

Nr 3

Utlåtande angående dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i sjölagen m. m., dels motioner om tillsättande av haverikommission vid båthaveri i lotsled, dels i anledning av propositionen väckt motion, dels ock motioner angående trafiknykterhetsbrott inom sjöfarten.

Genom en den 4 november 1966 dagtecknad proposition, nr 145, vilken hänvisats till konstitutionsutskottet såvitt avser ändring i lagen om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar samt i övrigt till lagutskott, i vilken sistnämnda del propositionen behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t, såvitt nu är i fråga, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga förslag till

- 1) lag om ändring i sjölagen;
- 2) lag om ändring i lagen den 4 juni 1937 (nr 306) om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål;
- 3) lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 9 maj 1958 (nr 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.;
- 4) lag om ändrad lydelse av 79 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530).

I samband med propositionen har utskottet behandlat
dels de vid 1966 års riksdags början väckta likalydande motionerna nr 443 i första kammaren av fru Hultell och herr Lidgard och nr 538 i andra kammaren av herrar Hedin och Nordgren;

dels en i anledning av propositionen, vid 1966 års riksdag, väckt motion nr 982 i andra kammaren av herrar Johansson i Öckerö och Levin;

dels ock de vid innevarande riksdag väckta likalydande motionerna nr 170 i första kammaren av herr Bengtson m. fl. och nr 212 i andra kammaren av herr Wiklund i Stockholm m. fl.

Redogörelse för motionerna lämnas nedan s. 97—102.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i sjölagen vilka främst berör reglerna om fartygs befälhavare, haveri och sammanstötning samt ansvarsbestämmelserna och rättegångsreglerna. Den föreslagna revisionen är till stora delar av väsentligen redaktionell natur. Viktiga sakliga ändringar föreslås i fråga om fartygs dagböcker och sjöförklaringsinstitutet. Förslaget, som berör även vissa andra lagar, har tillkommit efter nordiskt samarbete mellan särskilda sjölagskommittéer i Sverige, Danmark, Finland och Norge samt ytterligare samråd mellan företrädare för berörda departement i dessa länder.

De föreslagna ändringarna i befälhavarekapitlet är främst redaktionella. Huvuddelen av bestämmelserna flyttas från nuvarande 3 kap. till ett nytt 4 kap., medan återstående bestämmelser flyttas till andra kapitel. Vissa detaljerade bestämmelser om befälhavarens plikter av nautisk art ersätts med en allmän föreskrift för befälhavaren att sörja för att fartyget framförs och handhas på sätt som är förenligt med gott sjömanskap. Nuvarande regel om jämkning av skadestånd som befälhavare är skyldig utge blir tillämplig även på lots.

Sjölagens materiella regler i 7 kap. om gemensamt haveri ersätts med de internationellt vedertagna regler som är kända under benämningen York-Antwerpen-reglerna 1950.

I sammanstötningkapitlet — 8 kap. — föreslås endast redaktionella ändringar.

I ett nytt 12 kap. sammanförs från de nuvarande befälhavare- och rättegångskapiteln helt reviderade bestämmelser om dagböcker, sjöförklaring och besiktning. Dagboksplikten anknyts till handels- och fiskefartyg av viss dräktighet och i fråga om dagboksföringen behålls endast de grundläggande reglerna i sjölagen. Rätten att ta del av dagboks innehåll utvidgas till att omfatta även dagbok på danskt, finskt och norskt fartyg i svensk hamn. Å andra sidan begränsas samma rätt i viss mån när det gäller sammanstötning med annat fartyg, till vars dagbok det inte ges motsvarande tillgång. De båda utredningsinstituterna sjöförklaring och sjöförhör slås samman till ett gemensamt institut, benämnt sjöförklaring. I vissa uppräknade fall skall sjöförklaring vara obligatorisk. Inom landet skall sjöförklaring liksom nu äga rum inför domstol. Antalet sjöförklaringsdomstolar inskränks till endast sju. I Danmark, Finland och Norge skall sjöförklaring för svenska fartyg äga rum inför där behörig domstol. I övrigt skall sjöförklaring utomlands hållas inför särskilt bemyndigade konsuler. Gäller sjöförklaring sammanstötning med annat fartyg kan den hållas inom stängda dörrar, om motsvarande utredning beträffande det andra fartyget inte sker samtidigt eller över huvud inte kommer till stånd.

I det senare fallet kan den också helt underlätas. För vissa svåra sjöolyckor skall särskild undersökningskommission kunna tillsättas.

Ansvarsbestämmelserna flyttas från 12 till 13 kap. Bland nyheterna märks att nuvarande bestämmelse om ansvar för befälhavare som vållar sjöolycka utvidgas till att omfatta ansvar för var och en som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka. Denna bestämmelse kompletteras med en särskild bestämmelse om straff för onykterhet till sjöss. Båda bestämmelserna avses bli tillämpliga på all sjöfart. I övrigt underkastas ansvarsreglerna viss förenkling och modernisering.

Rättegångsbestämmelserna flyttas till ett nytt 14 kap. Samtidigt har reglerna om dispaschprocessen blivit föremål för en översyn, som främst innebär att rättegångsbalkens bestämmelser om den allmänna besvärsprocessen i stor utsträckning blir omedelbart tillämpliga.

Till ett nytt 15 kap. flyttas två bestämmelser, som nu ingår i befälhavarekapitlet.

De föreslagna reglerna om sjöförklaring föranleder vissa följdändringar i bl. a. sekretesslagen.

De nya bestämmelserna skall enligt förslaget träda i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar. Det är avsett att de skall träda i kraft samtidigt med motsvarande ändringar i Danmark, Finland och Norge. Det fortsatta arbetet med tillämpningsföreskrifter m. m. är inriktat på att ikraftträdandet skall ske den 1 april 1967.

Förslagen

De vid propositionen fogade förslagen, såvitt nu är i fråga, är av följande lydelse.

1) Förslag

till

Lag

om ändring i sjölagen

Härigenom förordnas, *dels* att 5 a, 6, 23, 24, 58—61, 69, 101, 211—221, 223, 276, 283, 284, 296, 310, 313—317, 319, 320, 323, 326 samt 328—332 §§ sjölagen skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels* att till sjölagen skola fogas följande nya paragrafer, betecknade 62—68, 70, 222, 297—309, 311, 312, 318, 324, 325, 327, 336—343, 345 och 346 §§, *dels* att 58—70 §§ skola utgöra fjärde kapitlet, 336—343 §§ fjortonde kapitlet samt 345 och 346 §§ femtonde kapitlet, *dels* att i sjölagen skola upptagas nedan angivna rubriker, *dels* att rubriken tredje kapitlet skall utgå, *dels* att 26—43, 48, 49, 52—54, 187—210, 223 a, 286—288, 290—295 och 321 §§ skola upphöra att gälla.¹

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

5 a §.

Fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, vara sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, *behörigen lastat eller barlastat samt bemannat* på betryggande sätt.

Om vad i förenämnda avseenden skall iakttagas för att trygga säkerheten på fartyg gälla särskilda bestämmelser.

Fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, vara sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, *bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.*

Om säkerheten på fartyg gälla särskilda bestämmelser.

6 §.

Fartyg, som lidit skada, skall anses icke vara iståndsättligt, *ej allenast* när iståndsättning är omöjlig eller, *där* iståndsättningen måste äga

Fartyg, som lidit skada, skall anses icke vara iståndsättligt, *ej endast* när iståndsättning är omöjlig eller, *om* iståndsättningen måste äga

¹ Senaste lydelse

av 5 a, 26, 27 och 286 §§ se SFS 1965: 720; av 6, 317 och 320 §§ se 1914: 347; av 28, 31, 48, 49, 52, 54, 59, 60, 101, 190, 209, 218 och 276 §§ se 1936: 276; av 32 § se 1917: 235; av 34 § se 1962: 572; av 34 a och b §§ se 1914: 348; av 35 § se 1932: 321; av 36 § se 1952: 531; av 37, 61, 69, 296 och 310 §§ se 1922: 271; av 41 och 332 §§ se 1964: 658; av 188, 220 och 283 §§ se 1928: 161; av 216 § se 1964: 85; av 223 och 223 a §§ se 1912: 326; av 284, 287, 288 och 290—295 §§ se 1964: 728; av 314, 316, 319 och 328—330 §§ se 1946: 847. Jfr betr. 6, 40, 296, 315, 320 och 321 §§ även 1955: 389.

Upphört att gälla ha

25 och 62—68 §§, rubriken fjärde kapitlet, 70, 289 och 298—309 §§ enligt 1922: 271; 222 § enligt 1928: 161; 311 och 312 §§ enligt 1964: 728; 318 § enligt 1914: 347; 322 § enligt 1906: 19 s. 4; 324 och 325 §§ enligt 1946: 847 samt 327 § enligt 1901: 38 s. 30.

(Nuvarande lydelse)

rum å annan ort, fartyget icke kan föras dit, utan *jämväl* i det fall, att fartyget icke är värt att iståndsättas. *Uppstår fråga, huruvida fartyg efter timad skada bör anses vara iståndsättligt eller icke, skall yttrande där- om avgivas av besiktningsmän, ut- sedda på sätt 41 § bestämmer. När besiktning sker inom riket, åligge det besiktningsmännen att avfordra fartygets befälhavare den nationa- litetshandling eller det i 4 § omförmälda hemortsbevis, varmed fartyget må vara försett, samt att, därest far- tyget förklaras icke vara iståndsätt- ligt, ofördröjligen till sjöfartsstyrel- sen insända avskrift av det avgivna yttrandet jämte den handling av nu nämnt slag, som de mottagit, även- som handling, utvisande, att de äro behörigen utsedda.*

23 §.

Vid rederis upplösning skall far- tygets försäljning ske å offentlig auktion. Kunna *ej redarne* enas om orten, där auktionen skall äga rum, eller om villkoren för försäljningen, skall *tvisten avgöras* av skiljemän.

331 §.

De skiljemän, till vilkas prövning tvist enligt denna lag skall i vissa fall hänskjutas, skola vara tre och utses i den ordning, lagen angående skiljemän den 28 oktober 1887 be- stämmer.¹

Vad de flesta skiljemännen säga skall, änskönt någondera parten vill söka domaren, gå i verkställighet, där ej domaren eller överexekutor annorlunda förordnar.

TREDJE KAPITLET

Om fartygs befälhavare

24 §.

Redare, som har större del i far- tyget än hälften, *äge rätt att över-*

(Föreslagen lydelse)

rum på annan ort, fartyget icke kan föras dit, utan *även* i det fall att far- tyget *ej* är värt att iståndsättas.

Bestämmelser om besiktning för utrönande av fartygs iståndsättlig- het meddelas i 12 kap.

Vid upplösning av rederi skall far- tygets försäljning ske på offentlig auktion. Kunna *redarna ej* enas om orten där auktionen skall äga rum eller om villkoren för försäljningen, *avgöres tvisten av tre skiljemän enligt bestämmelserna i lagen om skil- jemän.*

24 §.

Redare, som har större del i far- tyget än hälften, *äger* övertaga far-

¹ Numera gäller lagen den 14 juni 1929 (nr 145) om skiljemän.

(Nuvarande lydelse)

taga fartygets förande, om han därtill är behörig; kan ej överenskommelse träffas om lönevillkoren, skola dessa bestämmas av skiljemän.

61 §.

Är befälhavare själv delägare i fartyget till mer än hälften, äge domstol på medredares käromål skilja honom från befattningen, om giltiga skäl därtill äro.

26 §.

Befälhavaren skall, innan resa anträdes, tillse att fartyget är i behörigt skick i samtliga de hänseenden som avses i 5 a §.

Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålles i behörigt skick.

Angående fel eller brist i fartygets behöriga skick, som ej genast kan avhjälpas, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

32 §.

Befälhavaren åligger att tillse: att vaktmanskap finnes å däck; att, när fartyget icke ligger förtöjt i hamn eller eljest å säker ankarplats, sjövakthålles; att behörig utkik hålles; att icke såsom utkiksman eller såsom rorsman nyttjas annan än den, som enligt läkares intyg, ej över fyra år gammalt, äger normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsel förståelse; att behörigt vaktbefäl ständigt för kommandot ombord; att nödiga Ortsbestämningar och deviationsbestämningar företagas; samt att lodning verkställes, då sådan av

(Föreslagen lydelse)

tygets förande, om han är behörig därtill. Kan överenskommelse ej träffas om lönevillkoren, fastställas dessa av tre skiljemän enligt bestämmelserna i lagen om skiljemän.

Om den som har större del i fartyget än hälften är befälhavare, skall rätten på annan delägars talan skilja honom från befattningen, om giltiga skäl föreligga.

FJÄRDE KAPITLET

Om fartygs befälhavare

58 §.

Befälhavaren skall, innan resa anträdes, tillse att fartyget är sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller ballastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.

Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålles i behörigt skick efter vad som nu sagts.

Kan fel eller brist i fartygets behöriga skick ej avhjälpas genast, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

59 §.

Befälhavaren skall sörja för att fartyget framföres och handhaves på sätt som är förenligt med gott sjömanskap.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

förhållandena påkallas, särskilt i tjocka.

Närmare föreskrifter rörande läkarintyg, varom ovan sägs, meddelas av Konungen.

33 §.

Befälhavaren åligger att göra sig underrättad om de, skeppsfarten rörande, påbud och föreskrifter, som äro gällande å de orter, vilka han under resan skall anlöpa. I händelse av krig eller blockad bör han söka upplysning om vad han till fartygets och lastens säkerhet har att iakttaga.

Han skall göra sig underrättad om de påbud och föreskrifter rörande sjöfarten, som gälla för de farvatten fartyget skall befara och på de orter det skall anlöpa.

60 §.

Befälhavaren är ansvarig för att föreskrivna dagböcker föras på fartyget. Bestämmelser om dagböcker meddelas i 12 kap.

27 §.

Befälhavaren skall hava ombord å fartyget alla nödiga skeppshandlingar ävensom ett exemplar av denna lag.

Befälhavaren är också skyldig att på fartyget medföra andra skeppshandlingar och ett exemplar av denna lag enligt föreskrifter som meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen.

31 §.

Befälhavaren skall tillse, att lastning och lossning försiggå samt resan utföres med tillbörlig skyndsamhet.

