insats om bärgningen misslyckas. Med en sådan ståndpunkt är det naturligt, att tidsbefraktaren erhåller gottgörelse för löner och kost i de fall bärgningen lyckas. Detta innebär, att tidsbortfraktaren erhåller hälften av redareandelen i bärgarlön medan tidsbefraktaren ur bruttobärgarlönen erhåller utläggerna för bränsle och kostnaden för löner och kost till befälhavare och besättning samt den andra hälften av bärgarlönens redareandel. Bortfraktaren bibehålles i nu angivet hänseende såvitt angår befraktningsavtalet vid samma nettoinkomst såväl före som under bärgningsföretaget och behöver alltså ej återbära tidsfrakten.

Sjölagskommittén har vid sitt ställningstagande i denna fråga fäst avgörande vikt vid att i den nordiska rättsgemenskapens intresse sjölagarna i de nordiska länderna i sak bör vara lika. Tidsbefraktning av fartyg mellan de nordiska länderna är synnerligen vanlig och olika regler skulle kunna leda till onödiga rättsliga och praktiska komplikationer.

Yttrandena. *Sveriges advokatsamfund* uttalar, att förslaget icke föranleder erinran. *Chefen för marinen* föreslår, att ifrågavarande bestämmelser sammanföres med övriga bestämmelser om fördelning av bärgarlön under förslagets 229 §, varvid hänvisning till denna paragraf kan upptagas i 150 §. *Göteborgs rådhusrätt* anmärker, att föreskriften i gällande 150 § att befraktaren skall tillgodoföras gottgörelse för bränsle i tydlighetens och fullständighetens intresse bör bibehållas samt hänvisar till att så sker enligt det danska förslaget.

Departementschefen. Kommittéförslaget innebär främst den förändringen i förhållande till gällande rätt, att tidsfrakt icke skall gottgöras befraktaren utan utgöra dennes insats, som berättigar honom att deltaga i bärgningsföretagets vinst. Bärgningskostnader avseende bränsle samt löner och kost åt befälhavare och besättning skall enligt förslagets 229 § utgå ur bruttobärgarlönen och skulle utan uttrycklig föreskrift tillfalla den, som haft kostnaden. I fråga om kostnadsposten löner och kost åt ombordställda skulle, om särskild föreskrift ej meddelades, resultatet bli, att redaren erhöi dubbel gottgörelse. Detta förebygges genom den under förvarande paragraf föreslagna bestämmelsen, att sådan kostnadsersättning i stället skall tillfalla befraktaren.

Självfallet kan skilda meningar råda om hur reglerna för tidsbortfraktares och tidsbefraktares inbördes deltagande i bärgarlön lämpligen bör vara ordnade. Goda skäl kan anföras lika väl för bevarandet av den gällande ordningen som för att genomföra den föreslagna ändringen. Emellertid måste beaktas att befraktningsavtal över de nordiska gränserna är synnerligen vanliga och att det fördenskull är angeläget att bevara den nordiska rättsenheten på denna punkt. Det har heller icke rests invändning emot förslaget under remissbehandlingen. Jag finner mig därför böra biträda förslaget härutinnan.

I frågan om ersättningen för bränsleutgifter delar jag kommitténs uppfattning.

På grund av den frakträttsliga anknytningen bör bestämmelserna bibehållas under befraktningskapitlet.

224, 225 och 227 §§.

Departementschefen. I 224 § gives de inledande bestämmelserna om bärgning och bestämmes begreppet bärgning. Såsom jag förordat i det föregående har bestämningen av detta begrepp i överensstämmelse med de danska, finska och norska förslagen på denna punkt ändrats och därmed också anpassats till lydelsen av den internationella bärgningskonventionen. Uttrycket »förolyckat eller *nödställt* fartyg» i 224 § första stycket har således ersatts med formuleringen »fartyg vilket förolyckats eller *är i fara*».

Jämkningsen av lagtexten i 224 § första stycket har medfört motsvarande ändring av 224 § fjärde stycket, 225 § andra stycket och 227 § första och fjärde styckena. I samband härmed har vissa redaktionella jämkningar gjorts.

228 §.

Departementschefen. Förevarande paragraf innehåller i gällande lydelse i första stycket en bestämmelse angående fördelningen av bärgarlön mellan flera bärgande fartyg eller andra självständiga bärgare (bärgarlag), som var för sig medverkat i ett bärgningsföretag. Fördelningen inom ett bärgarlag regleras genom bestämmelserna i lagrummets andra stycke. Jag föreslår, att bestämmelsen i 228 § första stycket får kvarstå och att reglerna i 228 § andra stycket överföres till 229 §.

229 §.

Denna paragraf innehåller för närvarande en bestämmelse, att bärgat fartyg eller bärgad last inte får flyttas utan bärgarens medgivande, innan bärgarlön betalats eller säkerhet ställts. Denna bestämmelse har upptagits i en ny paragraf, 232 §. Enligt förslaget skall 229 § i stället som ett första moment upptaga de i den allmänna motiveringen behandlade huvudstadgandena om den utbetalda bärgarlönens fördelning, vilka avses ersätta de nu-

varande bestämmelserna i 228 § andra stycket första punkten. Som ett andra moment har upptagits en bestämmelse om avvikelse i vissa fall från fördelningsreglerna. I 228 § andra stycket sista punkten finns för närvarande regler om ogiltighet i vissa fall av avtal om bärgarlön. Dessa bestämmelser har — något utvecklade och förtydligade — upptagits i förevarande paragraf som ett tredje moment.

Kommittén. Beträffande besättningsandelen anför kommittén.

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. 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 skäligen 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 nödvändig 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 åtnjuta. Grundvalen för fördelningen blir alltså den vid mönstringen eller anställningen fastställda månadslönen jämte ev. examens- eller ålderstillägg.

I likhet med de övriga nordiska sjölagskommittéerna föreslår kommittén, att lots berättigas till andel i bärgarlön, samt anför.

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. Lotsens verksamhet i bärgningsfall är emellertid lika nära knuten till fartyget som besättningens verksamhet och kan svårigen värderas åtskild från denna. Vanskliga bevisfrågor kan därför uppstå, om lots gör gällande ett självständigt bärgarlönskrav. På grund härav föreslår sjölagskommittén i nu ifrågakvarande 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.

Kommittén föreslår vidare en ny föreskrift främst med avseende på det fall att ändamålet med fartygets resa eller sättet för beräkning av lön eller ersättning åt dem, som arbetar i fartygets tjänst, påkallar fördelning efter andra grunder än dem, som stadgats i 1 mom. Detta tillägg tager närmast sikte på bärgningar, som företages av fiskefartyg. Kommittén framhåller, att besättningen på dessa fartyg som regel icke erhåller en bestämd penninglön utan åtnjuter en viss andel av expeditionens nettointäkt och att i dylika fall fördelningen av bärgarlön sker efter vissa sedvanemässigt utbildade normer. Kommittén anser, att lagbestämmelser om fördelningen är varken erforderliga eller lämpliga, och föreslår därför en bestämmelse, som möjliggör avvikelser från huvudreglerna om fördelning av bärgarlönen.

Yttrandena. Svea hovrätt anmäler tvekan inför förslaget att till skillnad från gällande rätt endast medge den s. k. egentliga besättningen andel i bärgarlön. I flertalet fall torde det enligt hovrätten visserligen kunna framstå såsom berättigat att icke hela besättningen får del i bärgarlönen men då bärgningen sker under risktagning för det bärgande fartyget kan riktighets-

ten av en sådan begränsning sättas i fråga. Riskerna drabbar då samtliga ombordvarande, f. ö. även passagerare. Hovrätten vill med hänsyn till att förslaget överensstämmer med de övriga nordiska kommittéernas förslag icke bestämt motsätta sig detsamma. Emellertid understryker hovrätten, att den gällande ordningen är ägnad att förebygga svårlösta tvister, och framhåller, att det är förenat med svårigheter att dra en rättvis gräns för kretsen bärgarlöneberättigade. Varje annan gränsdragning än den, som endast tillgodoser de vid bärgningen direkt medverkande, torde enligt hovrätten framstå som mer eller mindre godtycklig. Svårigheter kan även uppkomma vid bestämmande av vilka ombordanställda som skall räknas till den egentliga besättningen. Hovrätten anser emellertid, att de olägenheter som sålunda är förknippade med den föreslagna lösningen icke bör överdrivas.

