

Nr 41

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i sjölagen.

Genom en den 9 september 1964 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 166, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga följande vid propositionen fogade 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.

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

Den som bärgar fartyg, vilket förolyckats eller är i fara, eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, så ock

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)

annorledes ingåtts, så framt det be-
lopp, som i bärgarlön betingats, fin-
nes stå i uppenbart missförhållan-
de till värdet av den tjänst bärgarna
lämnat.

Vad i — — — — — finnes träffat.

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

228 §.

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

Har fartyg under resa något bär-
gat, skall av bärgarlönen, sedan där-
av först gottgjorts den skada, som
genom bärgningen må hava tillfo-
gats fartyg eller last, redaren erhålla
två tredjedelar, om fartyget är ång-
fartyg, men eljest hälften, samt åter-
stoden lika fördelas mellan befälha-
varen och besättningen; vad besätt-
ningen tillfaller skall fördelas i för-
hållande till den avlöning, envar åt-
njuter. Avtal därom att av bärgarlön,
som kan med fartyg förtjänas, ringa-
re andel, än nu är sagt, skall tillfalla
befälhavaren eller besättningen vare
ogillt, där ej fartyget är särskilt ut-
rustat för bärgningsarbete eller avta-
let angår utförande av visst bär-
ningsföretag.

(Föreslagen lydelse)

bärgarlön som betingats finnes stå i
uppenbart missförhållande till vär-
det av den tjänst bärgaren lämnat.

Har bärgarlön betalats medan fa-
ran ännu varade, åligger det den
som vill vinna åter något av vad han
betalt att väcka talan därom inom
sex månader efter det betalning er-
lades. *Försittes denna tid, har han*
förlorat sin talan.

228 §.

Tvista bärgare inbördes om bär-
garlönens fördelning, bestämmes
denna av rätten med ledning av de
i 225 § angivna *omständigheterna*.

229 §.

1 mom. Har fartyg under resa bär-
gat något, skall av bärgarlönen först
utgå

1. ersättning för skada, som genom
bärgningen må hava tillfogats farty-
get, lasten eller annan egendom om-
bord,

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

3. särskild gottgörelse som må till-
erkännas sjöman, vilken vid bär-
ningen gjort synnerligen förtjänst-
full insats eller utsatt sig för synner-
lig fara.

Av återstoden skall redaren erhål-
la tre femtedelar. Resten skall med
en tredjedel tillfalla befälhavaren
och med två tredjedelar den egent-
liga besättningen att fördelas i för-
hållande till den avlöning envar åt-
njuter. Befälhavarens andel skall
dock alltid uppgå till minst det dubb-
la av den högst avlönade besättnings-
mannens andel. Lots på fartyget äger
taga del i bärgarlönen som om han
var medlem av besättningen och, om

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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 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

232 §.

Utan bärgarnas medgivande må icke, innan bärgarlönen betalats eller säkerhet för denna ställts, bärgat

(Nuvarande lydelse)

*fenhet, som i 40 § sägs, därom av-
giva rapport eller att anmäla sig för
sjöförklaring på sätt i samma § stad-
gas, dömes till böter.*

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.

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.

291 §.

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

Lämnar befälhavare fartyget när det är statt 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

(Föreslagen lydelse)

port eller anmäla sig för sjöförkla-
ring, 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, 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.

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 anförtrod-
da 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

(Nuvarande lydelse)

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 uppsåtliga förlätt 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.

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 uppsåtliga 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.

(Föreslagen lydelse)

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 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.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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.

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 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 försvarande, må till straffarbete i högst två år dömas.

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

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 § omförmåles, 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.

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 en-

skild 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 följändringar till brottsbalken.

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, vilka kommer att upptagas till behandling i annat sammanhang.

Yttranden över sjölagskommitténs betänkande i nu ifrågavarande delar har efter remiss avgivits av Svea hovrätt — som inhämtat yttrande av häradshövdingen i Gotlands domsaga — hovrätten för Västra Sverige, hovrätten för Övre Norrland, Stockholms rådhusrätt, Göteborgs rådhusrätt, sjöfartsstyrelsen, generaltullstyrelsen — som inhämtat yttranden från kustdistriktcheferna — 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 riksför-

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.

bund, 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.

Bärgningsreglerna

Gällande bestämmelser m. m.

Beträffande redogörelsen för gällande rätt m. m., den allmänna motiveeringen för sjölagskommitténs förslag ävensom remissyttrandena häröver samt specialmotiveeringen till de föreslagna ändringarna i bärgningsreglerna får utskottet hänvisa till s. 11—20 och 24—38 i propositionen.

Departementschefen

Vid lagrådsremissen anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Kling*, angående den allmänna motiveringen i denna del följande.

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. Det samma 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 synt 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 från de 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 kommittéförlagen — 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 maskindrivna 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 spørsmål 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 spörsmålen 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 avhjälpda 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 spörsmålets 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 över huvud taget icke reglerad i svensk lagstiftning.

Såsom kommittén framhållit är det vanskligt att utforma tillfredsställande och ändamålsenliga regler rörande detta spörsmål. I de andra nordiska länderna har delvis på grundval av internationell rättstillämpning en viss praxis utvecklats (se t. ex. Nordiske Domme i Sjöfartsanliggender 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.

Ansvarsbestämmelserna

Utskottet får i denna del hänvisa till s. 38—43 i propositionen. Här må endast återgivas följande anförande av *föredragande departementschefen* beträffande den allmänna motiveringen till de föreslagna bestämmelserna.

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.

Lagrådet

Såsom framgår av s. 52 och 53 i propositionen föranledde det till lagrådet remitterade förslaget vissa uttalanden av lagrådet.

De av lagrådet sålunda framförda synpunkterna har beaktats genom jämkningar i det nu föreliggande lagförslaget.

Utskottet

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag och får därför hemställa,

att förevarande proposition, nr 166, måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 5 november 1964

På första lagutskottets vägnar:

INGRID GÄRDE WIDEMAR

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Erik Svedberg, Arvidson, Wikner, Ferdinand Nilsson, Hilding och Helge Karlsson;

från a n d r a kammaren: fru Gärde Widemar, fru Johansson, fru Boman, herrar Svensson i Vä, Ekström i Björkvik, Gustafsson i Borås, fröken Bergegren och fru Lindekvist.