Innan befälhavaren inlåter sig på bärgning av fartyg eller gods, skall han noga överväga, om detta är förenligt med hans skyldigheter emot dem vilkas rätt och bästa han har att bevaka.

61 §.

43 §.

Råkar fartyg i sjönöd, vare befälhavaren pliktig att göra allt vad i hans makt står för dess bevarande och må icke övergiva det, så länge hopp om dess räddning finnes. Är räddning omöjlig och faran så hotande, att han nödgas övergiva fartyget, åligger honom att i synnerhet sörja för dagbokens och skeppshandlingarnas bevarande ävensom att draga försorg om bärgning av fartyg och gods och att därtill söka anskaffa nödigt biträde.

62 §.

Råkar fartyget i sjönöd, är befälhavaren skyldig att göra allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande samt bevara fartyg och last. Han skall, i den mån det är möjligt, sörja för att dagböcker och andra skeppshandlingar föras i säkerhet samt föranstalta om bärgning av fartyg och gods. Så länge rimlig utsikt finnes att fartyget kan räddas, får befälhavaren ej övergiva det utan att hans liv är i allvarlig fara.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Äger bärgning rum, har befälhavaren att leda bärgningsarbetet, där icke sådant genom ortens lag är honom förbjudet eller genom avtal om bärgningen förhindras. Över allt, som bärgas, så ock över antalet av manskap, som vid bärgningen och vid godsets forsling till upplagsställe medverkar, samt det därvid utförda arbete före befälhavaren, själv eller genom styrmannen, noggranna anteckningar; vare ock skyldig att granska och genom sin påskrift till riktigheten bestyrka alla för bärgningen avgivna kostnadsräkningar.

Befälhavaren låte, så snart ske kan, anordna besiktning, i den ordning 41 § bestämmer, av fartyget och av det bärgade godset och sörje för att detta sättas under lämplig vård.

34 a §.

Befälhavare, som anträffar någon i sjönöd, vare pliktig att, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg samt besättningen och passagerarna därå, lämna all hjälp, som är möjlig och behöblig för den nödställdes räddning.

Om befälhavares plikt att lämna hjälp, då hans fartyg sammanstött med annat fartyg, stadgas i 223 §.

34 b §.

Har befälhavare i annat fall, än i 34 a § omförmäles, fått kännedom om att någon är i sjönöd eller har befälhavare erhållit kunskap om någon sjötrafiken hotande fara, vare

Anträffar befälhavaren någon i sjönöd, är han skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behöblig för att rädda den nödstälde, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande. Får befälhavaren i annat fall kännedom om att någon är i sjönöd eller får han kunskap om fara som hotar sjötrafiken, är han under förutsättning som nyss angivits skyldig att vidtaga åtgärder för att rädda den nödstälde eller avvärja faran i enlighet med föreskrifter som Konungen meddelat för sådana fall.

Bestämmelser om skyldighet för befälhavaren att lämna hjälp, när fartyget stött samman med annat fartyg, meddelas i 223 §.

(Nuvarande lydelse)

han skyldig att i enlighet med de föreskrifter, som av Konungen meddelats, vidtaga åtgärder för den nödställdes räddning eller farans avvärjande, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg samt besättningen och passagerarna därå.

29 §.

Befälhavaren må icke lämna fartyget utan att giva styrmannen eller, om denne icke är tillstädes, annan av besättningen nödig under rättelse och föreskrift. När fartyget icke ligger förtöjt i hamn eller eljest å säker ankarplats, må befälhavaren icke, utan att sådant är nödvändigt, lämna fartyget, även om lots är ombord; är fara för hand, må han icke vara borta från fartyget.

30 §.

Nödgas befälhavaren av sjukdom eller annan tvingande anledning att under resa lämna tjänsten, bör redaren därom ofördröjligen underrättas. Kan icke redarens föreskrift utan olägenhet avvaktas, åligge befälhavaren att, å utrikes ort såvida ske kan efter rådplägning med svensk konsul, uppdraga åt styrmannen eller annan skicklig och pålitlig man att tills vidare föra fartyget. Övergiver befälhavaren fartyget eller kan han icke, när han måste lämna befälet, vidtaga anordning för resans fortsättande, äge å utrikes ort konsul förordna befälhavare.

48 §.

Befälhavare vare i denna sin egenkap behörig att å redarens vägnar företaga rättshandlingar, som avse fartygets bevarande eller resans utförande, träffa avtal att på resan

(Föreslagen lydelse)

63 §.

Är befälhavaren frånvarande eller har han förfall, träffar den främste av de tillstädesvarande styrmännen de avgöranden som ej tåla uppskov.

Lämnar befälhavaren fartyget, skall han underrätta den främste av de tillstädesvarande styrmännen eller, om någon styrman ej är tillstädes, annan av besättningen och giva de föreskrifter som behövas. När fartyget icke ligger förtöjt i hamn eller på säker ankarplats, får befälhavaren ej lämna fartyget utan att det är nödvändigt. Är fara för handen, får han icke vara borta från fartyget.

Avlider befälhavaren eller blir han på grund av sjukdom eller annan tvingande anledning ur stånd att föra fartyget eller övergiver han tjänsten, träder den främste av styrmännen i hans ställe tills ny befälhavare blivit utsedd. Redaren skall i dessa fall ofördröjligen underrättas.

64 §.

Befälhavaren är i denna sin egenkap behörig att på redarens vägnar företaga rättshandlingar, som avse fartygets bevarande eller resans utförande, träffa avtal att på resan

(Nuvarande lydelse)

medtaga gods så ock passagerare, där fartyget är avsett för sådan befordran, ävensom kära i mål angående fartyget.

Om befälhavarens behörighet att å redarens vägnar antaga och avskeda fartygets besättning stadgas i sjömanslagen.

49 §.

Uppstår behov av penningar för ändamål som i 48 § sägs, äge befälhavaren anskaffa medel genom lån eller genom att sälja av redarens gods eller, i nödfall, av lasten.

Har befälhavaren utan laga anledning upptagit lån eller verkställt försäljning, eller har han upptagit större lån eller sålt mer, än behovet krävde, vare det utan verkan till förringande av långivares eller köparens rätt, där lånet upptagits eller försäljningen skett under sådana omständigheter, att långivaren eller köparen må antagas hava varit i god tro.

52 § första stycket.

Befälhavaren skall under resans fortgång giva redaren underrättelse om de åtgärder av vikt, som befälhavaren funnit erforderliga för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om resans förlopp och därunder företagna rättshandlingar samt angående allt, varom kännedom eljest kan vara till nytta för redaren. Innan åtgärder av vikt vidtagas, bör han, där omständigheterna det medgiva, inhämta föreskrift av redaren själv eller det ombud, denne anvisat. Erfordras penningar för fartygets behov och kan icke redarens föreskrift avvaktas, åligge befälhavaren att till medlens anskaffande anlita den utväg, som för redaren är förenad med minsta uppoffring.

53 §.

Befälhavaren skall under resan hava noggrann vård om lasten samt i övrigt iakttaga lastgårens rätt och bästa.

(Föreslagen lydelse)

medtaga gods och, på fartyg som är avsett därför, passagerare samt väcka talan i mål angående fartyget och utföra denna talan. Bestämmelser om befälhavarens behörighet att antaga och avskeda fartygets besättning meddelas i sjömanslagen.

Medel för ändamål som avses i första stycket äger befälhavaren vid behov skaffa genom lån eller genom att pantsätta eller sälja av redarens gods eller, i nödfall, av lasten. Var rättshandlingen ej behövlig, är den ändock bindande om tredje man var i god tro.

Befälhavaren skall underrätta redaren om åtgärd av vikt som han funnit behövlig för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om resans förlopp och därunder företagna rättshandlingar samt angående allt annat varom kännedom kan vara till nytta för redaren. Innan åtgärd av vikt vidtages, bör befälhavaren inhämta föreskrift av redaren eller det ombud denne anvisat. Behövas medel för fartyget och kan redarens föreskrift ej avvaktas, skall befälhavaren anlita den utväg att skaffa medlen som är förenad med minsta uppoffring för redaren.

65 §.

(Nuvarande lydelse)

54 §.

Befälhavaren vare i denna sin egenskap behörig att å lastägarens vägnar företaga rättshandlingar och kära i mål angående lasten i enlighet med vad beträffande bortfraktare stadgas.

58 §.

Befälhavaren svare icke för de förbindelser, han i denna sin egenskap å redares eller lastägares vägnar ingått.

59 §.

Skada, som befälhavaren genom fel eller försummelse i tjänsten tillskyndar redare, lastägare eller annan, vars rätt och bästa han har att bevaka, vare han pliktig att ersätta.

Har åtgärd vidtagits enligt beslut, som fattats i skeppsråd, vare befälhavaren ej på den grund fri från ansvarighet.

Skadestånd som befälhavaren är pliktig att utgiva må, med hänsyn till beskaffenheten av fel eller försummelse som ligger honom till last, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt, nedsättas efter ty skäligen prövas.

60 §.

När fartyget efter slutad resa ankommit till hemorten, så ock eljest när redaren det åskar, skall befälhavaren avgiva redovisning. Vill redaren klandra redovisning, göra det genom stämning inom sex månader efter det han mottog densamma; försittes den tid, have redaren sin rätt till klander förlorat, utan så är att befälhavaren förfarit svikligen.

I redovisning skall befälhavaren

(Föreslagen lydelse)

Befälhavaren är i denna sin egenskap behörig att i enlighet med vad som gäller för bortfraktaren företaga rättshandlingar på lastägarens vägnar samt väcka talan i mål angående lasten och utföra denna talan.

66 §.

Befälhavaren svarar icke för de förbindelser som han i denna sin egenskap ingått på redarens eller lastägarens vägnar.

67 §.

Befälhavaren skall ersätta skada, som han genom fel eller försummelse i tjänsten tillskyndar redaren, lastägaren eller annan vars rätt och bästa han har att bevaka.

Skadestånd som befälhavaren enligt första stycket eller i övrigt har att utgiva kan nedsättas efter vad som är skäligen med hänsyn till beskaffenheten av fel eller försummelse som ligger honom till last, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt.

Har lots ådragit sig skadeståndsskyldighet i fartygets tjänst, kan skadeståndet nedsättas efter de i andra stycket angivna grunderna.

68 §.

När redaren begär det, skall befälhavaren avgiva redovisning. Vill redaren klandra redovisning, skall han väcka talan därom inom sex månader efter det redovisningen mottogs. Försittes denna tid, har han förlorat sin talan, om befälhavaren ej förfarit svikligen.

I redovisning skall befälhavaren

(Nuvarande lydelse)

föra redaren till godo all särskild gottgörelse, som han erhållit av befraktare, lastägare, leverantörer eller andra, med vilka han i sin egenskap av befälhavare haft att skaffa, *där han icke fått redarens uttryckliga medgivande att den behålla.*

28 §.

Utan redarens samtycke *må* befälhavaren ej medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning; sker det, skall befälhavaren erlægga frakt och ersätta uppkommen skada.

52 § andra och tredje styckena.

Varder fartyget å utländsk ort taget i mät eller för gäld belagt med kvarstad, och finnes av skeppshandlingarna, att fartyget är för gäld in-tecknat, åligge befälhavaren att ofördröjligen om utmätningen eller kvarstaden underrätta inteckningshava-ren, där denne är för honom känd.

Huruledes bevis om intecknings-åtgärd må biläggas skeppshandlingarna, därom förordnar Konungen.

40 §.

Inträffar, medan fartyg till sjö-fart nyttjas, någon händelse, som vållar skada å fartyg eller last eller som skäligen kan antagas hava så-dan skada till följd, eller har ge-nom olyckshändelse någon av be-sättningen eller någon ombordvaran-de person ljutit döden eller lidit svårare kroppsskada, eller har till följd av sammanstötning med an-nat fartyg eller annat föremål el-jest timat skada eller olycka, som nyss är sagd, eller har någon av be-sättningen begått självmord, eller har ombord yppats ett flertal fall av smittosam sjukdom eller något fall av skörbjugg, beri-beri eller förgiftning, åligger det befälhavaren dels att inom riket till sjöfartsstyrelsen eller utom riket till närmast varan-de svenske konsul ofördröjligen av-

(Föreslagen lydelse)

föra redaren till godo all särskild gottgörelse, som han erhållit av befraktare, lastägare, leverantörer eller andra, med vilka han i sin egen-skap av befälhavare haft att skaffa.

Utan redarens samtycke *får* be-fälhavaren ej medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning. Sker det, skall befälhavaren erlægga frakt och ersätta uppkommen skada.

69 §.

Om fartyg, som enligt vad skepps-handlingarna utvisa är in-tecknat för fordran, på utländsk ort tages i mät eller belägges med kvarstad för for-dran, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta kända in-teckningshavare om utmätningen eller kvarstaden.

Bevis om in-teckningsåtgärd bör fogas vid skeppshandlingarna. När-mare bestämmelser härom meddelas av Konungen.

70 §.

Befälhavare på handelsfartyg eller fiskefartyg skall ofördröjligen av-giva skriftlig rapport till sjöfarts-styrelsen

1. när någon i samband med far-tygets drift har eller kan antagas hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

2. när någon ombordanställd i an-nat fall har eller kan antagas hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

3. när någon i annat fall än som avses under 1 och 2 har eller kan an-tagas hava drunknat från fartyget eller avlidit ombord och begravts i sjön;

4. när allvarlig förgiftning har el-ler kan antagas hava inträffat om-bord;

5. när fartyget stött samman med

(Nuvarande lydelse)

giva skriftlig rapport om händelsen, dels ock att, så snart ske kan, angående händelsen avgiva sjöförklaring.

I rapporten, som upprättas enligt ett av sjöfartsstyrelsen fastställt formulär, vartill blankett av sjömanshus och av svensk konsul tillhandahålles, skall lämnas en utförlig framställning av den timade händelsen och av vad som kan tjäna till ledning för bedömandet av orsakerna därtill. Rapporten skall innehålla fullständig avskrift av vad som må vara i fartygets dagbok angående händelsen antecknat.