Förslaget att lots skall ha del i bärgarlön tillstyrkes eller lämnas utan erinran av remissorganen.

Svenska lotsförbundet anser emellertid icke, att den för lots föreslagna andelen i bärgarlönen är tillfredsställande. Vid bärgning inom lotsens lotsningsområde, vilket denne skall känna i minsta detalj, bidrager lotsen minst lika mycket som befälhavaren. I vart fall ankommer på honom den navigering och manövrering varå det bärgande fartygets säkerhet beror. Förbundet gör därför gällande att lotsen vid sådan bärgning bör likställas med befälhavaren i fråga om andel i bärgarlönen. För fall då bärgning sker utanför lotsens lotsningsområde har förbundet emellertid ingen erinran mot att lotsens andel i bärgarlönen beräknas såsom om han var medlem av besättningen och uppbar lön som främste styrman. Mot lagtextens utformning anmärker lotsförbundet, att av förslaget framgår att lots kan vara anställd hos redaren, trots att enligt lotsförbundets mening ingen med rätt till beteckningen lots lagligen kan vara anställd ombord på fartyg.

Göteborgs rådhusrätt uttalar beträffande bestämmelsen om särskild gottgörelse till den som gjort förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara, att vad som skall belönas är den förtjänstfulla insatsen, vare sig den i det särskilda fallet varit förenad med synnerlig fara eller ej, däremot icke ett våghalsigt riskerande av liv eller hälsa som ej i något avseende ter sig förtjänstfullt. Rådhusrätten föreslår, att till förekommande av helt obefogade ersättningsanspråk de citerade orden utgår ur lagtexten. Samma erinran göres av *Föreningen Sveriges stadsdomare*.

Chefen för marinen och Svenska lotsförbundet föreslår, att stadgandet avfattas så, att även den, som icke kan betecknas såsom sjöman, kan tillerkännas gottgörelse för insats som här avses.

Sveriges fiskares riksförbund anför beträffande den föreslagna undantagsbestämmelsen, att huvudparten av de svenska fiskefartygen äges av partrederier. Någon anställd besättning finns icke på de fartyg, som ägs av fiskarna själva utan de bemannas av ett fiskelag. Medlemmarna i fiskelaget

erhåller icke någon lön, utan nettovinsten på fisket fördelas mellan medlemmarna i fiskelaget enligt ett särskilt andelssystem. Av ålder har inkommande bärgarlön fördelats på samma sätt. De ändrade regler om bärgarlönens fördelning, som nu föreslås, berör därför icke direkt fiskets utövare. Då visst tvivel rått, huruvida fiskefartygens praxis i fråga om fördelning av inkommande bärgarlön stått i strid mot den kategoriska formuleringen av 228 § andra stycket gällande sjölag, hälsar riksförbundet med tillfredsställelse, att en uttrycklig undantagsbestämmelse som täcker fiskets behov föreslagits.

Departementschefen. Mot en ordning enligt vilken endast den s. k. egentliga besättningen skall äga del i bärgarlön kan visserligen såsom Svea hovrätt framhållit betänkligheter anföras. Förslaget har emellertid icke mött erinran i övrigt och överensstämmer med vad som föreslås i de andra nordiska länderna. Enligt min mening kan det principiellt försvaras, att besättningsandelen av bärgarlönen endast tillfaller den del av besättningen som är nödvändig för fartygets drift och behövlig för att bärgningsföretaget skall kunna genomföras. Att i praktiken skilja mellan den egentliga besättningen och övrig personal ombord torde sällan erbjuda svårigheter. I tveksamma fall måste, såsom kommittén anført, det vara vägledande i vilken mån vederbörandes arbetsuppgifter innefattar skeppstjänst. Kravet att en andelsberättigad besättningsmans arbetsuppgifter sålunda i viss icke oväsentlig mån skall röra skeppstjänst bör dock icke givas den innebörden, att den, vars syssla normalt icke omfattar sådan tjänst men som under ett bärgningsföretag likväl satts därtill, skall vara utesluten från del i bärgarlön endast emedan han icke är sjöman. Har han gjort tjänst som sjöman, bör han också njuta del i bärgarlönen som sådan, förutsatt att han är anställd hos redaren mot avlöning och alltså kan deltaga i utskiftandet av besättningsandelen på samma villkor som gäller för övriga andelsberättigade besättningsmän. Den som icke sålunda kan deltaga i andelens utskiftande äger i stället enligt 224 § första stycket sjölagen resa självständigt anspråk på bärgarlön.

På grund av vad sålunda anförts biträder jag förslaget att rätten till bärgarlön begränsas till den egentliga besättningen.

Även förslaget att lots ombord på ett bärgande fartyg skall vara berättigad till del i bärgarlönen anser jag mig böra tillstyrka. Jag anser vidare, att förslaget, som överensstämmer med vad som föreslagits i de övriga nordiska länderna, innefattar en väl avvägd värdering av det biträde en lots kan lämna ett bärgande fartyg och att den föreslagna fördelningsgrunden bör godtagas. Mot utformningen av bestämmelsen i övrigt har jag ej någon erinran.

Stadgandet rörande gottgörelse för särskilt förtjänstfull bärgarinsats av sjöman skulle visserligen kunna begränsas på sätt föreslagits av Göteborgs rådhusrätt och Föreningen Sveriges stadsdomare men tillräcklig anledning

saknas att göra avvikelse från vad som föreslagits i de övriga nordiska länderna härutinnan. Jag biträder därför kommitténs förslag i detta avseende.

Med uttrycket sjöman har vidare bestämmelsens giltighet begränsats till insats av medlemmar av den egentliga besättningen. Utomstående, som gör insats vid bärgningen, äger på sätt jag nyss sagt resa självständigt krav på bärgarlön, som bestämmes bl. a. med hänsyn tagen till sådana omständigheter som i vad mån insatsen varit förtjänstfull.

Även övriga av kommittén föreslagna bestämmelser i förevarande paragraf finner jag mig i sak kunna godtaga.

230 §.

I denna paragraf upptager förslaget bestämmelser rörande bärgarlön, som förtjänas med icke-kommersiella statsfartyg. Bestämmelser härom saknas i gällande sjölag. Förslaget överensstämmer väsentligen med motsvarande övriga nordiska förslag.

Kommittén framhåller, att den internationella bärgningskonventionen icke äger tillämpning på krigsfartyg eller sådana statsfartyg som är avsedda att användas uteslutande för offentligt ändamål. Konventionen överlåter sålunda åt de nationella lagarna att ta ställning till ifrågasvarande spörsmål. Framställning om ändring av konventionen i detta avseende torde visserligen vara att vänta men den ändring som ifrågasatts gäller icke den rätt till bärgarlön som tillkommer fartyg av ifrågasvarande slag utan deras skyldighet att betala bärgarlön.

Kommittén påpekar, att föreskrift om statsfartygs rätt till bärgarlön ej finnes i de nordiska ländernas lagstiftning. Svensk rättspraxis föreligger icke men Norges høyesterett har 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. Under överläggningarna mellan de nordiska sjölagskommittéerna har man utgått från att de icke-kommersiella statsfartygen äger rätt till bärgarlön. Reglerna om bärgarlönens fördelning bör i stort sett gälla även för sådana fartyg. Kommittén föreslår därför, att vad i förslaget 229 § är stadgat skall äga motsvarande tillämpning, när bärgning utföres av svenskt statsfartyg, som brukas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift; dock bör den del av bärgarlönen som icke tillfaller staten — d. v. s. 2/5 av nettobärgarlönen — fördelas mellan de ombordvarande enligt regler som fastställs i administrativ ordning.

Kommittén anför, att om redaren för ett bärgande fartyg underlåter att fordra lön för bärgningen, då sådan lagligen kunnat utgå, befälhavaren och besättningen torde kunna kräva ersättning av redaren för sina uteblivna andelar. I sista punkten av paragrafen har kommittén upptagit ett stadgande av innebörd att staten utan ansvarighet gentemot de ombordvarande helt eller delvis äger avstå från bärgarlön.

Kommittén påpekar, att förslaget icke reglerar frågan, när en av ett of-
fentlighetsligt statsfartyg utförd hjälpaktion skall betraktas som bärgning,
och tillfogar.

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 verk-
samhet av sådan beskaffenhet, att det stundom kan vara vanskligt att be-
stämman 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 kom-
mitténs 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.

Yttrandena. Med något undantag tillstyrker remissorganen förslaget eller
lämnar det utan erinran.

Sjöfartsstyrelsen framhåller, att förslaget genom sin utformning lämnar
utrymme för lämplig praxis angående i vilken utsträckning statsfartyg bör
göra anspråk på bärgarlön.

Generaltullstyrelsen gör däremot gällande, att Kungl. Maj:t bör fritt för-
foga över statsfartygs bärgarlön och föreslår därför att 230 § utgår ur för-
slaget. Paragrafen bör enligt generaltullstyrelsen ersättas med en bestäm-
melse i 229 § av innehåll, att om bärgning utförts av icke-kommersiellt
statsfartyg, vad om bärgarlön är stadgat skall gälla allenast i den mån
Kungl. Maj:t därom förordnar.

Sjöassuradörernas förening anser, att det måhända finns anledning att ur
principiell synpunkt hysa tveksamhet rörande lämpligheten av förslaget, men
finner likväl icke anledning rikta någon direkt invändning mot detsamma.
Föreningen hemställer emellertid — med hänvisning till kommitténs utta-
lande om gränsdragning mellan å ena sidan bärgning och å andra sidan
icke-kommersiella statsfartygs normala verksamhet — att lagtexten kom-
pletteras så att därav framgår att av isbrytare inom ramen för dess normala
verksamhet utförd assistans icke skall anses såsom bärgning.

Svenska lotsförbundet befarar, att förslagets redigering kan föranleda
den missuppfattningen att kommersiella statsfartyg icke skulle äga rätt till
bärgarlön, och föreslår därför, att lagtexten kompletteras med en positiv
föreskrift i detta hänseende. Förbundet erinrar om att lotsbåtar, som utrus-
tats jämväl för sjöräddningstjänst, icke med anledning av de enstaka sjö-
räddningar som därav möjliggöres bör kunna betraktas som statliga sjö-
räddningsfartyg och menar, att sådana lotsbåtar därför uttryckligen bör
undantagas från gruppen icke-kommersiella statsfartyg.

Chefen för marinen påpekar, att förslaget kan medföra, att ombordva-
rande på bl. a. marinens fartyg kommer i sämre läge beträffande andel i bär-
garlön än ombordvarande på civila fartyg, och ifrågasätter förslagets lämp-

lighet. Chefen för marinen upplyser, att i förslag till reglemente för förvaltning vid marinen upptagits en bestämmelse, att vid marinen anställd eller eljest tjänstgörande personal, som under tjänsteutövning eller med hjälp av marinens materiel utför bärgning, icke äger resa självständigt krav på bärgarlön.

Sveriges advokatsamfund anför.

Emellertid vill styrelsen något uppehålla sig vid en fråga som kommittén endast indirekt berört dels i motiven till 230 §, dels ock i motiven till 284 §, nämligen befälhavarens och besättningens möjligheter att i eget namn föra talan mot det bärgade fartygets rederi, i vilken fråga viss skandinavisk rättspraxis föreligger. Enligt vad styrelsen har sig bekant föres för närvarande förhandlingar om bärgarlön så gott som alltid mellan rederiet för det bärgande fartyget och det bärgade fartygets kaskoassuradörer. Emellertid lär det understundom ha förekommit att befälhavare eller besättning framfört ett självständigt anspråk. Styrelsen finner uppenbart att den nuvarande ordningen fungerar tillfredsställande, och såvitt styrelsen förstår har kommittén icke heller haft för avsikt att lämna befälhavare och besättning möjlighet att självständigt framföra ersättningskrav annat än emot det egna rederiet. Emellertid ifrågasätter styrelsen om icke begränsningen av befälhavares och besättnings rätt att föra talan mot det bärgade fartygets rederi bör införas i sjölagens bärgningskapitel.

Departementschefen. Som kommittén påpekat, överlämnar den av bl. a. de nordiska länderna biträdda internationella bärgningskonventionen till den nationella lagstiftningen att reglera spörsmålen om statsfartygens ställning när det gäller bärgning. Beträffande rätten till bärgarlön göres icke i de nordiska sjölagarna undantag för fartyg av något slag. Sålunda stadgas i 224 § sjölagen, att var som bärgar förolyckat eller nödställt fartyg äger rätt till bärgarlön.

Såvitt angår civila icke-kommersiella statsfartyg — exempelvis lots- och tullbåtar — har i nordisk rättspraxis godtagits, att bärgarlön kan förtjänas med sådana fartyg.

För marinfartygens vidkommande synes rättsläget ha varit ett annat. Såväl i litteraturen som i praxis har i ett flertal sjöfartsländer ansetts, att örlogsmän icke äger kräva bärgarlön. Sådana fartygs allmänna skyldighet att skydda den nationella sjöfarten och tillvarataga dess intressen samt att bispunga nödställda sjöfarande oberoende av nationalitet har anförts som grund för denna ståndpunkt. Den brittiska Merchant Shipping Act berättigade intill 1940 örlogsmän att resa anspråk på bärgarlön utan särskilt medgivande av amiralitetet endast om fartyget var utrustat för bogsering eller bärgningsföretag. I Sverige gör staten i allmänhet icke anspråk på ersättning för bärgning utförd av svenskt örlogsfartyg men marinförvaltningen har stundom fordrat ersättning för vissa bärgningskostnader och förluster, såsom för förbrukade maskinförnödenheter och skador på fartyget eller egendom ombord. Härjämte har i några fall gratifikationer åt besättningen ut-

verkats eller tillåtits. Den återgivna uppfattningen har i nordisk rättstillämpning kommit till tydligt uttryck i det av kommittén anförda, ofta åberopade norska rättsfallet av år 1919. Numera synes emellertid en annan uppfattning rörande detta spörsmål ha vunnit insteg. De nyssnämnda bestämmelserna i Merchant Shipping Act ändrades vid revision 1940 så att örlogsfartyg helt likställdes med andra fartyg i ifrågavarande avseende. För nordisk rättstillämpning torde det av kommittén anförda norska rättsfallet av år 1958 bli vägledande. Såsom kommittén förutsatt torde det nu vara lämpligt att principiellt likställa alla statsfartyg med enskilda fartyg i fråga om rätt till bärgarlön.

När det gäller bärgarlönens fördelning synes de föreslagna reglerna om avdrag från bruttobärgarlönen och om fördelning av nettobärgarlönen mellan redaren, d. v. s. staten, och de ombordanställda samt bestämmelsen om premiering av särskilt förtjänstfull bärgarinsats av sjöman vara ändamålsenliga även för de icke-kommersiella statsfartygens del. Beträffande den del av nettobärgarlönen som icke tillfaller staten bör emellertid beaktas, att anställnings- och tjänstgöringsförhållandena ombord på de ifrågavarande statsfartygen kan avvika väsentligt från vad som gäller ombord på andra fartyg. Vad nu sagts avser framför allt örlogsfartygen. Tillämpade på dessa skulle sjölagens fördelningsregler vara mindre lämpliga. Såsom exempel kan anföras att en fördelning på grundval av personalens avlöning skulle vara oförmånlig för värnpliktig personal i förhållande till fast anställd personal. Fördelningen av den del av bärgarlönen, som icke tillfaller staten, bör därför ske enligt administrativt fastställda regler.

Att förslaget sålunda upptager regler rörande fördelningen av bärgarlön, som tillkommer icke-kommersiella statsfartyg, har icke till syfte att åstadkomma någon ändring i den restriktiva hållning som staten hittills intagit när det gäller att framställa anspråk på bärgarlön för bärgning utförd av sådant fartyg.