Inom riket avgives sjöförklaring inför rådstuvurätt i stapelstad; och skall befälhavaren hos rättens ordförande annåla sig till förklaringsavgivande. Sådan anmälan skall göras skriftligen med uppgift å hela besättningen och de personer, vilka antagas kunna lämna upplysning i saken, ävensom, såvitt ske kan, å de personer, vilka saken kan angå, eller deras ombud, samt vara åtföljd av avskrift av den ovannämnda rapporten.

Å utrikes ort avgives sjöförklaringen inför den myndighet, som därstädes är behörig att upptaga sådan, eller ock, efter anmälan i den ordning, som ovan sagts, inför svensk konsul; åliggande det i varje fall befälhavaren att för svenske konsuln å orten, eller, om där icke finnes sådan tjänsteman, för den

(Föreslagen lydelse)

*annat fartyg eller stött på grund;
6. när fartyget övergivits i sjön;
7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydighet har eller kan antagas hava uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget; eller
8. när förskjutning av någon betydighet inträffat i lasten.*

Befälhavare på fartyg skall vidare avgiva rapport till sjöfartsstyrelsen, när i anledning av händelse som inträffat eller kan antagas hava inträffat i samband med fartygets drift styrelsen påfordrar det eller sjöförklaring skall avgivas enligt 302 §.

Rapporten, som upprättas enligt formulär som fastställs av sjöfartsstyrelsen, skall innehålla utförlig redogörelse för händelsen och de omständigheter som kunna tjäna till ledning för bedömandet av dess orsaker. Den skall upptaga fullständig avskrift av vad som antecknats om händelsen i fartygets dagböcker och kladdar till dem.

Bestämmelser om sjöförklaring och befälhavares åligganden därvid meddelas i 12 kap.

(Nuvarande lydelse)

svenske konsul, som under resan först anträffas, uppvisa dagboken och å densamma taga konsuls intyg om uppvisandet.

101 §.

Från godsets — — — — — och bästa.

Har gods förkommit, minskats eller skadats, skall bortfraktaren snarast underrätta lastägaren eller, om denne ej är känd, avlastaren.

SJUNDE KAPITLET

Om haveri

187 §.

Såsom gemensamt haveri räknas all skada, som till räddning ur en fartyg och last gemensamt hotande fara med avsikt tillfogas fartyg eller last, ävensom all annan upppoffring, som göres för sådant ändamål, så ock skada och kostnad, som vållas eller uppkommer till följd av dylik åtgärd. Gemensamt haveri skall gäldas av fartyg, frakt och last i förhållande till varderas värde, beräknat på sätt här nedan i 207—211 §§ sägs.

213 §.

Utredning och fördelning av gemensamt haveri skall äga rum å den ort, där fartyg och last skiljas åt eller där dispasch för den ort vanligen upprättas, efter där gällande lag.

Dispasch upprättas här i landet av därtill förordnad tjänsteman (dispaschör).

SJUNDE KAPITLET

Om haveri

211 §.

Om innebörden av gemensamt haveri och fördelningen därav på fartyg, frakt och last gälla York-Antwerpen-reglerna 1950 i den mån annat ej är avtalat.

Konungen tillkännagiver reglernas lydelse i engelsk text och svensk översättning.

212 §.

Utredning och fördelning av gemensamt haveri verkställes, om annat ej avtalats, genom dispasch (generaldispasch) på den ort som redaren bestämmer eller, om han ej bestämmer orten, på den ort där dispasch vanligen uppgöres för redarens hemort.

Dispasch uppgöres här i landet av dispaschör. Dispaschör förordnas av Konungen. Han skall vara lagfaren.

Rättegångsbalkens bestämmelser om jäv mot domare gälla i fråga om dispaschör.

213 §.

Bestämmelser om besiktning för utredning och värdering av skada eller kostnad, som drabbat fartyg eller gods, meddelas i 12 kap.

(Nuvarande lydelse)

214 § första och andra styckena.

Befälhavaren åligge att utan dröjsmål föranställa om upprättande av dispasch. Vill någon, som eljest äger del i haveriet, påkalla sådan utredning, vare han därtill berättigad.

Envar, som haveriet rör, vare skyldig att till dispaschören avlämna alla handlingar, vilka denne för utredningen och fördelningen anser nödiga, och att i övrigt tillhandagå honom med upplysningar.

216 §.

Skall haveribidrag gäldas av last eller annat gods, häftar ägaren med godset men svarar ej personligen.

217 §.

Fartyg, som häftar för haveribidrag, må ej lämna den ort, där fartyg och last skiljas åt, ej heller gods, som för sådant bidrag häftar, av ägaren tagas i besittning förrän bidraget blivit guld, eller, där bidraget ännu icke är till beloppet bestämt, säkerhet därför blivit ställd.

218 §.

All skada och kostnad, som uppkommer genom olyckshändelse under sjöresa och vilken ej är att hänföra till gemensamt haveri eller jämligt 136 § skall fördelas efter enahanda grund, falle, såsom enskilt haveri, å det föremål, som träffats av skadan eller föranlett kostnaden.

Hava kostnader, som skola hänföras till enskilt haveri, blivit gjorda gemensamt för fartyg och last eller viss del av lasten eller ock för delar av lasten, vilka tillhöra särskilda ägare; då skola dessa kostnader efter billighet fördelas å de föremål, till vilkas nytta de blivit gjorda, enligt de för gemensamt haveri givna regler. Kostnad för bärgning av last

(Föreslagen lydelse)

214 §.

Begäran om dispasch skall göras utan dröjsmål av redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget eller av annan som har del i haveriet.

Envar som haveriet rör skall ofördröjligen till dispaschören lämna alla handlingar, vilka denne anser behövliga för utredningen och fördelningen, samt i övrigt tillhandagå honom med upplysningar.

215 §.

Skall haveribidrag betalas av last eller annat gods, häftar ägaren med godset men svarar ej personligen.

Bestämmelser om redarens rätt att innehålla gods, som häftar för haveribidrag, meddelas i 113 §. Utlämnas godset utan att ägaren åtager sig personlig ansvarighet för haveribidraget och, om så påfordras, ställer säkerhet därför, svarar redaren för haveribidraget i förhållande till envar annan som har del i haveriet.

216 §.

Har skada eller kostnad drabbat fartyg eller last till följd av olyckshändelse och skall den varken hänföras till gemensamt haveri eller enligt 136 § fördelas efter samma grunder, faller den såsom enskilt haveri på den egendom som träffats av skadan eller föranlett kostnaden.

Hava kostnader, som skola hänföras till enskilt haveri, gjorts gemensamt för fartyg och last eller viss del av lasten eller också för delar av lasten tillhörande skilda ägare, skola kostnaderna fördelas på den egendom för vars nytta de blivit gjorda enligt de för gemensamt haveri gällande grunderna. Kostnad för bärgning av last fördelas på dennas

(Nuvarande lydelse)

fördelas å dennas värde och den frakt, som för godset utgår.

Där någon, som har del i sådant haveri, det äskar, skall utredning och fördelning av haveriet verkställas av vederbörande dispaschör.

214 § tredje stycket.

Dispaschören åligger att, när dispasch begäres, så fort ske kan, genom kungörelse, som en gång införes i allmänna tidningarna samt i tidning inom orten, anmana dem, vilka i haveriet hava del, att inom viss förelagd kort tid skriftligen anföra vad de till bevakande av sin rätt akta nödigt ävensom ingiva de handlingar, vilka de vilja åberopa; finnas ingivna handlingar ofullständiga, bör dispaschören, så fort ske kan, infordra nödig upplysning av vederbörande. Sedan den i kungörelsen förelagda tid gått till ända eller, där ej å sagda tid fullständiga handlingar inkommit, efter det sådant skett, åligger dispaschören att inom två månader, å dag, som genom anslag å stadens rådstuga samt kungörelse i allmänna tidningarna och i tidning inom orten tillkännagives, hava dispaschen upprättad och tvefaldt utskriven med därå tecknad underrättelse, inom vilken tid den missnöjde bör till sin talans bevarande göra målet anhängigt vid domstol; utgive ock det ena exemplaret till den, som dispaschen begärt, och hålle det andra övriga delägare i haveriet till handa.

215 §.

Kommer föremål, som i dispasch upptagits såsom förlorat i gemensamt haveri, senare till rätta, eller varder skada, som upptagits till fördelning, senare ersatt av den, vilken ersättningsskyldighet ålegat, skall

(Föreslagen lydelse)

värde och den frakt som utgår för godset.

Utredning och fördelning av haveri som avses i andra stycket verkställs genom dispasch på begäran av någon som har del i haveriet. Därvid gälla i tillämpliga delar bestämmelserna i detta kapitel om generaldispasch.

217 §.

När dispasch begäres, skall dispaschören, så snart det kan ske, på ändamålsenligt sätt och i den omfattning han anser behövlig anmana dem som hava del i haveriet att skriftligen framställa sina yrkanden samt anföra de skäl och ingiva de handlingar som de vilja åberopa. Kungörelse om anmaningen skall införas i allmänna tidningarna, om det ej är uppenbart att okänd haveridelägare icke finnes. Är handling ofullständig, skall dispaschören snarast infordra upplysning av den som ingivit handlingen.

Sedan fullständiga handlingar inkommit, skall dispaschören uppgöra dispaschen så snart det kan ske. I dispaschen skall angivas vad den har att iakttaga som vill föra talan mot den. Av dispaschen skall ett exemplar utgivas till den som begärt densamma. Andra delägare i haveriet som äro i behov av dispaschen skola tillställas exemplar därav. Övriga delägare skola i den omfattning som finnes påkallad genast på ändamålsenligt sätt underrättas om dispaschens utgivande.

218 §.

Har skada eller kostnad, som upptagits till fördelning genom dispasch, senare ersatts av den som är ersättningskyldig, skall dispaschen genom tilläggsberäkning rättas där-
efter. Dispaschens upprättande får

(Nuvarande lydelse)

dispaschen genom tilläggsberäkning därefter rättas. Ej må likväl dispaschens upprättande fördröjas allenast av anledning att utsikt må finnas att återfå uppförat föremål eller erhålla ersättning för skada.

(Föreslagen lydelse)

ej fördröjas endast av den anledningen att utsikt kan finnas att erhålla ersättning för skada eller kostnad.

219 §.

Uppstår tvist angående ersättningsskyldighet som kan åligga försäkringsgivare på grund av avtal om sjöförsäkring, skall saken hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch (partikulärdispasch). Om annat ej avtalats, verkställs utredningen på den ort där försäkringen slutits eller där sådan dispasch vanligen uppgöres för den orten. Bestämmelserna i detta kapitel om generaldispasch gälla i tillämpliga delar.

ÅTTONDE KAPITLET

Om skada genom fartygs sammanstötning

219 §.

Vad å fartyg bör iakttagas till undvikande av sammanstötning, där om gälle vad av Konungen förordnas.

220 §.

Stöta fartyg samman med varandra, så att därav uppstår skada å det ena fartyget eller ombordvarande gods eller personer, och är sammanstötningen orsakad genom vållande å endera sidan, ersätte den skyldige all skada och förlust, som därav kommer.

Är sammanstötningen orsakad genom vållande å båda sidor, skola de skyldiga deltaga i skadans ersättande efter förhållandet mellan de å ömse sidor begångna felens beskaffenhet. Giva omständigheterna icke stöd för någon viss fördelning, ersätte vardera parten hälften av skadan.

Stöta fartyg samman så att skada uppstår på det ena fartyget eller ombordvarande gods eller personer och är sammanstötningen orsakad genom vållande på endera sidan, skall den sidan ersätta skada och förlust som uppkommer därav.

Har sammanstötningen orsakats genom vållande på båda sidor, skola dessa taga del i skadans ersättande efter förhållandet mellan de på ömse sidor begångna felens beskaffenhet. Giva omständigheterna icke stöd för någon viss fördelning, skall vardera sidan ersätta hälften av skadan.

(Nuvarande lydelse)

För skada, som vid sammanstötningen skett å person, vare de skyldiga ansvariga en för båda och båda för en, med rätt för den, som utgivit mera än vad enligt bestämmelserna här ovan å honom belöper, att uttaga det överskjutande hos andra parten under åtnjutande av den sjöpanträtt, som tillkommer ersättningen; i fråga om annan skada svara de skyldiga endast var för sin del av ersättningen.

Vid bedömande av fråga om vållande till sammanstötning skall rätten taga i särskilt betraktande, huruvida tiden medgav överläggning eller icke.

Finnes sammanstötning hava timat av våda, eller kan det ej utredas, att den orsakats av vållande å endera sidan, drage vardera sidan sin skada.

223 a §.

Lika med sammanstötning, varom i denna lag sägs, skall anses där i följd av fartygs manövrering eller eljest skada av ett fartyg förorsakas å annat fartyg eller därå varande personer eller gods, utan att sammanstötning emellan fartygen äger rum.

Stöta fartyg samman med varandra, åligger en var av befälhavarna att, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg samt besättningen och passagerarna därå, ej mindre lämna det andra fartyget, dess besättning och passagerare all hjälp, som är möjlig och behövlig för räddning ur den genom sammanstötningen uppkomna faran, än även för dettas befälhavare uppgiva namnet å sitt eget fartyg, dess hemort samt den ort eller hamn, varifrån det kommer, och den, dit det skall gå.

(Föreslagen lydelse)

Vardera sidan svarar endast för sin del av ersättningen. För skada på person svara dock båda sidor solidariskt, med rätt för den sida som utgivit mera än vad som belöper på den att uttaga det överskjutande hos den andra sidan under åtnjutande av den sjöpanträtt som tillkommer ersättningen.

Vid bedömande av fråga om vållande till sammanstötning skall särskilt beaktas om tiden medgav överläggning eller icke.

221 §.

Har sammanstötning inträffat av våda eller kan det ej utredas, att den orsakats av vållande på endera sidan, svarar vardera sidan för sin skada.

222 §.

Bestämmelserna i denna lag om sammanstötning mellan fartyg äga tillämpning även när till följd av fartygs manövrering eller på annat sätt skada av ett fartyg orsakas på annat fartyg eller personer eller gods därpå, utan att fartygen stöta samman.

223 §.

Har fartyg stött samman med annat fartyg, åligger det befälhavaren att lämna det andra fartyget och de ombordvarande där all behövlig och möjlig hjälp för räddning ur den genom sammanstötningen uppkomna faran, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och de ombordvarande. Han skall därjämte för det andra fartygets befälhavare uppgiva namnet på det egna fartyget och dess hemort samt den ort eller hamn varifrån det kommer och den dit det skall gå.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

276 §.

Sjöpanträtt i inlastat gods tillkommer *nedanstående fordringar*:

1. bärgarlön samt fordran å bidrag till *gäldande av* gemensamt haveri eller av annan kostnad, som skall fördelas efter *enahanda grund* (136, 218 §§);

2. fordran på — — — — —

3. fordran å frakt, ersättning för fraktförlust och annan skada i följd av att gods uttages i lastningshamnen eller under resan samt ersättning för överliggetid eller ytterligare uppehåll vid lastning eller lossning och för uppehåll under resan.

Här upptagna — — — — — den äldre.

Sjöpanträtt i inlastat gods tillkommer

1. bärgarlön samt fordran *på* bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad, som skall fördelas efter *samma grund* (136 och 216 §§);

— — — — — lastägares räkning; och

3. fordran *på* frakt, ersättning för fraktförlust och annan skada i följd av att gods uttages i lastningshamnen eller under resan samt ersättning för överliggetid eller ytterligare uppehåll vid lastning eller lossning och för uppehåll under resan.

283 §.

Sjöpanträtt *upphöre*, om talan *icke i laga ordning anhängiggöres*:

1. *för* fordran å bärgarlön — inom ett år från det bärgningsföretaget slutförts;

2. *för* fordran å ersättning för sammanstötning, *för andra olyckshändelser och* för skada å person — inom ett år från den dag, skadan *inträffade*;

3. *för* fordran å ersättning på grund av att last eller resgods *bortkommit* eller skadats eller att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter — inom ett år från den dag, då avlämnande ägt eller bort äga rum;

4. *för* fordran för lämnade förnödenheter, *som i 267 § 5 avses* — inom sex månader från det fordringen tillkom;

5. *för* övriga i nyssnämnda lagrum samt 276 § 2 avsedda fordringar — inom ett år från det fordringen tillkom;

6. *för* alla övriga fordringar — inom ett år efter det fordringen förföll till betalning.

I 267 § 2 avsedda fordringar å *hyra* eller annan gottgörelse på grund av tjänsteavtal *skola icke an-*

Sjöpanträtt *upphör*, om talan *ej väckes i laga ordning i fråga om*

1. fordran *på* bärgarlön, inom ett år från det bärgningsföretaget slutförts;

2. fordran *på* ersättning för sammanstötning *eller annan olyckshändelse eller* för skada *på* person, inom ett år från den dag skadan *inträffade*;

3. fordran *på* ersättning på grund av att last eller resgods *förkommit* eller skadats eller att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom ett år från den dag avlämnande ägt eller bort äga rum;

4. fordran för lämnade förnödenheter, *som avses i 267 § 5*, inom sex månader från det fordringen tillkom;

5. övriga i nyssnämnda lagrum samt 276 § 2 avsedda fordringar, inom ett år från det fordringen tillkom;

6. alla övriga fordringar, inom ett år efter det fordringen förföll till betalning.

Vid *tillämpning av första stycket 6 avses i 267 § 2 avsedda fordringar på lön eller annan gottgörelse på*

(Nuvarande lydelse)

ses enligt stadgandet under 6 förfallna till betalning, på den grund, att borgenären äger fordra förskott eller avbetalning.

Har fordran, varom ovan sägs, kommit under dispaschörs behandling, vare så ansett, som om den blivit genom talan bevakad.

(Föreslagen lydelse)

grund av tjänsteavtal icke förfallna till betalning på den grund att borgenären äger fordra förskott eller avbetalning.

Har fordran som avses i första stycket kommit under dispaschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.

284 §.

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 erhållit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;

2. för fordran å ersättning för sammanstötning och händelser, som omfattas i 223 a § — inom två år från den dag, skadan timade, samt, vad angår fordran å utbekommande av belopp som någon jämlikt bestämmelsen i 220 § tredje stycket erlagt utöver vad å honom belöpt enligt fördelning varom där sägs, inom ett år efter det beloppet av honom själv utgivits;

3. för fordran å ersättning på grund av att last eller resgods bortkommit eller skadats eller att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter — inom ett år från den dag, då avlämnande ägt eller bort äga rum;

4. för fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri eller av kostnad, som skall fördelas efter enahanda grund — inom ett år från dispaschens dag.

Svarar i andra fall än ovan omfattas gäldenären för ersättning eller för annan fordran med begränsning av redareansvaret eller al-

Nedanstående fordringar upphöra, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan ej väckes i laga ordning i fråga om

1. fordran på bärgarlön, inom två år från det bärgningsföretaget slutförts;

2. fordran på andel i bärgarlön enligt 229 § 1 mom. andra stycket, inom ett år från det vederbörande av redaren erhållit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;

3. fordran på ersättning för sammanstötning, inom två år från den dag skadan inträffade;

4. fordran på utbekommande av belopp som någon enligt 220 § tredje stycket erlagt utöver vad som rätteligen belöper på honom, inom ett år efter det beloppet utgivits av honom;

5. fordran på ersättning på grund av att last eller resgods förkommit eller skadats eller att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom ett år från den dag avlämnande ägt eller bort äga rum;

6. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad, som skall fördelas enligt samma grund (136 och 216 §§), inom ett år från dispaschens dag.

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för annan fordran med begränsning av redareansvaret eller

(Nuvarande lydelse)

lenast med det inlastade godset, upphöre fordringen, om talan icke i laga ordning anhängiggöres, för fordran å ersättning inom två år från den dag, skadan timade, och för annan fordran inom ett år efter det fördringen förföll till betalning. Där borgenär för fordringen äger tillika hålla sig till redare, lastägare eller annan, utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, vare sådan rätt honom öppen inom tid, som i allmän lag stadgas.

Har fordran, varom ovan sägs, kommit under dispasschörs behandling, vare så ansett, som om den blivit genom talan bevakad.

(Föreslagen lydelse)

endast med inlastat gods, upphör fordringen, om talan ej väckes i laga ordning, i fråga om fordran på ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om annan fordran inom ett år efter det att fordringen förföll till betalning. Äger borgenären för fordringen hålla sig även till redare, lastägare eller annan, utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller sådan rätt under samma tid som för fordran i allmänhet.

Har fordran som avses i första eller andra stycket kommit under dispasschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.

TOLFTE KAPITLET

Om dagböcker, sjöförklaring och besiktning

Dagböcker

35 §.

Å alla segelfartyg, vilka äga en dräktighet av femtio ton eller därutöver, så ock å alla ångfartyg skall, när de avgå till andra orter utom riket, än de vid Östersjön belägna samt orter i Danmark och Norge på denna sidan om Skagens fyr och Lindesnäs, föras skeppsdagbok; å ångfartyg skall dessutom såsom bihang till skeppsdagboken, föras särskild maskindagbok. Konungen äger förordna, att skeppsdagbok skall i den omfattning som prövas erforderlig, föras jämväl i andra fall.

Dagboken, vilken upprättas efter ett av Konungen fastställt formulär, tillhandahålles av sjömanshuset i avgångsorten.

296 §.

På handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst tjugo registerton skola, när fartyget är i drift, föras skeppsdagbok och, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, maskindagbok. Detsamma gäller i fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst åttio registerton.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen äger medgiva undantag från skyldigheten att föra dagbok.

Särskilda bestämmelser gälla om annan dagbok på vissa fartyg.

297 §.

Dagbok upprättas enligt formulär, som fastställles av sjöfartsstyrelsen. Med beaktande av fartygs art och användning kunna olika formulär fastställas.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

36 §.

Skeppsdagboken föres av befälhavaren eller, under hans tillsyn, av styrmannen. Maskindagboken föres, under befälhavarens tillsyn, antingen av maskinchefen eller, under dennes tillsyn, av maskinisten. Anteckningarna i dagboken skola göras efter tidsföljden, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt; vad under en vakt förekommer må tills vidare upptecknas å en kladd, men det antecknade skall före dygnets utgång införas i dagboken.

Dagboken skall föras med ordning och tydlighet; vad däri blivit infört må icke utplånas, överstrykas eller på annat sätt göras oläsligt, utan bör i händelse oriktig anteckning skett, rättelse införas å vederbörligt ställe i dagboken.

37 §.

I skeppsdagboken böra noggranna uppgifter införas om allt, som under resan förefaller och varom kännedom kan vara till nytta för redare, lastägare, försäkringsgivare eller annan, vars rätt kan vara beroende av resans utgång. Däri bör sålunda antecknas:

1) när besättningen inträder i tjänst och därifrån avgår samt bemanningen vid avgång från hamn; när proviant och vatten tagas ombord samt vattenförrådets storlek vid avgång från hamn; när lastning eller lossning börjar och slutar, eller arbetet avbrytes, samt huru mycket för varje dag inlastas eller lossas; när barlast intages, dennas beskaffenhet och ungefärliga vikt samt huru den är anbragt, ävensom de anordningar, som vidtagits för att hindra dess förskjutning; om och i vilken utsträckning främmande arbetsbiträde användes; fartygets

Anteckningar i dagbok skola göras i tidsföljd, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt. Vad som förekommer under en vakt får tillsvidare antecknas i en kladd. Sådan anteckning skall införas i dagbok så snart det kan ske.

Dagbok och kladd till dagbok skola föras med ordning och tydlighet. Anteckning däri får ej utplånas, överstrykas eller på annat sätt göras oläslig. I händelse av misskrivning skall rättelse göras genom särskild anteckning.

298 §.

Fartygs dagböcker föras under befälhavarens tillsyn.

Föres skeppsdagboken ej av befälhavaren, skall den föras av den främste av styrmännen. I skeppsdagboken skola noggranna uppgifter införas om vad som inträffar under resa i den mån kännedom därom kan vara till nytta för redare, lastägare, försäkringsgivare eller annan vars rätt kan vara beroende av resans utgång.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

djupgående för och akter samt fri-bord, då det lämnar hamn, så ock i allmänhet det skick, vari fartyg och dess redskap befinnas; lastens ungefärliga rymd eller vikt och förläggning samt dess beskaffenhet och tillstånd, ävensom, när däckslast intages, dennas mängd samt höjd och fördelning å däcken; huruvida fartyget vid avgång från hamn eller under resan har slagsida, vilket i sådant fall skall i grader, styrbord eller babord, tillika med anledningen, antecknas minst en gång dagligen; kompassernas justering och därvid befunna deviation samt utförda deviationsbestämningar; när fartyget avgår från och ankommer till eller förflyttas inom hamn, med angivande av huruvida och i vilken utsträckning främmande hjälp därvid användes; vind och väderlek, barometerstånd, strömsättning, kurser, fart, segelföring och tillryggalagd väglängd; lyktföring med angivna tider; lodningar, pejlingar och observationer samt de för varje dygn gjorda Ortsbestämningar, allt med noggrant angivande av tid; den ortstid, efter vilken tiden ombord under dygnet räknas; när och var lots tagas ombord och lämnar fartyget; när och på vilken plats å fartyget utkiksman är tillsatt; huru ofta pumpning äger rum, huru länge varje gång därmed fortsättes och vilken arbetsstyrka därvid användes samt vilken vattenhöjd iakttages vid pumparna ävensom i pikar, lastrum och tankar; när kölrent göres; reparationer och underhållsarbeten, utförligt angivna; besiktningar; när övning företages med bärgningsredskapen och vari sådan övning består;

2) när skeppsråd hålles, de därvid yttrade meningar och de beslut, befälhavaren fattar; börande de, vilka med befälhavaren deltagit i skeppsrådet, med sin underskrift bestyrka anteckningens riktighet;

3) när någon av besättningen eller

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

någon för arbete eller såsom passagerare ombordvarande insjuknar, skadas eller dör, omständigheterna därvid samt de åtgärder, som vidtagas för beredande av vård åt den sjuke eller skadade eller för begravning av den avlidne och utredning av hans kvarlåtenskap; när och av vilken anledning någon vägras tillstånd att gå i land, såvida han begär, att anteckning därom skall göras; när befälhavaren anlitar polismyndighet för någons inställande i tjänsten samt anledningen därtill; när någon rymmer så ock befälhavarens åtgärd med avseende å den rymdes kvarlämnade tillhörigheter och innestående hyra; när och av vilken anledning befälhavaren låter taga i förvar, föra i land eller kasta över bord varor eller annat, som någon ombord olovligen medtagit; när och av vilken anledning befälhavaren finner nödvändigt föreskriva nedsättning eller omväxling i kosten; när från besättningens sida framställning göres om för rättande av syn för utrönande av fartygets sjövärdighet, de anförda skälen till framställningen samt befälhavarens åtgärd med anledning av densamma; eller när någon begär brott eller gör sig skyldig till fel eller försummelse i tjänsten, samt vad vid förhör, som med anledning härav hålles, förekommer;

4) när ofall träffar fartyg eller last, under angivande tillika av anledningen till olyckan, därmed sammanhängande omständigheter samt den åtgärd, som vidtages.

I maskindagboken skall uppgivas förrådet vid fartygets avgång från hamn av kol och övriga för maskinens drift nödiga ämnen, förbrukningen för varje dygn av samtliga dessa ämnen samt eljest allt, som rör maskinens gång och skötsel. Anteckningar skola där särskilt göras om maskinens slagantal per minut, om länsrörs och ventilers beskaffenhet, om tankars fyllning och länsning,

Maskindagboken föres av maskinchefen eller, efter dennes bestämmande, av den främste av det övriga maskinbefälet. I maskindagboken skall uppgivas förrådet vid fartygets avgång från hamn av de för maskineriets drift erforderliga förnödenheterna, förbrukningen därav för varje dygn samt allt annat av vikt som rör maskineriets gång och skötsel. Vid angivande av tid skall följas samma ortstid som i skeppsdagboken.

(Nuvarande lydelse)

om pumpning med maskinpumpar av fartyget, dess pikar, lastrum, tankar och övriga rum, om maskinmänöver och tiden härför; när ofall träffar maskineri eller annan ledning än styrledning, omständigheterna därvid samt den åtgärd, som med anledning därav vidtages; när köllrent göres inom maskin- och pannrum; besiktningar å maskineri jämte beskrivning av underhålls- och reparationsarbeten.