Enligt praxis företräder redaren ensam fartyget såsom bärgarlag. Övriga intressenter i bärgarlaget anses icke äga självständiga anspråk på bärgarlön. Däremot torde de som en följd härav kunna vända sig mot redaren med krav på utbetalning av sina andelar eller ersättning för uteblivna sådana. Jag anser att särskilda lagbestämmelser härom icke är erforderliga.

Kommittén har föreslagit en regel, enligt vilken staten utan ansvarighet i förhållande till de ombordvarande äger helt eller delvis avstå från att kräva bärgarlön. Syftet med en sådan regel är att undvika krav på staten på andel i bärgarlön i det fall att staten avstått från sådant anspråk i förhållande till det bärgade fartyget och det torde vara lämpligt, att staten äger full handlingsfrihet när det gäller frågan om bärgarlön skall krävas.

231 §.

I denna paragraf, som icke har motsvarighet i gällande sjölag, upptages bestämmelser rörande anmälan om anspråk på särskild gottgörelse enligt 229 § 1 mom.

Kommittén föreslår, att anmälan om särskild gottgörelse skall göras till redaren eller befälhavaren inom en frist av tre månader samt att prövningen av sådant anspråk i händelse av tvist skall ankomma på sjömansnämnden i Stockholms sjömanshusdistrikt.

Yttrandena. Den föreslagna tremånadersfristen kan enligt *hovrätten för Övre Norrland* vara för kort, om t. ex. vid bärgningsföretag en sjöman skulle skadas så allvarligt, att han under några månader blir satt ur stånd att anmäla sitt anspråk, men synes hovrätten å andra sidan vara rimlig av hänsyn till övriga sakägare.

Sjömansnämnden i Stockholms sjömanshusdistrikt förklarar sig icke ha anledning till erinran mot förslaget. *Svenska lotsförbundet* föreslår sådan jämkning i förslagets avfattning som påkallas av förbundets förut redovisade mening att även annan än sjöman bör äga rätt till särskild gottgörelse för förtjänstfull insats.

Invändningar göres emot förslaget, att anspråk som här avses skall prövas i administrativ ordning. Sålunda ifrågasätter *hovrätten för Övre Norrland* huruvida icke samtliga fall av tvist i fråga, som regleras i den föreslagna 229 §, bör prövas av domstol samt hänvisar till att det finska förslaget föreskriver domstolsprövning och att det danska förslaget synes förutsätta detsamma. Hovrätten förklarar sig emellertid icke vilja draga nämndens sakkunskap i tvivelsmål.

Svea hovrätt gör liknande erinran och framhåller, att prövningen av anspråk på särskild gottgörelse kan bli vanskelig från många synpunkter, icke minst bevismässigt. Anspråket torde ofta få ses i samband med bärgarlönefördelningen i dess helhet, vilken i sin tur kan inrymma faktiska och rättsliga spörsmål, som i mindre grad lämpar sig för administrativ behandling. Hovrätten föreslår att tvist, varom här är fråga, prövas av Stockholms rådhusrätt i sammansättning som gäller för upptagande av sjöförklaring och uttalar, att eftersom den särskilda gottgörelsen skall utgå ur bruttobärgarlönen intresse föreligger av ett förhållandevis snabbt avgörande. Den föreslagna korta fristen för anmälan av ersättningsanspråket kan därför enligt hovrättens mening kompletteras med förbud att överklaga rådhusrättens avgörande i sådan sak.

Även *Stockholms rådhusrätt* uttalar betänkligheter emot den föreslagna ordningen för prövning av anspråk av ifrågavarande slag och erinrar om att sjömansnämnderna tillkommit för helt andra ändamål. Rådhusrätten anför.

Storleken av den bärgarlön, som det bärgade fartyget överhuvudtaget skall utge, skall vid tvist lösas av domstol. En sådan prövning kan tänkas ske på grund av antingen en fastställsetalan eller en fullgörelsetalan. Enligt det föreslagna lagstadgandet skall, då fråga är om enbart fastställelse av särskild gottgörelse, saken avgöras av sjömansnämnden men fullgörelsetalan prövas av domstol. Förhållandet innebär olägenhet för vederbörande sjöman. Bestämmelser om förfarandet inför nämnden saknas. Får vederbörande sjöman tillfälle att inför nämnden muntligen utföra sin talan?

Svea hovrätt påpekar, att de danska och norska förslagen till skillnad från de svenska och finska innehåller en positiv föreskrift för redaren att, så snart bärgarlön blivit fastställd genom avtal eller lagakraftägande dom, till envar andelsberättigad sända underrättelse om bärgarlönens storlek jämte en plan över fördelningen av densamma. Hovrätten anför härom.

Enligt hovrättens förmenande kan en sådan regel bli av stort värde. Visserligen kan det i allmänhet antagas, att redaren självmant — delvis med tanke på innehållet i förslagets 284 § — skall vilja prestera här avsedd underrättelse utan längre dröjsmål, men det kan otvivelaktigt tänkas förekomma fall då redaren avsiktligt eller oavsiktligt skall komma att föranleda obefogat dröjsmål med bärgarlönsfördelningen. Det kan här t. ex. vara fråga om att redaren för ett mycket litet fartyg erhåller högst betydande belopp varvid redan ränteinkomsten kan fresta till en fördröjning. Särskilt när bärgarlönen fastställs i avtal är det också svårt för befälhavare och besättning att bevaka sina intressen. Hovrätten vill alltså föreslå, att i den svenska sjölagen införes en regel om underrättelseplikt av ovan omnämnt innehåll.

Departementschefen. Gottgörelse varom här är fråga skall utgå ur brutto-bärgarlönen och sålunda bestridas av samtliga i bärgarlönen andelsberättigade. Det är rimligt, att initiativet till att gottgörelse utgår åvilar den sjöman, som anser sig äga anspråk på särskild gottgörelse. För att icke fördelningen i övrigt skall bli oskäligt uppehållen av ovisshet rörande förekomsten av dylikt anspråk är en jämförelsevis kort tidsfrist inom vilken anspråket skall anmälas behövlig. Den svenska kommitténs förslag om en tidsfrist av tre månader synes mig innefatta en god avvägning. Jag anser det vidare vara en lämplig anordning att anmälan kan göras icke endast hos redaren utan också — för vidarebefordran till denne — hos befälhavaren.

Såsom framhållits i flera remissyttranden kan det anföras skäl för att prövningen av anspråk på särskild gottgörelse bör ske i samma ordning som gäller för bärgarlönen i övrigt. En prövning i vanlig judiciell ordning skulle emellertid kunna oskäligt fördröja hela fördelningsförfarandet och det torde knappast böra komma i fråga att skapa ett särskilt judiciellt förfarande för här avsedda fall. Särskild gottgörelse är vidare avsedd för mycket ovanliga fall och prövningen måste väsentligen komma att innefatta ett rent skönsmässigt avgörande. Det är då motiverat att låta beho-

vet av smidighet och formlöshet i förfarandet väga tyngre än andra berättigade hänsyn. Jag biträder på grund härav kommittéförslaget.

Den av Svea hovrätt föreslagna bestämmelsen om föreskrift för redaren att tillstålla envar andelsberättigad underrättelse om bärgarlönens storlek och en fördelningsplan kommer jag att beröra i anslutning till 284 §.

232 §.

Departementschefen. I denna paragraf upptages med smärre redaktionella jämkningar bestämmelsen i nuvarande 229 §.

284 §.

Departementschefen. I detta lagrum uppställs för vissa sjörättsliga fordringar särskilda korta preskriptionstider. Förslaget upptar en ny preskriptionsregel.

I avsaknad av särskild föreskrift torde befälhavares och besättnings anspråk på andel i bärgarlön för närvarande preskriberas enligt de allmänna reglerna om tioårig preskription. Besättningen på ett bärgande fartyg kan emellertid jämförelsevis snart efter bärgningsföretaget vara helt eller delvis skingrad och det kan då vara omöjligt för redaren att komma i förbindelse med de förutvarande besättningsmännen. Någon gång kan en motsvarande situation råda i fråga om befälhavaren. Behov får därför anses föreligga av en kortare preskriptionstid än den tioåriga. I huvudsaklig överensstämmelse med motsvarande finska och norska förslag föreslår jag därför en ettårig preskriptionstid för fordran på andel i bärgarlön.