Vid angivande av tid i maskindagboken skall följas samma ortstid, som användes i skeppsdagboken.

38 §.

Varder dagbok under resa fullskri-ven eller av annan anledning icke användbar, åligge befälhavaren att, om fartyget befinner sig i svensk hamn, anmäla sig hos ombudsmannen vid därvarande eller närmaste sjömanshus till erhållande av ny dagbok; är fartyget å utrikes ort, skall befälhavaren i överensstämmelse med det fastställda formuläret upprätta ny dagbok och vid fartygets ankomst till hamn, där svensk konsul finnes, för denne förete dagboken, vilken skall av konsuln genomdragas och förses med ämbetssigill jämte intyg om sidornas antal. När ny dagbok sålunda utfärdas eller för konsul uppvisas, skall befälhavaren tillika förete den förra dagboken; och meddele vederbörande sjömanshusombudsman eller konsul, omedelbart efter den däri sist införda uppgift, intyg därom att dagboken blivit uppvisad och att ny sådan blivit för fartyget utfärdad. Kan befälhavaren icke förete den förra dagboken, skall anledningen uppgivas och anteckning därom ske i den nya dagboken.

39 §.

Ej må någon, vars rätt är därav beroende, förvägras att om dagboks

(Föreslagen lydelse)

299 §.

Ytterligare föreskrifter om förändring av dagbok meddelas av sjöfartsstyrelsen.

300 §.

Dagbok förd på svenskt fartyg eller på danskt, finskt eller norskt far-

(Nuvarande lydelse)

innehåll undfå nödig kännedom och att därav taga skriftligt utdrag. Dagbok skall av redaren förvaras minst två år efter dess avslutning och, i händelse med anledning av däri antecknad resa tvist inom nämnda tid anhängiggjorts, till dess den tvist blivit genom lagakraftäggande dom avgjord.

(Föreslagen lydelse)

tyg, som befinner sig i svensk hamn, skall hållas tillgänglig för var och en som vill taga del av dess innehåll i den mån hans rätt är beroende därav. I fråga om anteckning som äger samband med sammanstötning med annat fartyg, till vars dagbok motsvarande tillgång icke finnes, gäller detta dock icke förrän sjöförklaring eller undersökning enligt 314 § hålles offentligt eller talan väckts på grund av sammanstötningen.

Dagbok skall förvaras av redaren minst tre år efter dess avslutning. Väcker inom nämnda tid talan i anledning av händelse varom anteckning gjorts i dagboken, skall boken förvaras till dess målet avgjorts genom lagakraftvunnen dom.

Bestämmelserna i första och andra styckena gälla även i fråga om kladd till dagbok samt på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygs navigering och gången av dess maskineri.

317 §.

Har sjöolycka av större omfattning eller av svårare art inträffat, såsom när fartyg förolyckats eller av besättningen övergivits i sjön, eller förlust av människoliv eller avsevärd skada uppstått därigenom, att fartyget råkat på grund eller stött tillsammans med annat fartyg eller annat föremål, eller när fartyget sprungit läck i sjön, så att bärgningshjälp måst anlitas eller det sökt nödhamn, eller explosion eller eldsvåda av någon betydelse ägt rum ombord, eller lasten eller barlasten förskjutit sig, eller av last större mängd, som, då fråga är om däckslast, beräknas till minst tjugu procent av densamma, spolats eller kastats över bord; eller har olyckshändelse träffat någon av besättningen eller någon för arbete eller såsom passagerare om-

Sjöförklaring

301 §.

Sjöförklaring skall äga rum för svenskt handelsfartyg eller fiskesfartyg

1. när någon, medan fartyget var på väg, i samband med fartygets drift har eller kan antagas hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

2. när i annat fall i samband med fartygets drift någon ombordanställd eller annan som medföljer fartyget har eller kan antagas hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;

3. när någon som avlidit ombord begravts i sjön;

4. när allvarlig förgiftning har eller kan antagas hava inträffat ombord;

5. när fartyget stött samman med annat fartyg eller stött på grund;

6. när fartyget försvunnit eller övergivits i sjön;

(Nuvarande lydelse)

boardvarande person, så att döden eller svårare kroppsskada därav följt, eller har någon av besättningen begått självmord, eller har ombord upptats ett flertal fall av smittosam sjukdom eller något fall av skörbjugg, beri-beri eller förgiftning, åligge det rätten att i sammanhang med sjöförklaringens upptagande verkställa sjöförhör, varvid rätten skall söka åstadkomma fullständig utredning angående orsakerna till olyckan. Särskilt bör därvid undersökas, huruvida olyckan härlett sig av:

1) fel hos fartyget, dess utrustning eller bemanning;

2) orsaker, härrörande från lastningen, såsom att fartyget varit överlastat, eller att lasten varit av farlig beskaffenhet, eller att den varit felaktigt fördelad eller stuvad eller icke behörigen försedd, eller att barlasten varit otillräcklig, otjänlig eller icke behörigen försedd;

3) förseelse eller försummelse av befälhavaren eller redaren eller någon av besättningen å fartyget eller annan, som med fartyget haft befattning, eller av befälhavaren eller någon av besättningen å annat fartyg;

4) förseelse av lots eller vägvisare, bristfällighet i sjökort eller å fyrar, sjömärken eller andra inrättningar till sjöfartens säkerhet eller förseelse eller försummelse av den, åt vilken dylika inrättingars skötsel och vård är anförtrodd.

Kan ej genom förhör inför rätten vinnas fullständig utredning i saken, må rätten förordna om syn å fartyget och vad därtill hörer i den utsträckning, som prövas erforderlig, så ock föranstalta om utredning genom polismyndighet. Rätten äge jämväl med föreläggande av vite förordna, att handlingar och föremål, vilka kunna tjäna till upplysning vid sjöförhöret, skola företes. I övrigt skall vad i 316 § är stadgat äga tillämpning även beträffande sjöförhör.

(Föreslagen lydelse)

7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydighet har eller kan antagas hava uppkommit antingen på fartyget eller, medan fartyget var på väg, på egendom utanför fartyget; eller

8. när brand, explosion eller förskjutning av någon betydighet inträffat i lasten.

Bestämmelser om undantag härifrån i vissa fall meddelas i 308 § andra stycket samt i 312 och 314 §§.

302 §.

Sjöförklaring skall vidare äga rum för svenskt fartyg, när i anledning av händelse som har eller kan antagas hava inträffat i samband med fartygets drift sjöfartsstyrelsen förordnar därom eller befälhavaren eller redaren finner det påkallat. Det samma gäller när lastägare eller lastförsäkringsgivare i annat fall än som avses i 308 § andra stycket eller i 314 § begär det för att vinna upplysning om orsaken till skada av någon betydighet på godset, vilken har eller kan antagas hava uppkommit i samband med fartygets drift.

Förordnar sjöfartsstyrelsen, att sjöförklaring skall äga rum, skall underrättelse därom tillställas befälhavaren eller redaren. Hos endera av dem skall lastägarers eller lastförsäkringsgivares begäran om sjöförklaring göras.

303 §.

Genom sjöförklaring skola händelsen och dess orsaker såvitt möjligt klarläggas. Samtliga förhållanden, som kunna antagas hava medverkat till händelsen eller vara av betydelse från sjöfartssäkerhetens synpunkt, skola utredas.

Utredning sker genom förhör med fartygets befälhavare samt de medlemmar av besättningen och andra personer som antagas kunna lämna upplysning i saken. Handlingar eller

(Nuvarande lydelse)

320 §.

Har fartyg förolyckats, utan att någon, som kunnat göra anmälan om olyckan, blivit räddad, eller har eljest sjöförhör med anledning av sådan olyckshändelse, som i 317 § omfattas, uteblivit, äge sjöfartsstyrelsen förordna om sjöförhörs anställande å ort, där sådant lämpligen kan företagas. I fråga om sådant förhör lände i tillämpliga delar till efterrättelse vad i 315, 316, 317 och 319 §§ stadgas.

(Föreslagen lydelse)

föremål, vilka antagas kunna tjäna till upplysning, skola granskas. I den mån det kan antagas främja utredningen skall syn hållas på fartyget eller den plats där händelsen inträffat.

304 §.

Om hinder ej möter, skall sjöförklaring äga rum i den hamn där händelsen inträffat eller, om händelsen inträffat till sjöss, i den första hamn till vilken fartyget eller befälhavaren därefter anländer. Med sjöförklaring får anstå tills fartyget anlöper annan hamn, om avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller annan väsentlig fördel kan vinnas därigenom utan att syftet med sjöförklaringen åsidosättes. Om sådant anstånd och anledningen därtill skall befälhavaren eller redaren genast skriftligen underrätta sjöfartsstyrelsen.

Medan fartyget befinner sig i hamn som angivits i första stycket kan sjöförklaringen hållas även i annan ort, om särskilda skäl föranleda det.

Sjöförklaring med anledning av att fartyg försvunnit eller befälhavaren och envar som kunnat träda i hans ställe omkommit äger rum i den ort sjöfartsstyrelsen bestämmer.

305 §.

Sjöklaring inom riket hålles av den allmänna underrätten för Luleå, Sundsvall, Stockholm, Kalmar, Malmö, Göteborg eller Karl-

(Nuvarande lydelse)

314 § 1 och 3 mom.

1 mom. När sjöförklaring av rätten upptages eller sjöförhör, varom i 317 och 320 §§ sägs, verkställs, skola, utom en lagfaren domare såsom ordförande, två i sjöväsendet kunniga och erfarna män hava säte och stämma i rätten.

De särskilda ledamöterna, av vilka åtminstone den ene bör hava utövat tjänst såsom befälhavare å handelsfartyg, skola före utgången av varje år, med tjänstgöringsskyldighet för det följande, utses av rådstuvurätten. Å särskilda ledamöter skall därförinnan förslag, upptagande minst fem personer, upprättas av handels- och sjöfartsnämnden i staden, eller, där sådan nämnd ej finnes, av stadsfullmäktige; dock vare rätten ej bunden av förslaget. För att i de sålunda utseddans ställe, vid inträffat förfall, tjänstgöra skola två suppleanter utses; uppstår hinder jämväl för dem, äge ordföranden för varje särskilt fall tillkalla andra.

Finner rätten, att i särskilt fall, med avseende på de däruti förekommande omständigheter, biträde av person med särskild fackkunskap är erforderligt, äge rätten tillkalla sådan att såsom ytterligare ledamot inträda i rätten.

Ersättning till särskild ledamot gäldas av statsverket enligt bestämmelser, som meddelas av Konungen.

3 mom. Särskild ledamot, som avses i 1 eller 2 mom., skall vara svensk medborgare och hava fyllt tjugufem år; ej må den vara ledamot, som är omyndig eller i konkurstillstånd.

Har tid, för vilken sådan ledamot

(Föreslagen lydelse)

stad. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaring skall äga rum enligt 304 §.

Om annat ej följer av denna lag, gäller beträffande sjöförklaring inför domstol lagen om handläggning av domstolsärenden.

Vid sammanträde för sjöförklaring skall rätten bestå av en lagfaren domare såsom ordförande samt två personer som äro kunniga och erfarna i sjöväsendet. Åtminstone en av de senare bör hava grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen hava utövat sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning, som sjöfartsstyrelsen årligen upprättar för varje fartygsinspektionsdistrikt. Förteckningen skall upptaga minst tjugio personer. Om biträde av person med särskild sakkunskap i visst fall är ändamålsenligt, äger rätten tillkalla sådan person att inträda såsom ytterligare ledamot i rätten, även om han ej är upptagen i förteckningen. Särskild ledamot skall vara svensk medborgare och hava fyllt tjugofem år. Den som är omyndig eller i konkurstillstånd får ej vara ledamot. Särskild ledamot äger uppbära ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av Konungen.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

utsetts, gått till ända, vare han dock skyldig att tjänstgöra vid fortsatt behandling av mål, i vars handläggning han förut deltagit.

319 § första stycket.

Det i 317 § föreskrivna sjöförhör skall utom riket anställas av vederbörande konsul, därest sjöförklaring inför honom avgives, i sammanhang med dess upptagande, och eljest så snart han genom den i 40 § omförmälda rapport, dagboken, eller annorledes erhållit kännedom om olyckan. Till sjöförhöret inkalle konsuls befälhavaren, med åläggande för honom att medhava dagboken ävensom de personer, vilka antagas kunna giva upplysning angående olyckan. Där det lämpligen kan ske, böra vid förhöret biträda två av konsuln tillkallade, i sjöväsendet kunniga, helst svenska män, mot vilka ej förekommer jäv, som gäller mot domare.

I Danmark, Finland och Norge hålles sjöförklaring för svenskt fartyg av domstol som är behörig enligt landets lag.

I övrigt hålles sjöförklaring utom riket av svensk konsul, som enligt bemyndigande av ministern för utrikes ärendena äger utföra sådan förrättning. Om det lämpligen kan ske, skola vid sjöförklaringen biträda två av konsuln tillkallade, i sjöväsendet kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka ej förekommer jäv som gäller mot domare. Är i visst fall biträde av person med särskild sakkunskap ändamålsenligt, äger konsuln tillkalla även sådan person. I ort, där behörig svensk konsul ej finnes, hålles sjöförklaring av behörig dansk, finsk eller norsk konsul.

I fråga om sjöförklaring inför konsul gälla i tillämpliga delar bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol. Konsul äger dock ej upptaga ed eller försäkran eller meddela vitesföreläggande.

306 §.

När sjöförklaring skall äga rum, skall fartygets befälhavare snarast möjligt göra anmälan därom hos den domstol som skall hålla sjöförklaringen. Göres ej anmälan av befälhavaren, svarar redaren för att anmälan göres. Detsamma gäller när redaren mottagit underrättelse eller begäran enligt 302 § andra stycket.

Anmälningen skall vara skriftlig med uppgift på hela besättningen och på de personer, bland besättningen eller i övrigt, vilka antagas kunna lämna upplysning i saken samt, såvitt det kan ske, på sakägarna och deras ombud. Den skall vara åtföljd av ett exemplar av rapport enligt 70 §.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Göres anmälningen efter förordnande eller begäran enligt 302 §, skall den även innehålla uppgift där- om.

315 §.

När anmälan till sjöförklaringsavgivande skett på sätt i 40 § är stad- gat, sammanträde rätten, så snart ske kan, till sjöförklarings uppta- gande. Till sammanträdet inkalle ordföranden befälhavaren, med för- ständigande att medhava alla de per- soner, som antagas kunna lämna upplysning i saken, ävensom att fö- rete dagboken i huvudskrift, där den finnes i behåll. Ordföranden äge jämväl till sammanträdet särskilt inkalla vissa personer av besättning- en ävensom andra, som antagas kun- na lämna upplysning i saken, samt underrätte, senast dagen förut, ge- nom kungörelse i en i orten utkom- mande tidning och, där så ske kan, genom särskilt meddelande de per- soner, vilka saken kan angå, eller deras ombud om tiden för samman- trädet ävensom var och när den om händelsen ingivna anmälan med därtill hörande handlingar finnes tillgänglig. Är saken av beskaffen- het att påkalla sjöförhör, underrätte ordföranden ofördröjligen vederbö- rande åklagare samt, där så erford- ras medelst telegram, sjöfartssty- relsen om tiden för sammanträdet.

De särskilda ledamöterna skola om inkommen anmälan till sjöför- klarings avgivande underrättas så snart ske kan, och åligge det dem att taga del av anmälan bilagda handlingarna samt att för rättens ordförande före sammanträdet skriftligen ange de förhållanden, om vilka från sjöteknisk synpunkt med avseende å olyckans art upplys- ningar påkallas.

307 §.

När anmälan gjorts skall rätten utsätta sammanträde för sjöförkla- ring att äga rum så snart det kan ske. Om det är ändamålsenligt, skall sammanträdet hållas ombord på far- tyget.

Till sammanträdet kallar rätten på lämpligt sätt fartygets befälhava- re och de övriga personer som skola höras. Medlem av besättningen kan kallas genom befälhavaren.

Befälhavaren skall föreläggas att till sammanträdet medföra fartygets dagböcker och kladdar till dem, så- vitt de finnas i behåll. Befälhavaren eller annan kan föreläggas att vid sammanträdet förete andra hand- lingar eller föremål, som antagas kunna tjäna till upplysning i sa- ken. Föreläggande kan meddelas vid vite.

I den mån det kan ske skola sak- ägarna genom särskilda meddelan- den underrättas om tid och plats för sammanträdet samt var och när an- mälningen om sjöförklaring med därtill hörande handlingar finnes tillgänglig. Sjöfartsstyrelsen skall alltid underrättas om tid och plats för sammanträdet. Gäller sjöförkla- ringen händelse, som angår säker- heten på fartyg, skall även fartygs- inspektören underrättas.

De särskilda ledamöterna skola ta- ga del av anmälningshandlingarna. Om tiden medgiver det, skola de för ordföranden före sammanträdet skriftligen ange de förhållanden om vilka de finna upplysning vara påkallad från nautisk, teknisk eller annan synpunkt.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

308 §.

Gäller sjöförklaring sammanstötning med annat fartyg, kan rätten låta anstå med sjöförklaringen, om denna därigenom kan äga rum samtidigt med sjöförklaring eller motsvarande utredning för det andra fartyget. Sådant anstånd får ej beviljas för längre tid än som är oundgängligen nödvändigt. Vinnes icke samtidighet, skall den sjöförklaring som äger rum först helt eller delvis hållas inom stängda dörrar, om befälhavaren eller redaren begär det och synnerliga skäl ej tala däremot. Vid sjöförklaring inom stängda dörrar får annan enskild sakägare än redaren ej närvara utan redarens samtycke.

Har sammanstötning skett med utländskt fartyg, för vilket varken sjöförklaring eller motsvarande utredning äger rum, får sjöförklaring underlåtas, om sjöfartsstyrelsen ej bestämmer annat. Hålles sjöförklaring, äga bestämmelserna i första stycket om handläggning inom stängda dörrar motsvarande tillämpning.

Särskilda bestämmelser om inskränkning i rätten att utbekomma allmänna handlingar rörande sammanstötning mellan fartyg meddelas i lagen den 28 maj 1937 (nr 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar.

309 §.

Vid sjöförklarings början skola fartygets dagböcker och kladdar till dem jämföras med varandra och med det vid anmälningen fogade exemplaret av rapporten enligt 70 §. Av dem som skola höras äger endast den som tagit befattning med dagboksföringen närvara vid genomgången, om ej särskilda skäl föranleda annat.

Annat skriftligt utredningsmate-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

rial framlägges och syn företages när det är lämpligt.

316 §.

Vid sjöförklarings upptagande skola först befälhavaren och därefter de till upplysning i saken inkallade eller eljest för sådant ändamål närvarande personer var för sig avgiva en såvitt möjligt sammanhängande berättelse angående händelsen; där någons berättelse är ofullständig, otydlig eller obestämd, bör rätten genom lämpliga frågor söka erhålla säker upplysning om vad han verkligen erfarit angående händelsen. De särskilda ledamöterna böra under sammanträdet lämna nödiga upplysningar för sakens bedömande ur sjöteknisk synpunkt och må till personer, som höras, framställa frågor angående sådant, som kan bidra till utredning i ärendet. Sedan samtliga berättelser avgivits, böra, där ej laga hinder finnes möta eller rätten eljest med avseende å sakens omständigheter finner edgång ej böra äga rum, de till upplysning i saken inkallade eller eljest för sådant ändamål närvarande personer sina berättelser, sedan de blivit ur protokollet upplästa, med vittnesed bekräfta.

Till sammanträdet särskilt inkallade personer, som icke tillhöra besättningen, njute ersättning av allmänna medel efter ty om ersättning till vittne är stadgat.

Beträffande förhör som i första stycket sägs, gälle i övrigt vad i rättegångsbalken är stadgat om vittne.

321 §.

Sedan sjöförhör avslutats, skall rätten eller konsuln, som det förrättat, ofördröjligen insända protokoll över sjöförhöret till sjöfartsstyrelsen. Har fartyget förolyckats, eller

310 §.

Befälhavaren och övriga personer som kallats skola höras var för sig. Ingen av dem äger närvara vid förhör med annan utan att särskilda skäl föranleda det.

Förhör hålles av rätten. Med rättsens tillstånd kan förhör hållas av företrädare för sjöfartsstyrelsen eller av sakägare. Var och en som hörts skall bekräfta sin berättelse med ed eller försäkran, om ej laga hinder möter eller rätten i övrigt med hänsyn till omständigheterna finner, att ed eller försäkran ej bör avläggas. Rätten skall före förhöret erinra den som skall höras om hans skyldighet att avlägga ed eller försäkran och om vikten därav.

Ed som avses i andra stycket har denna lydelse: »Jag N. N. bekräftar och försäkrar inför Gud den allsmäktige och vid hans heliga ord att jag har sagt hela sanningen och intet förtigit, tillagt eller förändrat.» Försäkran har denna lydelse: »Jag N. N. bekräftar och försäkrar på heder och samvete att jag har sagt hela sanningen och intet förtigit, tillagt eller förändrat.»

Annan än befälhavaren eller medlem av besättningen äger för sin inställelse till förhör vid rätten erhålla ersättning av allmänna medel i enlighet med bestämmelserna om ersättning till vittne. Ersättningen skall stanna på statsverket. I fråga om ersättning för inställelse till förhör inför konsul meddelas bestämmelser av Konungen.

(Nuvarande lydelse)

kan eljest dagboken från fartyget undvaras, skall denna jämte protokollet insändas men eljest en fullständig avskrift av dagboken i de delar, som angå sjöförhøret. Är å utländsk ort sjöförhör verkställt av vederbörlig myndighet, åligge konsuln att till sjöfartsstyrelsen insända avskrift av det vid sjöförhøret förda protokoll.

Finnes förhör i något avseende ofullständigt, åge sjöfartsstyrelsen förordna om nytt förhørs anställande å ort, där sådant lämpligen kan åga rum.

319 § andra stycket.

Har i här omförmälda fall förhör angående den inträffade olyckan hållits å därtill behørig utländsk myndighet, vare sjöförhör inför konsul ej av nöden, såvida genom det hållna förhøret åstadkommits sådan utredning, som i 317 § avses.

(Föreslagen lydelse)

311 §.

Är utredning som vunnits genom sjöförklaring ofullständig i något avseende, kan sjöfartsstyrelsen förordna, att den skall fullständigast vid ny sjöförklaring och därvid bestämma i vilken ort den nya sjöförklaringen skall åga rum. För sådant fall åge bestämmelserna i 302 § andra stycket och 306 § motsvarande tillämpning.

312 §.

Om tillfredsställande utredning angående händelse som avses i 301 § är eller kan väntas bliva tillgänglig i annan ordning, kan sjöfartsstyrelsen medgiva, att sjöförklaring enligt nämnda lagrum underlåtes eller att den uppskjutes i avbidan på sådan utredning.

313 §.

För fartyg hemmahørande i Danmark, Finland eller Norge skall rätten hålla sjöförklaring när befälhavaren eller redaren eller behørig myndighet i fartygets hemland finner det påkallat. För annat utländskt fartyg hålles i sådant fall sjöförklaring, om skäl äro därtill.

Om utredning av händelse som inträffat i samband med utländskt fartygs drift är påkallad från sjöfarts-säkerhetens synpunkt och fartyget befinner sig i svensk hamn, kan sjöfartsstyrelsen förordna, att sjöförklaring skall åga rum.

Finnes myndighet som angives i första stycket sjöförklaring påkallad eller förordnar sjöfartsstyrelsen att sjöförklaring skall åga rum, skall

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

underrättelse därom tillställas befälhavaren eller redaren. Sjöförklaring hålles på anmälan enligt 306 § av endera av dem.

314 §.

Har händelse som avses i 301 § medfört stora förluster i liv eller egendom eller kan utredningen av annan anledning väntas bliva synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet, äger Konungen förordna, att händelsen och dess orsaker skola utredas av en särskild undersökningskommission, bestående av personer med juridisk, nautisk och teknisk sakkunskap. Har undersökningskommission förordnats, behöver sjöförklaring ej äga rum.

I den mån det kan ske skall kommissionen underrätta sakägarna samt bereda dem tillfälle att närvara vid utredningen och på annat sätt bevaka sin rätt i överensstämmelse med vad som gäller vid sjöförklaring.

Kommissionen kan hos underrätt, som enligt 305 § är behörig att hålla sjöförklaring, göra framställning om att vittne eller sakkunnig höres eller att föreläggande meddelas någon att som bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål. Rätten skall anställa förhör eller meddela föreläggande, om laga hinder ej möter. Om sådan åtgärd gälla i tillämpliga delar bestämmelserna om sjöförklaring och om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling.

315 §.

Närmare föreskrifter om tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel om sjöförklaring och om utredning av särskild undersökningskommission meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av sjöfartsstyrelsen.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

332 §.

De besiktningsmän, som enligt denna lag böra av rådhusrätt förordnas, skola vara tre. I de städer, där handels- och sjöfartsnämnd finnes, åligge rådhusrätten att för varje år från nämnden infordra uppgift å personer, som till sådant uppdrags fullgörande anses skickliga.

Erfordras eljest besiktning, äge part därom anmoda den eller dem, för vilka han har förtroende; åliggande det rådhusrätten i de städer, där handels- och sjöfartsnämnd finnes, att efter förslag av nämnden, för varje år utse lämpligt antal personer, vilka hava att med dylik besiktnings verkställande gå parter till handa, ävensom kungöra förteckning å de sålunda utsedde.

Besiktning

316 §.

För varje fartygsinspektionsdistrikt skall finnas förteckning över personer, som äro skickade att utföra uppdrag att besiktiga fartyg eller last. Förteckningen upprättas årligen av sjöfartsstyrelsen och hålles tillgänglig hos de underrätter som sjöfartsstyrelsen föreskriver.

317 §.

Uppstår fråga om fartyg efter inträffad skada bör anses vara iståndsättligt eller icke, skall yttrande där- om avgivas av minst tre besiktningsmän.

Besiktningsmännen förordnas på ansökan av fartygets ägare, redare eller befälhavare. Inom riket förordnar rätten i den ort där besiktningen skall äga rum till besiktningsmän personer som äro upptagna på förteckning enligt 316 §. Utom riket förordnas besiktningsmän av myndighet, som är behörig enligt lag eller sed i besiktningsorten, eller också av svensk konsul eller, där sådan ej finnes, dansk, finsk eller norsk konsul.

Vid besiktning inom riket skola besiktningsmännen avfordra befälhavaren fartygets nationalitetshandling. Förklaras fartyget icke vara iståndsättligt, skola de ofördröjligen till sjöfartsstyrelsen insända nationalitetshandlingen, avskrift av yttrandet och bevis att de äro behö-

(Nuvarande lydelse)

41 §.

Har fartyget genom inträffad olyckshändelse under resa lidit skada, som föranleder betydligare reparation eller längre uppehåll, åligger befälhavaren att anordna besiktning av fartyget. Besiktningsmännen skola ej mindre uppskatta den genom olyckshändelsen uppkomna skada och värdet av fartyget i skadat skick, än även avgiva yttrande angående de åtgärder, som för skadans botande böra vidtagas, samt beräkna därför nödig kostnad. Verkställes reparation, bör, sedan denna avslutats, genom ny besiktning utrönas, huruvida fartyget är i det skick, att den tilltänkta resan kan företagas.

Har lasten under resa lidit betydligare skada genom sjöolycka, hårt väder eller dylikt, eller förekommer anledning att lasten är i sådant tillstånd, att särskild åtgärd för dess bevarande erfordras, eller är på grund av skada å fartyget lossning nödvändig, skall befälhavaren anordna besiktning av lasten. Finnes lasten vara skadad, skola besiktningsmännen utlåta sig angående den orsak, som kan antagas hava vållat skadan, samt föreslå de åtgärder, som böra vidtagas.