Det torde vara lämpligt, att preskriptionstiden räknas, icke såsom för fordran på bärgarlön från det bärgningsföretaget slutförts utan från det vederbörande av redaren erhållit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek. Utan sådan underrättelse torde de andelsberättigade i allmänhet ha svårigheter att bevaka sina anspråk på andel i bärgarlönen. Detta skulle stundom kunna inbjuda till obefogat dröjsmål med fördelningen. Svea hovrätt har i anslutning till 231 § föreslagit att i det svenska lagförslaget skulle, liksom i motsvarande danska och norska förslag, upptagas en föreskrift, att redaren skall ge envar andelsberättigad underrättelse som här avses. Enligt min mening har emellertid redaren på grund av sättet för preskriptionstidens beräkning även utan en sådan bestämmelse ett självständigt intresse av att underrätta de andelsberättigade. Vanligen torde han också ha anledning att handla utan onödigt dröjsmål, eftersom han eljest kan komma att gå miste om möjlighet att nå t. ex. en utomlands avmönstrad sjöman med underrättelse. Dröjsmål kan sålunda för honom leda till att han icke blir fredad för krav på andel i bärgarlönen förrän den allmänna tioåriga preskriptionstiden utgått. Föreskrift i detta hänseende torde därför icke vara erforderlig.

Hänvisningen till 229 § har utformats så att den icke avser särskild

gottgörelse för förtjänstfull insats. De skäl, som motiverar kort preskriptionstid för krav på andel i bärjarlön, torde nämligen icke göra sig gällande i fråga om sådant, redan fastställt anspråk.

Ansvarsbestämmelserna

Allmän motivering

Sjölagens ansvarsbestämmelser, upptagna i dess 12 kap., kvarstår i väsentliga delar oförändrade sedan lagens tillkomst 1891. Motsvarande norska bestämmelser utbröts redan 1902 ur sjölagen och överfördes till allmänna strafflagen; de har nyligen underkastats viss översyn som lett till lagändring 1963. De danska ansvarsbestämmelserna har bibehållits i sjölagen och senast reviderats genom lagändring 1952. Även den finska sjölagen av år 1939 upptager ansvarsbestämmelser.

Enligt direktiven skall sjölagskommittén se över sjölagens ansvarsbestämmelser. Kommittén har inlett men icke slutfört sin revision av dem. Förslag om vissa ändringar har emellertid lagts fram i betänkandet. Ändringarna är dels föranledda av vissa förslag till lagändringar i fråga om sjöförklaring m. m. — vilka icke nu upptages till övervägande — dels framlagda som följändringar till ansvarsbestämmelserna i brottsbalken.

Sjölagskommitténs förslag

Kommittén framhåller, att en genomgripande omarbetning av ansvarsbestämmelserna i sjölagen är påkallad men att en sådan icke kan verkställas förrän revisionen av andra partier i sjölagen — främst befälhavarekapitlet — blivit slutförd. Vissa ändringar erfordras likväl för en anpassning av ansvarsbestämmelserna till brottsbalken. Kommittén har ansett angeläget att dessa ändringar hålls inom ramen för vad som nu kan anses vara nödvändigt.

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 paragraf innehåller även vissa bestämmelser om straff för medverkan, vilka sammanfaller med de allmänna medverkansreglerna i strafflagen resp. brottsbalken. Kommittén påpekar, att man numera torde 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. Det saknas därför anledning att bibehålla ifrågavarande, 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.

Remissyttrandena

De erinringar och betänkligheter, som under remissbehandlingen riktats mot ansvarsbestämmelserna, angår endast i ringa mån de föreslagna följdändringarna till brottsbalken; i den delen lämnas förslaget väsentligen utan erinran. *Svenska maskinbefälsförbundet* är det enda remissorgan som något uppehåller sig vid förslaget i denna del. Förbundet påpekar som anmärkningsvärt, att kommittén, trots den ansvarsfulla ställning som befälhavaren förmenas intaga, ansett sig kunna föreslå vissa jämkningar nedåt av strafflatituderna.

Departementschefen

Den revision av sjölagens ansvarskapitel, som för närvarande förberedes av kommittén, kan icke föranleda lagstiftning innan brottsbalken trätt i kraft. De av brottsbalken betingade ändringarna i sjölagen kan därför icke samordnas med revisionsarbetet i övrigt utan måste genomföras separat. Bestämmelserna torde med hänsyn härtill i åtskilliga hänseenden tills vidare få bibehållas vid föråldrade konstruktioner och utformningar för att icke det fortsatta arbetet skall föregripas. Lagbestämmelserna får sålunda provisorisk karaktär.

Kommittéförslaget följer på det hela taget de principer, efter vilka förslag till motsvarande följdlagstiftning utarbetats på andra områden. Det har därför utan större ändringar lagts till grund för det inom justitiedepartementet utarbetade lagförslaget. Till skillnad från kommittén har jag funnit, att sjölagens mot brottsbalkens medverkansregler svarande bestämmelser bör bibehållas i sak oförändrade i avbidan på pågående översyn av specialstraffrätten. Jag föreslår vidare, att bestämmelserna om straff för vissa förfaranden med dagbok upphäves.

Specialmotivering

Sjölagens 12 kap. omfattar 285—312 §§. Av dem är 285 och 289 samt 297—309 §§ upphävda i samband med tillkomsten av 1922 års sjömanslag. 296 § innehåller bestämmelser om den särskilda påföljd, som förlust av behörighet att föra fartyg innebär; därom är icke fråga i detta sammanhang. Frågan om ändring av 286 § torde komma att behandlas i annat sammanhang. Förevarande förslag omfattar 287, 288, 290—295 samt 311 och 312 §§.

287 §.

Detta lagrum kvarstår väsentligen oförändrat sedan sjölagen tillkom.

Enligt första stycket första punkten bestraffas den befälhavare med böter, högst tvåhundra kronor, som försummar sina åligganden med avseende på dagboks förande och uppvisande. De grundläggande reglerna härom återfinnes i 35—38 och 40 §§ sjölagen. Jag föreslår, att påföljden — med tillämpning av den nya gränsen mellan dagsböter och penningböter i 25 kap. 1 § brottsbalken — bestämmes till böter högst femhundra kronor.

Styckets andra punkt innehåller i gällande lydelse bestämmelser om straff för vissa förfaranden med dagbok, vilka svarar mot brottsbalkens bestämmelser om bl. a. urkundsförfalskning. Med böter eller fängelse i högst sex månader eller straffarbete i högst två år straffas sålunda befälhavare, som »sig eller annan till nytta eller att därmed skada göra» för falsk dagbok, ändrar den, förstör eller undansticker den eller gör den oläslig. När omständigheterna är synnerligen försvårande kan straffarbete intill fyra år ådömas. I sjölagen har sålunda bibehållits ett krav på särskilt syfte med gärningen, som vid 1948 års strafflagsreformerings i strafflagen ersattes med kravet på fara i bevishänseende.

Eftersom dagbok uppenbarligen utgör urkund, kan sådana förfaranden, som förevarande stadgande gäller, i allt väsentligt beivras med tillämpning av bestämmelserna i brottsbalkens 14 och 15 kap. Anledning synes icke föreligga att bibehålla dylika straffbestämmelser i sjölagen och jag föreslår därför, att de upphäves.

Enligt lagrummets andra stycke är bestämmelserna i första stycket tillämpliga även på maskinchef, styrman och maskinist. Jag föreslår, att stadgandet i förevarande paragraf göres generellt tillämpligt och att andra stycket följaktligen utgår.

288 §.

Detta lagrum, som i alltjämt gällande delar erhöll sin lydelse i samband med 1914 års sjölagsändringar, stadgar bötestraff för befälhavare, som vägrar att i vederbörlig ordning till besiktningsmän utlämna fartygets nationalitetshandling eller hemortsbevis eller försummar sin skyldighet att avgiva rapport enligt 40 § sjölagen eller att i enlighet med sagda lagrum anmäla sig för avgivande av sjöförklaring. Paragrafen har redaktionellt jämkats i förslaget.