Besiktningsmän förordnas, om fartyget finnes i stad med rådhusrätt, av den rådhusrätten och eljest av närmaste rådhusrätt. Utom riket skall befälhavaren begära förordnande för besiktningsmän hos den myndighet, som enligt lag eller sed å den ort där besiktningen skall äga rum, är behörig, eller ock hos svensk konsul; finnes fartyget å ort, där enligt gällande sed besiktningsmän icke av offentlig myndighet förordnas, inhämta befälhavaren yttrande av sakkunnige män.

(Föreslagen lydelse)

318 §.

rigen förordnade. När besiktning äger rum utom riket skall konsul, såvitt det kan ske, i tillämpliga delar iakttaga vad som nu sagts.

Har skada drabbat fartyg eller gods i gemensamt haveri, äger envar som haveriet rör låta en eller flera besiktningsmän utreda och värdera skadan. Detsamma gäller i fråga om skada i enskilt haveri, när utredning om skadan fordras för bestämmande av bidragsvärde för fartyg eller gods.

Besiktningsmän utses av den som haveriet rör eller förordnas på hans ansökan av myndighet som anges i 317 §.

(Nuvarande lydelse)

42 §.

Förekommer anledning att gods under resa tagit skada, bör befälhavaren, förrän godset till lastemottagaren utlämnas, låta genom tillkallade besiktningsmän, som i 332 § andra stycket sägs, besiktiga godset; kan fråga uppstå därom att skadan må hava vållats genom felaktighet vid stuvning, garnering eller skalkning av luckorna eller genom annat dylikt fel, bör befälhavaren tillkalla besiktningsmän att närvara redan vid luckornas öppnande och godsets undersökning.

TOLFTE KAPITLET

Ansvarsbestämmelser

292 § 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.

(Föreslagen lydelse)

319 §.

Vill fartygs ägare eller redare eller någon, som i redarens ställe har befattning med fartyget, eller befälhavaren anordna annan besiktning av fartyg eller gods än som avses i 317 eller 318 § och utser han ej själv besiktningsmän, skall myndighet som angives i 317 § på hans ansökan förordna en eller flera besiktningsmän. Detsamma gäller, om lastägare eller lastförsäkringsgivare vill låta besiktiga lasten i annat fall än som avses i 318 §.

320 §.

Besiktningsman får icke vägras tillträde till fartyget och lasten för att utföra besiktningen utom när sådant tillträde skulle föranleda oskälig kostnad för fartyget eller annan väsentlig olägenhet.

TRETTONDE KAPITLET

Ansvarsbestämmelser

323 §.

Försummar befälhavare att enligt 58 § första och andra styckena tillse att fartyget är i behörigt skick, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff dömes redare, om han försummar att avhjälpa fel eller brist i fartygets behöriga skick varom han ägt eller bort äga vetskap.

Underlåter redare att, såvitt det är honom möjligt, hindra fartyget att gå till sjöss, när förestående resa på grund av fel eller brist i fartygets behöriga skick kan bliva förenad med allvarlig fara för de ombordva-

(Nuvarande lydelse)

292 § (utom 2 mom.).

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 sådana brister eller fel som där nämnts underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra fartyget att gå till sjöss.

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.

(Föreslagen lydelse)

rande, dömes till böter eller fängelse i högst två år.

324 §.

Brister den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, dömes till fängelse i högst två år.

325 §.

Är den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel, att det måste antagas, att han icke på betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger

(Nuvarande lydelse)

291 §.

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 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.

294 §.

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

286 §.

Har befälhavare icke ombord å fartyget ett exemplar av denna lag, dömes till böter, högst femhundra kronor.

288 § andra stycket.

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

(Föreslagen lydelse)

honom, dömes till böter eller fängelse i högst ett år.

326 §.

Avviker befälhavare ur tjänsten och övergiver fartyget, dömes till böter eller fängelse i högst ett år.

Försummar befälhavare vad som åligger honom enligt 62 § första stycket eller i övrigt såsom god sjöman när *fartyget* är i fara, dömes till böter eller fängelse i högst två år.

327 §.

Försummar befälhavare vad som åligger honom enligt 62 § andra stycket när annan är i sjönöd eller när fara hotar sjötrafiken eller enligt 223 § när *fartyget* stött samman med annat fartyg, dömes till böter eller fängelse i högst två år.

328 §.

Befälhavare dömes till böter,
 1. om han försummar att enligt 58 § tredje stycket underrätta redaren om fel eller brist i fartygets behöriga skick,
 2. om han försummar att enligt 60 § andra stycket på fartyget medföra skeppshandlingar eller ett exemplar av denna lag,

3. om han försummar att avgiva rapport enligt 70 § eller uppsåtligen eller av oaktsamhet lämna oriktig eller vilseledande uppgift i sådan rapport,

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

288 § första stycket.

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

4. om han vägrar att i fall som avses i 317 § överlämna fartygets nationalitetshandling till besiktningsmännen, eller

295 §.

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

5. om han utan laga hinder vägrar att i sådant fall som avses i 346 § på fartyget medtaga befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter.

Till samma straff dömes befälhavare eller redare, om han försummar att enligt 306 § göra anmälan om sjöförklaring eller om han uppsåtligen eller av oaktsamhet föranleder att sjöförklaring uppskjutes, utan att förutsättningar äro för handen enligt 304 §.

287 §.

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

329 §.

Försummar någon sin skyldighet enligt denna lag i fråga om förande av dagbok eller kladd till dagbok eller lämnar han uppsåtligen eller av oaktsamhet oriktig eller vilseledande uppgift i dagboken eller kladden, dömes till böter.

Till samma straff dömes

1. befälhavare eller redare, om han obehörigen vägrar någon att taga del av dagbok, kladd till dagbok eller på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygets navigering och gången av dess maskineri, samt

2. redare, om han försummar sin skyldighet att förvara sådan handling.

296 §.

Befälhavare, som så förbrutit sig, som i 287, 290, 291, 292, 293 eller 294 § sägs, må, där omständigheterna äro synnerligen försvårade, för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra far-

330 §.

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 326 eller 327 § och därigenom visat sig olämplig för tjänst på fartyg, för vilkens utövande särskilda villkor gälla, skall domstolen för-

(Nuvarande lydelse)

tyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade.

Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsstyrelsen.

310 §.

Vad i detta kapitel stadgas angående brott av befälhavare, gälle ock om brott av den, som är satt i befälhavarens ställe.

TRETTONDE KAPITLET

Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

313 §.

Rådstuvurätt vare första domstol i mål, som skall bedömas efter denna lag.

Att sådant mål i visst fall må upptagas av häradsrätt är särskilt stadgat.

323 §.

Om rådhusrätts behörighet att upptaga tvistemål enligt denna lag gäller i tillämpliga delar vad som är stadgat angående laga domstol i tvistemål i allmänhet. Talan må ock väckas vid rådhusrätten i den ort där fartyget finnes eller, såvitt angår fordran för vilken hos myndighet säkerhet ställts till befrielse från kvarstad eller annan handräckning, hos rådhusrätten i den ort där säkerheten ställts. Talan må väckas

(Föreslagen lydelse)

klara honom för viss tid eller för alltid förlustig behörighet att utöva sådan tjänst.

Meddelas förklaring enligt första stycket, skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsstyrelsen. I fråga om radiotelegrafist skall även telestyrelsen underrättas.

331 §.

Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel jämställes med befälhavare den som trätt i befälhavarens ställe och med redare den som i redarens ställe haft befattning med fartyget.

332 §.

Hava flera medverkat till gärning som avses i 323, 324, 325, 326 eller 327 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

Straff ådömes ej enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

FJORTONDE KAPITLET

Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

336 §.

Rådhusrätt är första domstol i mål, som skall bedömas efter denna lag. Om häradsrätts behörighet i vissa fall att upptaga sådant mål gälla särskilda bestämmelser.

337 §.

Bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet äga motsvarande tillämpning i fråga om rådhusrätts behörighet att upptaga tvistemål enligt denna lag. Talan får även väckas vid rådhusrätten i den ort där fartyget finnes. När säkerhet för fordran ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan handräckning, får talan väckas vid rådhusrätten i den ort där säkerheten ställts. Talan angående

(Nuvarande lydelse)

hos sistnämnda rådhusrätt angående fordran som säkerheten avsett, oaktat säkerheten frigivits. Finnes ej rådhusrätt i ort, där svaranden må sökas enligt vad sålunda är föreskrivet, äger kåranden instämma tvisten till den rådhusrätt, som är närmast den orten.

Äro flera redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.

328 §.

Om rådstuvurätts behörighet att upptaga brottmål enligt denna lag gälla i tillämpliga delar vad angående laga domstol i brottmål i allmänhet är stadgat. Finnes ej rådstuvurätt å ort, vid vars domstol den tilltalade enligt vad sålunda är föreskrivet har att svara, må åtal väckas vid den rådstuvurätt, som är närmast den orten.

326 §.

Den, som icke åtnöjes med dispasch, skall göra sin klandertalan anhängig vid rådstuvurätten i den stad, där dispaschen är utgiven.

329 § 1 mom. fjärde stycket.

Har icke dispasch blivit överklagad i den ordning, nu är sagt, lände den till efterrättelse.

314 § 2 mom.

2 mom. När vid rådstuvurätt till handläggning förekommer mål angående klander av dispasch, skola, utom det antal av rättens lagfarna ledamöter, som i rättegångsbalken är i allmänhet föreskrivet för rådstuvurätts domförhet vid huvudförhandling, tre i handel och sjöfart kunniga och erfarna män hava säte och stämma i rätten. Stadsfullmäktige i stad, vars rådstuvurätt enligt 326 § äger upptaga dylikt mål, skola före utgången av varje år utse dessa särskilda ledamöter att utöva befattningen under det följande året.

(Föreslagen lydelse)

fordran som säkerheten avsett får väckas vid sistnämnda rådhusrätt, även om säkerheten frigivits. Finnes ej rådhusrätt i ort, där svaranden kunnat sökas enligt vad som nu sagts, får talan väckas vid den rådhusrätt som är närmast den orten.

338 §.

Bestämmelserna om laga domstol i brottmål i allmänhet äga motsvarande tillämpning i fråga om rådstuvurätts behörighet att upptaga brottmål enligt denna lag. Finnes ej rådhusrätt i ort, vid vars domstol den misstänkte haft att svara enligt vad som nu sagts, får åtal väckas vid den rådhusrätt som är närmast den orten.

339 §.

Talan mot dispasch föres genom klander hos rådhusrätten i den ort där dispaschen är utgiven.

Dispasch, som ej behörigen klandrats, ländes till efterrättelse.

340 §.

Rådhusrätt är i dispaschmål domför med tre eller högst fyra lagfarna domare jämte tre särskilda ledamöter utsedda enligt 341 §. Rådhusrätten är dock domför med en lagfaren domare vid prövning om klander skall avvisas och vid sådan handläggning som avser måls beredande eller som enligt 341 och 343 §§ ankommer på rådhusrätten.

341 §.

För stad, vars rådhusrätt äger upptaga dispaschmål, upprättar sjöfartstyrelsen årligen en förteckning, vari

(Nuvarande lydelse)

För att i deras ställe, vid inträffat förfall, tjänstgöra skola tillika tre suppleanter utses; uppstår hinder jämväl för dem, äge rättens ordförande efter samråd med de lagfarna ledamöterna för varje särskilt fall tillkalla andra.

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

329 § (utom 1 mom. fjärde stycket).

1 mom. Den som vill klandra dispasch skall inom trettio dagar från den dag, då dispaschen utgavs, till rådstuvurätten inkomma med skriftlig inlaga i två exemplar. I inlagan skola fullständigt upptagas alla klagandens påståenden jämte skälen därtill. Vid inlagan skola ock fogas den klandrade utredningen samt de handlingar klaganden åberopar.

Finnes uppenbart, att talan icke kan upptagas till prövning, skall den omedelbart avisas; beslut härom må meddelas av rättens ordförande.

Avisas ej klandertalan, äge klagandens vederpart utbekomma ena exemplaret av klagandens inlaga. Vill vederparten bemöta klandret, äge han inom två veckor efter klandertidens utgång till rådstuvurätten inkomma med skriftlig förklaring i två exemplar. Vid förklaringen skola fogas de handlingar förklaranden åberopar, där de ej redan äro ingivna. Ej må å någondera sidan mer än en skrift ingivas.

2 mom. Vill part bliva muntligen hörd, göre därom anmälan inom fy-

(Föreslagen lydelse)

upptagas minst tolv personer, som äro kunniga i handel och sjöfart och som äro skickade att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Bland dem som upptagits i denna förteckning utser rätten för varje mål tre för tjänstgöring som särskilda ledamöter. Om på grund av förfall eller annat hinder föreskrivet antal ledamöter ej kan utses från förteckningen, utser rätten annan lämplig person att vara särskild ledamot.

Särskild ledamot skall vara svensk medborgare och hava fyllt tjugofem år. Den som är omyndig eller i konkurstillstånd får ej vara ledamot. Särskild ledamot äger uppbära ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av Konungen.

342 §.

Vill någon klandra dispasch, skall han inom fyra veckor från dispaschens dag till rådhusrätten inkomma med klanderinlaga. Med de avvikelser som följa av tredje stycket i denna paragraf äga i övrigt bestämmelserna i 52 kap. 2, 3, 5, 6 och 8—12 §§ rättegångsbalken motsvarande tillämpning i mål om klander av dispasch. Bestämmelse som avser hovrätt gäller därvid i stället rådhusrätten.

Upptages klander av dispasch, äger motpart utan avgift få ut en avskrift av klanderinlagan. Vill han bemöta klandret, skall han senast fyra veckor efter fullföljdstidens utgång till rådhusrätten inkomma med skriftlig förklaring. Om denna rätt att få del av klandret och att avgiva förklaring bör rådhusrätten sända meddelande till varje känd sakägare.

Rätten äger hålla förhör eller förhandling även för annat ändamål

(Nuvarande lydelse)

ra veckor efter klandertidens utgång. Göres sådan anmälan, bestämme rättens ordförande genast dag för förhöret, som ofördröjligen skall inför rätten hållas. Har ej inom nyss stadgade tid anmälan skett och prövar ej heller rätten nödigt höra parterna, skall ofördröjligen genom anslag å en för allmänheten tillgänglig plats i rättens kansli tillkännagivas viss dag, då rättens utslag kommer att meddelas. Underrättelse om tiden för utslagets meddelande skall ock avsändas till klaganden samt till annan part, som inkommit med förklaring eller eljest blivit hörd i målet.