290 §.

Förevarande lagrum har icke ändrats sedan sjölagen tillkom. Det innehåller i en första punkt bestämmelser om straff för oredlighet av befälhavare gentemot vissa intressenter i fartyg och last, vars rätt och bästa han har att bevaka enligt sjölagens bestämmelser. Paragrafen torde i denna del närmast suppleras brottsbalkens bestämmelser om trolöshet mot huvudman.

Straffet är högst straffarbete i två år, om ej strängare straff är föreskrivet i allmän lag. För grov försummelse av nämnda intressenters rätt och bästa är straffet enligt andra punkten böter eller fängelse i högst ett år. Förfarande som därmed avses torde närmast kunna betecknas som tjänstefel i enskild tjänst. I 311 § upptages regler om åtal beträffande brott enligt 290 §. Brottet får ej åtalas utan angivelse av målsägande, om icke straffet skall bestämmas enligt strafflagen.

Vid sidan av brottsbalken torde något utrymme knappast finnas för tillämpning av lagrummets första punkt och bestämmelserna däri skulle därför sannolikt kunna helt upphävas. Till denna punkt föreligger emellertid viss anknytning i den andra punkten, beträffande vilken närmare överväganden lämpligen bör anstå i avbidan på sjölagskommitténs översyn av ansvarsbestämmelserna. Förslaget berör därför endast påföljderna för brott enligt denna paragraf.

För brott enligt paragrafens första punkt föreslås påföljden bli dagsböter eller fängelse i högst två år, om ej för gärningen är stadgat svårare straff i brottsbalken. För fall av grov försummelse föreslås påföljden bli dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Åtalsbestämmelsen i 311 § har, med redaktionell jämkning, upptagits såsom ett andra stycke i förevarande paragraf.

290 § hör till dem, vilka får beräknas bli underkastade en genomgripande bearbetning i samband med den fullständiga revisionen av detta kapitel.

291 §.

Avviker befälhavare ur tjänsten och överger fartyget, straffas han enligt första stycket i förevarande lagrum med straffarbete i högst två år eller fängelse. Är omständigheterna synnerligen mildrande kan i stället böter, dock ej under femtio kronor, ådömas. Jag föreslår, att påföljden blir fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, dagsböter.

Enligt lagrummets andra stycke straffas befälhavare med böter, ej under etthundra kronor, eller med fängelse, om han lämnar fartyget när det är i fara utan att iakttaga vad som stadgas i 43 § sjölagen eller vad eljest åligger honom såsom god sjöman. Jag föreslår, att påföljden bestämmas till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

292 §.

Lagrummet reviderades genom 1914 års sjölagsändringar.

Har befälhavare utan nödtvång gått till sjöss med fartyg, som på vissa angivna sätt brustit i sjövärdighet så att resan enligt vad befälhavaren bort inse var förbunden med uppenbar livsfara för de ombordvarande, straffas han enligt 1 mom. med fängelse i högst ett år eller med böter från och med etthundra till och med femlusen kronor. Jag föreslår, att påföljden bestämmas till dagsböter eller fängelse i högst två år.

Enligt 2 mom. straffas befälhavaren med böter till och med ettusen kronor, om han åsidosätter vad som enligt 26 § sjölagen åligger honom, d. v. s. detaljerade skyldigheter i fråga om tillsyn över fartygets säkerhet, såframt icke 1 mom. är tillämpligt. Påföljden föreslås bli dagsböter.

I lagrummets 3 mom. föreskrives ett straff av böter till och med ettusen kronor för försummelse av skyldighet enligt 32 § sjölagen, en paragraf som avhandlar vissa befälhavarens åligganden i samband med fartygets navigering. Jag föreslår här samma påföljd som i 2 mom..

4 mom. innehåller bestämmelser om förhöjt straff vid s. k. objektiva överskott i fall som avses i 1—3 mom. Dessa bestämmelser föreslås utgå. Om genom gärningen vållats annans död eller kroppsskada eller sjukdom, kan emellertid förutom förevarande paragraf 3 kap. 7 eller 8 § brottsbalken tillämpas.

293 §.

Detta lagrum kvarstår oförändrat sedan sjölagens tillkomst. Är befälhavare genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållande till sjöolycka och är 292 § icke tillämplig, straffas han med böter eller fängelse i högst ett år, där ej gärningen skall bestraffas strängare enligt allmän lag. Som påföljd föreslås dagsböter eller fängelse i högst ett år, om ej för gärningen är stadgat svårare straff i brottsbalken.

294 §.

Lagrummet reviderades i samband med 1912 och 1914 års sjölagsändringar.

Sjölagen ålägger befälhavare vissa skyldigheter ifall hans fartyg sammanstöter med annat fartyg; de gäller främst bistånd till det andra fartyget och de ombordvarande där. Försummelse härvidlag belägges i första stycket av förevarande lagrum med straff av böter, ej under etthundra kronor, eller fängelse. Är omständigheterna synnerligen försvårande kan straffarbete i högst två år ådömas. Jag föreslår, att påföljden bestämmes till dagsböter eller fängelse i högst två år. Jag anser det icke erforderligt att göra någon indelning med hänsyn till brottets svårhetsgrad.

Försummar befälhavare sina skyldigheter enligt 34 a och b §§ sjölagen att bispringa nödställda till sjöss eller att vidtaga åtgärder emot faror till sjöss, straffas han enligt förevarande paragrafs andra stycke med böter eller fängelse. Påföljden föreslås bli dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

295 §.

Lagrummet erhöi gällande lydelse genom lagändring 1952. I paragrafen stadgas straff av böter för vägran att ombord på fartyget medtaga bl. a. sjöfolk, vars hemsändande det ankommer på konsul att besörja eller som enligt 26 § sjömanslagen äger rätt till fri hemresa. Paragrafen har redaktionellt jämkats.

311 §.

Bestämmelsen i förevarande paragraf har med en redaktionell jämkning intagits i 290 §. Paragrafen föreslås därför skola upphöra att gälla.

312 §.

I denna paragraf som kvarstår oförändrad sedan sjölagens tillkomst stadgas, att beträffande straff ådömt enligt sjölagen skall gälla vad allmän lag föreskriver, där ej annorlunda stadgas i ansvarskapitlet. Bestämmelsen utgår enligt förslaget såsom obehövlig.

Hemställan

Föredraganden hemställer att lagrådets utlåtande över det vid protokollet fogade förslaget till *lag om ändring i sjölagen* måtte för det i § 87 regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Margit Hirén

Förslag
till
Lag
om ändring i sjölagen

Härigenom förordnas, *dels* att 150, 224, 225, 227—229, 284, 287, 288 och 290—295 §§ sjölagen skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels* att till sjölagen skola fogas tre nya paragrafer, betecknade 230 §, 231 § och 232 §, av nedan angiven lydelse, *dels* att 311 och 312 §§ sjölagen skola upphöra att gälla.¹

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

150 §.

Fraktbidrag till — — — — — tidsbefraktaren ensam.

Den andel i bärgarlön som tillkommer redaren skall, sedan befraktaren tillgodoförts gottgörelse för tidsfrakt och bränsle, lika fördelas mellan bortfraktaren och befraktaren.

Sådan ersättning för löner och kost som avses i 229 § 1 mom. första stycket 2 tillfaller befraktaren. Den andel i bärgarlön som tillkommer redaren fördelas lika mellan bortfraktaren och befraktaren.

224 §.

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, äge undfå bärgarlön. Till andel i lön, som för sådan bärgning skall utgå, vare ock den berättigad, vilken under den nöd, som föranlett bärgningen, räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning.

Den som bärgar fartyg, vilket förolyckats eller är i fara, eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, så ock envar, som medverkar vid bärgningen, äger rätt till bärgarlön. Till andel i bärgarlön är även den berättigad, vilken under den fara som föranlett bärgningen räddat någon från fartyget eller medverkat vid räddningen.

Den, som vid bärgningsföretag medverkat trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, äge ej rätt till bärgarlön.

Har någon medverkat vid bärgningsföretag trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, äger han icke rätt till bärgarlön.

Bärgarlön skall, i den mån så påfordras, utgå även där fartyg, som av annat fartyg bärgats, tillhör samma ägare som detta senare.

Bärgarlön skall, i den mån så påfordras, utgå även om fartyg, som bärgats av annat fartyg, tillhör samma ägare som det andra fartyget.

¹ Senaste lydelse se beträffande 150 § SFS 1936: 276, 224 § SFS 1964: 85, 284 § SFS 1928: 161, 225 och 227 §§ SFS 1912: 326, 287 och 295 §§ SFS 1952: 531, 288 och 311 §§ SFS 1922: 271, 292 § SFS 1914: 347 och 294 § SFS 1914: 348.

Upphört att gälla hava 230—232 §§ enl. SFS 1927: 78.

(Nuvarande lydelse)

Åligger det någon enligt avtal att verkställa bogsering eller lotsning eller utföra liknande arbete för fartygsräkning, äge han ej, där fartyget kommer i nöd, att för hjälp, som han därunder lämnat fartyget, undfå bärgarlön, med mindre den hjälp icke kan anses ingå i fullgörandet av avtalet.

Har gods — — — — — ej personligen.
Kunna parterna — — — — — av domstol.

225 §.

Vid bestämmande — — — — — bärgades värde.

Har någon, som deltagit i bärgning, genom fel eller försummelse föranlett den nöd, vari fartyget varit försatt, eller har han vid bärgningen gjort sig skyldig till stöld eller snatteri eller till undandöljande av bärgat gods eller annan sviklig handling, äge rätten förklara bärgarlönen förverkad eller nedsätta dess belopp under vad eljest varit skäligt.

227 §.

Är avtal rörande bärgning ingång-
et medan nöden ännu varade och under dess inflytande och prövas villkoren i avtalet icke vara skäliga, äge rätten efter yrkande av någondera parten förklara avtalet helt eller till viss del ogillt.

Enahanda befogenhet tillkomme rätten jämväl i fråga om avtal, som annorledes ingåtts, så framt det belopp, som i bärgarlön betingats, finnes stå i uppenbart missförhållande till värdet av den tjänst bärgarna lämnat.

Vad i — — — — — finnes träffat.

Har bärgarlön guldits medan nöden ännu varade, åligger den, som vill vinna åter något av det guldna, att instämma klander inom sex månader efter det betalning erlades, eller have förlorat sin talan.

228 §.

Twista bärgare inbördes om bärgarlönens fördelning, bestämmes

(Föreslagen lydelse)

Åligger det någon enligt avtal att verkställa bogsering eller lotsning eller utföra liknande arbete för fartygsräkning och råkar fartyget i fara, äger han ej rätt till bärgarlön för hjälp som han lämnar fartyget, med mindre hjälpen icke kan anses ingå i fullgörandet av avtalet.

Har någon, som deltagit i bärgning, genom fel eller försummelse föranlett den fara vari fartyget råkat eller har han vid bärgningen gjort sig skyldig till stöld eller snatteri eller till undandöljande av bärgat gods eller annan sviklig handling, äger rätten förklara bärgarlönen förverkad eller nedsätta dess belopp under vad som eljest varit skäligt.

Är avtal rörande bärgning ingång-
et medan faran ännu varade och under dess inflytande och prövas villkoren i avtalet icke vara skäliga, äger rätten förklara avtalet helt eller delvis ogillt.

Detsamma gäller i fråga om annat avtal, såframt den bärgarlön som betingats finnes stå i uppenbart missförhållande till värdet av den tjänst bärgaren lämnat.

Har bärgarlön betalts medan faran ännu varade, åligger det den som vill vinna åter något av vad han betalt att väcka talan därom inom sex månader efter det betalning erlades. Försittes denna tid, har han förlorat sin talan.

228 §.

Twista bärgare inbördes om bärgarlönens fördelning, bestämmes

(Nuvarande lydelse)

denna av rätten med ledning av de i 225 § angivna omständigheter.

Har fartyg under resa något bärgat, skall av bärgarlönen, sedan därav först gottgjorts den skada, som genom bärgningen må hava tillfogats fartyg eller last, redaren erhålla två tredjedelar, om fartyget är ångfartyg, men eljest hälften, samt återstoden lika fördelas mellan befälhavaren och besättningen; vad besättningen tillfaller skall fördelas i förhållande till den avlöning, envar åtnjuter. Avtal därom att av bärgarlön, som kan med fartyg förtjänas, ringare andel, än nu är sagt, skall tillfalla befälhavaren eller besättningen vare ogilt, där ej fartyget är särskilt utrustat för bärgningsarbete eller avtalet angår utförande av visst bärgningsföretag.

(Föreslagen lydelse)

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

1. ersättning för skada, som genom bärgningen må hava tillfogats fartyget, lasten eller annan egendom ombord,

2. ersättning för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen, som uppkommit i anledning av bärgningen,

3. särskild gottgörelse som må tillerkännas sjöman, vilken vid bärgningen gjort synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara.

Av återstoden skall redaren erhålla tre femtedelar. Resten skall med en tredjedel tillfalla befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen att fördelas i förhållande till den avlöning envar åtnjuter. Befälhavarens andel skall dock alltid uppgå till minst det dubbla av den högst avlönade besättningsmannens andel. Lots på fartyget äger taga del i bärgarlönen som om han var medlem av besättningen och, om han icke är anställd hos redaren, uppbar lön såsom främste styrman.

2 mom. Om 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, må bärgarlön fördelas efter andra grunder än som sägs i 1 mom.

3 mom. Avtal om att av bärgarlön, som kan förtjänas med fartyg, ringare andel än som sägs i 1 mom. skall tillfalla befälhavaren eller besättningen är icke giltigt, med mindre fartyget driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat härför eller avtalet ingåtts i samband med

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

påmönstring och avser utförandet av visst bärgningsföretag.

230 §.

Har bärgning utförts av svenskt statsfartyg, som brukas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, skall vad i 229 § är stadgat äga motsvarande tillämpning. Den del av bärgarlönen, som icke tillfaller staten, skall dock fördelas mellan de ombordvarande efter regler som Konungen fastställer.

Staten må utan ansvarighet gentemot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

231 §.

Anspraak på särskild gottgörelse enligt 229 § 1 mom. första stycket 3 skall anmälas hos redaren eller befälhavaren inom tre månader efter det att bärgningsföretaget slutförts.

Twist om gottgörelse, som avses i första stycket, prövas av sjömansnämnden i Stockholms sjömanshusdistrikt. Talan må ej föras mot nämndens beslut i sådan twist.

229 §.

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.

232 §.

Utan bärgarnas medgivande må icke, innan bärgarlönen betalts eller säkerhet för denna ställts, bärgat fartyg lämna det ställe, dit det förts efter bärgningen, eller bärgat gods tagas i besittning av ägaren.

284 §.

Nedanstående fordringar upphöre, evad 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;

Nedanstående fordringar skola upphöra, 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, såvitt avser fordran å andel i bärgarlön enligt 229 § 1 mom. andra stycket, inom ett år från det vederbörande av redaren erhål-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2. för fordran	-----	lit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;
Svarar i	-----	dispaschens dag.
Har fordran,	-----	lag stadgas.
		talans bevakad.

287 §.

Försummar befälhavare vad honom med avseende å dagboks förändring eller uppvisande åligger, straffes med böter, högst tvåhundra kronor. Har befälhavare, sig eller annan till nytta eller att därmed skada göra, fört falsk dagbok eller dagboken ändrat eller förstört, undanstuckit eller oläslig gjort, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader eller straffarbete i högst två år; äro omständigheterna synnerligen försvårande, må tiden för straffarbetet höjas till fyra år.

Samma lag vare, där maskinchef, styrman eller maskinist så förbrutit sig, som i denna § sägs.

Försummar någon vad honom åligger med avseende å dagboks förändring eller uppvisande, dömes till böter, högst femhundra kronor.

288 §.

För vägran att i fall, som i 6 § omförmåles, till besiktningsmän överlämna fartygs nationalitetshandling eller hemortsbevis straffes befälhavaren med böter.

Försummar befälhavare att, när händelse inträffat av sådan beskaffenhet, som i 40 § sägs, därom avgiva rapport eller att anmäla sig för sjöförklaring på sätt i samma § stadgas, dömes till böter.

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

Försummar befälhavare att, efter vad som stadgas i 40 §, avgiva rapport eller anmäla sig för sjöförklaring, dömes till dagsböter.

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, straffes högst med straffarbete i två år, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff. För grov försummelse av deras rätt och bästa vare straffet böter eller fängelse i högst ett år.

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, om ej för gärningen är stadgat svårare straff i brottsbalken. För grov försummelse av deras rätt och bästa dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagna lydelse)

311 §.

Brott, som i 290 § omförmäles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att målsägande angivit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag, lände till efterrättelse vad sådan lag stadgar i fråga om rätt till åtal.

Brott som avses i denna paragraf må ej åtalas av åklagare, med mindre målsägande angivit brottet till åtal. Skall straff för brottet ådömas enligt brottsbalken, gäller vad där är stadgat om rätt till åtal.

291 §.

Avviker befälhavaren ur tjänsten och övergiver det honom anförtrodda fartyg, straffes med straffarbete i högst två år eller fängelse eller, där omständigheterna äro synnerligen mildrande, med böter, ej under femtio kronor.

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

Lämnar befälhavare fartyget när det är stätt i fara, utan att iakttaga vad i 43 § stadgas eller vad eljest åligger honom såsom god sjöman, straffes med böter, ej under etthundra kronor, eller med fängelse.

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

292 §.

1 mom. Har befälhavare, utan att nödtvång 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 dem, som voro ombord, straffes med fängelse i högst ett år eller böter från och med etthundra till och med femtusen kronor.

1 mom. Har befälhavare, utan att nödtvång 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 två år. Hava flera medverkat till sådan gärning, skall gälla vad som är stadgat i 23 kap. brottsbalken.

Lika med befälhavare straffes redare eller annan, där han uppsåtligen förlett befälhavare till sådan förbrytelse eller med råd eller dåd densamma främjat, så ock redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, där han med vetskap om sådana brister eller fel, som ovan omförmälas, underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra fartyget att gå till sjöss.

Till straff, som sägs i första stycket, dömes redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, om han med vetskap om sådana brister eller fel som där nämnts underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra fartyget att gå till sjöss.

2 mom. Åsidosätter befälhavare de skyldigheter, som enligt 26 § åligger

2 mom. Åsidosätter befälhavare de skyldigheter, som enligt 26 § åligger

(Nuvarande lydelse)

honom, och är ej sådant fall för handen, som i 1 mom. förmäles, straffes med böter till och med ettusen kronor.

Till enahanda straff dömes redare eller annan, där han uppsåtligen förlätt befälhavaren till sådan förseelse eller med råd eller dåd densamma främjat, så ock redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, där han med vetskap om, att fel eller brist förelegat i något av de avseenden, 5 a § omförmåler, 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 § är honom ålagt, straffes med böter till och med ettusen kronor.

4 mom. Har genom åtgärd eller försummelse, som ovan sagts, skada vållats, må i fall, varom i 1 mom. förmäles, till fängelse i högst två år, samt i de i 2 och 3 mom. nämnda fall till fängelse i högst ett år dömas, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

293 §.

Är befälhavare genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten på annat sätt, än i 292 § sägs, vållande till sjöolycka, straffes med böter eller med fängelse i högst ett år, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

294 §.

Har sammanstötning eller sådan händelse, som i 223 a § sägs, timat och uraktlåter befälhavare något av vad enligt 223 § åligger honom att för ty fall iakttaga, straffes med böter, ej under etthundra kronor, eller med fängelse. Äro omständigheterna synnerligen försvärande, må till straffarbete i högst två år dömas.

Uraktlåter befälhavare något av

(Föreslagen lydelse)

honom, och är ej sådant fall för handen, som avses i 1 mom., dömes till dagsböter. Hava flera medverkat till sådan gärning, skall gälla vad som är stadgat i 23 kap. brottsbalken.

Till straff, som sägs i första stycket, dömes redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, om han med vetskap om att fel eller brist förelegat 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 som åligger honom enligt 32 §, dömes till dagsböter.

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

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

Uraktlåter befälhavare något av

(Nuvarande lydelse)

vad enligt 34 a § första stycket eller 34 b § åligger honom, dömes till böter eller fängelse.

(Föreslagen lydelse)

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

295 §.

Vägrar befälhavare utan lagligt hinder att i sådant fall, som i 34 § omförmäles, å sitt fartyg medtaga befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter, straffes med böter.

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.

312 §.

I avseende å straff, vartill efter denna lag dömes, gälle, där ej här ovan är annorlunda stadgat, vad allmän lag föreskriver.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1965.

Utdrag av protokoll, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 5 augusti 1964.

N ä r v a r a n d e:

justitierådet Romanus,
Digman,
Nordström,
regeringsrådet Holmgren.

Enligt lagrådet den 20 juli 1964 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementens ärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 29 maj 1964, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om ändring i sjölagen*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Christer Rune.

Förslaget föranledde följande uttalanden av lagrådet.

150 §.

I andra stycket av förevarande paragraf, vilken är upptagen i sjölagens befraktningskapitel, torde i anslutning till sjölagskommitténs förslag böra inledningsvis utsägas att fråga är om fall då fartyget utfört bärgning. I styckets andra punkt synes innebörden av uttrycket »andel i bärgarlön» böra närmare angivas på sätt som skett i 284 § första stycket 1.

Lagrådet hemställer att stadgandet får följande lydelse: Har fartyget utfört bärgning, skall sådan ersättning för löner och kost, som avses i 229 § 1 mom. första stycket 2, tillfalla befraktaren. Den andel i bärgarlönen, som enligt andra stycket av samma moment tillkommer redaren, skall fördelas lika mellan bortfraktaren och befraktaren.

224 §.

Innebörden av fjärde stycket synes bliva mera lättillgänglig, om bestämmelsens lydelse jämkas så, att vederbörande i angivna fall skall äga rätt till bärgarlön för hjälp som han lämnar fartyget endast om hjälpen icke kan anses ingå i fullgörandet av avtalet.

227 §.

Första stycket avser fall, då avtal rörande bärgning är ingånget medan faran ännu varade och under dess inflytande. Med hänsyn härtill synes det

i andra stycket begagnade uttrycket »annat avtal» böra förtydligas genom tillägg av orden »rörande bärgning».

292 och 293 §§.

I gällande lag överensstämma straffskalorna för de fall som avses i 292 § 4 mom., jämfört med 2 och 3 mom., samt i 293 §. Enligt förslaget skulle däremot vållande till sjöolycka genom vårdslöshet eller försummelse på sätt som angives i 292 § 2 eller 3 mom. bestraffas lindrigare än om 293 § är tillämplig. Med hänsyn härtill synes det mindre lämpligt att i 293 § undanta fall som avses i 292 § 2 eller 3 mom. Vidare torde i 292 § — i likhet med vad som skett i 293 § i förslaget — böra bibehållas en motsvarighet till den nuvarande bestämmelsen att stadgandet ej är tillämpligt, om gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

På grund av det anförda får lagrådet hemställa, *dels* att i 292 § 4 mom. föreskrives, att till straff enligt denna paragraf ej må dömas, om för gärningen är stadgat svårare straff i brottsbalken, *dels* att 293 § angives gälla vårdslöshet eller försummelse i tjänsten på annat sätt än som avses i 292 § 1 mom.

Ur protokollet:

Thomas Krook

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 9 september 1964.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, statsråden STRÄNG, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, PALME, SVEN-ERIC NILSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, lagrådets den 5 augusti 1964 avgivna utlåtande över det till lagrådet den 29 maj 1964 remitterade förslaget till lag om ändring i sjölagen.

Föredraganden redogör för lagrådets utlåtande och anför. Lagförslagets 292 och 293 §§ torde böra utformas i enlighet med vad lagrådet hemställt. Även i övrigt synes lagrådets synpunkter böra beaktas genom jämkningar i lagförslaget.

Föredraganden hemställer, att lagförslaget efter ändring i enlighet med vad sålunda anförts måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Margit Hirén