3 mom. I rättens utslag eller beslut skall fullständig underrättelse meddelas om vad part för fullföljande av talan mot utslaget eller beslutet har att iakttaga.

330 §.

Talan mot rådstuvurätts utslag eller beslut i mål, som i 326 § omförmäles, föres genom besvär till högsta domstolen. Vill någon anföra besvär, skall han inom fyra veckor från den dag, då utslaget eller beslutet meddelades, till rådstuvurätten inkomma med besvärslaga i två exemplar och därvid foga de till saken hörande handlingar klaganden kan anse nödigt förete. Om klagandens skyldighet att nedsätta fullföljdsavgift samt belopp till säkerhet för kostnadsersättning åt motparten skola bestämmelserna i 54 kap. 17 och 18 §§ rättegångsbalken äga motsvarande tillämpning; vad klaganden enligt 56 kap. 2 § samma balk har att iakttaga skall fullgöras hos rättens ordförande och skall vad i övrigt där sägs om hovrätt avse rättens ordförande.

Finnes besvärstalan ej vara fullföljd på föreskrivet sätt eller inom rätt tid, skall den av rådstuvurätten aviseras; beslut härom må med-

(Föreslagen lydelse)

än som avses i 52 kap. 10 § rättegångsbalken. Rättens avgörande av saken sker genom utslag.

343 §.

Talan mot rådhusrätts utslag eller beslut i *dispaschmål* föres genom besvär till högsta domstolen. Vill någon anföra besvär, skall han inom fyra veckor från den dag, då utslaget eller beslutet meddelades, till rådhusrätten inkomma med besvärslaga. *Beträffande* klagandens skyldighet att nedsätta fullföljdsavgift och belopp till säkerhet för kostnadsersättning åt motpart samt i fråga om rättegången i övrigt äga bestämmelserna i 54 kap. 16—19 §§ och 56 kap. rättegångsbalken motsvarande tillämpning. Bestämmelse som avser hovrätt gäller därvid i stället rådhusrätten.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

delas av rättens ordförande. Om talan mot sådant beslut gälle vad i första stycket sagts.

Avvisas ej besvärstalan, äge klagandens vederpart utbekomma ena exemplaret av besvärslagan; han äge därefter att inom fyra veckor från besvärstidens utgång till rådstuvurätten inkomma med förklaring jämte de handlingar han vill åberopa.

Sedan förklaring inkommit eller tiden för förklarings avgivande gått till ända utan att sådan avgivits, skall rådstuvurätten utan dröjsmål till högsta domstolen insända de växlade skrifterna jämte därvid fogade handlingar samt akten i målet.

Angående förfarandet i högsta domstolen gälle i övrigt i tillämpliga delar vad i 56 kap. rättegångsbalken är stadgat om besvär.

FEMTONDE KAPITLET

Särskilda bestämmelser

69 §.

Efter det fartyg utklararats och i övrigt är segelfärdigt, må ej befälhavaren eller någon annan å fartyget anställd för gäld hindras att avresa, ej heller något av vad han för tjänstens behov fört ombord tagas i mät eller beläggas med kvarstad.

34 §.

Befälhavaren vare pliktig att till sådant antal och med rätt till den gottgörelse, som av Konungen fastställes, till bestämmelseorten eller annan hamn, som fartyget under resan skall anlöpa, medtaga svenskt sjöfolk, vars hemsändande det åligger konsulerna att besörja, eller som äger rätt till fri hemresa jämlikt 26 § sjömanslagen. Utan betalning vare befälhavaren pliktig medtaga urna innehållande askan efter avliden svensk befälhavare eller sjöman, så

345 §.

Sedan fartyg utklararats och i övrigt är färdigt att avgå, får ombordanställd icke för gäld hindras att avresa och ej heller något av vad han fört ombord för tjänsten tagas i mät eller beläggas med kvarstad.

346 §.

På svenskt fartyg skall, till det antal och mot den ersättning som Konungen fastställer, medtagas svenskt sjöfolk, vars hemsändande det åligger konsul att besörja eller som äger rätt till fri hemresa enligt 26 § sjömanslagen, till bestämmelseorten eller annan hamn, som fartyget skall anlöpa under resan. Utan betalning skall medtagas urna innehållande askan efter avliden svensk befälhavare eller sjöman samt, såvitt det kan ske utan olägen-

(Nuvarande lydelse)

ock hans efterlämnade effekter, såvitt de utan olägenhet kunna medtagas.

Konungen äger förordna, att förpliktelse som i första stycket sägs skall gälla jämväl i avseende å befälhavare eller sjöman från annat land, hans aska eller efterlämnade effekter.

(Föreslagen lydelse)

het, hans efterlämnade effekter. Fartygets befälhavare är ansvarig för att dessa skyldigheter iakttagas.

Konungen äger förordna, att bestämmelserna i första stycket skola gälla även i fråga om befälhavare eller sjöman från annat land, hans aska eller efterlämnade effekter.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

I den mån annat ej följer av vad som föreskrives nedan upphävas genom denna lag

1) lagen den 8 april 1927 (nr 83) om dispaschörs befattning med försäkringstvister; samt

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

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

Gemensamt haveri, kostnad som enligt 136 § sjölagen skall fördelas efter samma grunder som gemensamt haveri samt enskilt haveri utredas och fördelas av dispaschör med tillämpning av äldre bestämmelser, om haveriet inträffat eller kostnaden uppkommit före den nya lagens ikraftträdande. Annan till dispaschör hänskjuten fråga utredes enligt äldre bestämmelser, om frågan kommit under dispaschörens behandling innan den nya lagen trätt i kraft.

I fråga om skyldighet att avgiva rapport till sjöfartsstyrelsen och att avlägga sjöförklaring gälla äldre bestämmelser, om händelsen inträffat före den nya lagens ikraftträdande. På sjöförklaring som upptagits och sjöförhör som inletts före sagda tidpunkt äro likaledes äldre bestämmelser tillämpliga.

På besiktning som inletts före den nya lagens ikraftträdande äro äldre bestämmelser tillämpliga.

Dispaschmål, vari klandertalan anhängiggjorts före den nya lagens ikraftträdande, behandlas enligt äldre lag.

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

Härigenom förordnas, *dels* att 1 § lagen den 4 juni 1937 om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, *dels* att 2 § andra stycket samma lag skall upphöra att gälla.¹

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

Har förordnats ————— annan rådhusrätt.

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

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

2 §.

Vad i ————— av häradsrätt.

Vid upptagande av sjöförklaring eller sjöförhör gälle om rättens sammansättning vad i 314 § 1 mom. sjölagen är stadgat; nämnd skall ej deltaga. Förslag å särskilda ledamöter, som avses i andra stycket sistnämnda lagrum, skall upprättas av handels- och sjöfartsnämnd eller, där sådan nämnd ej finnes, stadsfullmäktige i stad vars förenande med domsaga föranlett förordnande enligt 1 §.

Vid prövning ————— i nämnden.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Angående sjöförklaring som upptagits och sjöförhör som inletts före lagens ikraftträdande gälla äldre bestämmelser.

¹ Senaste lydelse av 1 § se 1964: 650 samt av 2 § 1958: 18.

3) Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av 1 § lagen den 9 maj 1958 (nr 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

Härigenom förordnas, att 1 § lagen den 9 maj 1958 om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m. skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.¹

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

Alkoholhaltiga drycker ————— äro däremot.

Samma lag vare, om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som brutit mot 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott eller 13 kap. 6 § luftfartslagen eller hos någon som medföljt vid tillfället, såframt berusningsmedlen må antagas hava varit avsedda även för den som begått gärningen.

Samma lag vare, om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som brutit mot 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, 13 kap. 6 § luftfartslagen eller 325 § sjölagen eller hos någon som medföljt vid tillfället, såframt berusningsmedlen må antagas hava varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon ————— stycket sägs.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

¹ Senaste lydelse se 1960: 159.

4) Förslag

till

Lag**om ändrad lydelse av 79 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530)**

Härigenom förordnas, att 79 § sjömanslagen den 30 juni 1952 skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

Är någon å fartyget anställd genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten 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 den skyldige styrman eller maskinist, må han, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, tillika förklaras för viss tid eller för alltid förlustig rättigheten att i dylik beställning nyttjas, där för sådan rättighets utövande särskilda villkor äro stadgade. Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsstyrelsen.

(Föreslagen lydelse)

Är någon å fartyget anställd genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållande till sjöolycka, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader, om gärningen ej är straffbar enligt sjölagen eller belagd med strängare straff i brottsbalken.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

INLEDNING

Den svenska sjörätten regleras främst av bestämmelserna i sjölagen, utfärdad den 12 juni 1891 (nr 35 s. 1). Lagen innehåller i skilda kapitel bestämmelser om fartyg (1 kap.) och redande i fartyg (2 kap.), om befälhavare (3 kap.), befraktning (5 kap.), haveri (7 kap.) och skada genom fartygs sammanstötning (8 kap.), om bärgning (9 kap.), om begränsning av redareansvaret (10 kap.) samt om sjöpanträtt och preskription av fordran i vissa fall (11 kap.). Dessutom finns ansvarsbestämmelser (12 kap.) och processuella bestämmelser (13 kap.). Befälhavarekapitlet innehåller utom bestämmelser, som reglerar befälhavarens ställning, bl. a. vissa regler om sjöförklaring och besiktning. I dessa ämnen meddelas ytterligare bestämmelser i 13 kap. Lagen har efter sin tillkomst undergått flera, delvis betydelsefulla ändringar. Av dess bestämmelser har 4 kap. om besättningen och 6 kap. om bodmeri upphört att gälla. Förstnämnda kapitel har ersatts av sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530) och sjöarbetstidslagen den 30 juni 1959 (nr 404). Sjölagen har tillkommit efter samarbete mellan Sverige, Danmark och Norge. Dess innehåll överensstämmer i stort med de danska och norska sjölagarna, som utfärdades år 1892 respektive år 1893. Även den finska sjölagen av år 1939 uppvisar stora likheter i sak men har en avvikande disposition av åtskilliga bestämmelser.

Genom den år 1958 tillkallade sjölagskommittén¹ pågår översyn av sjölagen. Denna översyn sker i samarbete med motsvarande kommittéer i Danmark, Finland och Norge. Kommittén, som enligt sina direktiv (riksdagsber. 1959: I Ju 39) är oförhindrad att framlägga delförslag, har avlämnat tre delbetänkanden med förslag till ändringar i sjölagen, nämligen ett år 1961 angående redareansvarets begränsning (SOU 1961:33), ett år 1963 angående bärgarlönens fördelning och sjöförklaring m. m. (SOU 1963:20) samt ett år 1965 angående fartygs befälhavare, gemensamt haveri och dispassch, ansvarsbestämmelserna m. m. (SOU 1965:18). På grundval av det första förslaget har ny lagstiftning genomförts från och med den 1 juli 1964 (prop. 1964: 35, L¹U 8, riksdagsskrivelse 107, SFS 85). Det andra förslaget har delvis lett till ny lagstiftning, nämligen i fråga om bärgningsregler och ansvarsbestämmelser, som trätt i kraft den 1 januari 1965 (prop. 1964:166, L¹U 41, riksdagsskrivelse 332, SFS 728). Återstående i samma förslag berörda bestämmelser, om sjöförklaring, har nu upptagits till beredning inom justiti-

¹ Justitierådet Erik Hagbergh, ordförande, redaktören Hjalmar Bååw, direktören Nils Grenander, direktören Per Erik Hedborg (fr. o. m. den 1 dec. 1963), sjöfartsrådet Gustaf Lindencrona, förbundsordföranden Johan S. Thore och assurancesdirektören Carl Erik Åhmansson (t. o. m. den 30 nov. 1963). Experter advokaten Lennart Hagberg och dispasschören Kaj Pineus.

tiedepartementet i samband med kommitténs tredje betänkande. Beträffande de av kommitténs lagförslag som sålunda nu behandlats torde här få hänvisas till propositionen s. 240—246 och 247—259.

De av kommittén åren 1963 och 1965 avgivna betänkandena har remissbehandlats var för sig. Över båda betänkandena har remissyttranden avgivits av Svea hovrätt, hovrätten för Västra Sverige, Stockholms rådhusrätt, Göteborgs rådhusrätt, sjöfartsstyrelsen, generaltullstyrelsen — som bifogat yttranden från kustdistriktscheferna — fiskeristyrelsen, domstolskommittén, Föreningen Sveriges häradshövdingar, Föreningen Sveriges stadsdomare, Sveriges advokatsamfund, Sveriges redareförening, Stockholms redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges ångfartygs assurances förening, Sjöassuradörernas förening samt Stockholms stads handels- och sjöfartsnämnd.

Över 1963 års betänkande har dessutom remissyttranden avgivits av hovrätten för Övre Norrland, chefen för marinen, offentlighetskommittén, Redareföreningen för mindre fartyg, Svenska lotsförbundet och Sveriges fiskares riksförbund. Vidare har utrikesdepartementets nämnd för konsulära sjöfolks- och sjöfartsärenden överlämnat protokoll över sammanträde, vid vilken nämnden diskuterat vissa delar av betänkandet.

Svea hovrätt har bifogat yttrande över 1963 års betänkande från häradshövdingen i Gotlands domsaga.

Över 1965 års betänkande har ytterligare remissyttranden avgivits av överbefälhavaren, telestyrelsen, rikspolisstyrelsen, 1964 års sjömanslagskommitté, utredningen rörande specialstraffrätten, 1957 års trafiknykterhetskommitté, dispaschören i Stockholm, Statstjänstemannaförbundet — till vilket Svenska lotsförbundet anslutits — Försäkringsjuridiska föreningen, Stockholms handelskammare, handelskammaren i Göteborg, Skånes handelskammare, handelskammaren i Karlstad och Sjörettsföreningen i Göteborg.

Sjöfartsstyrelsen har överlämnat yttranden över 1965 års betänkande från Svenska seglarförbundet, Svenska kanotseglarförbundet, Svenska kryssarklubben och Sveriges motorbåts union. Fiskeristyrelsen har bifogat yttranden över samma betänkande från fiskeriintendenterna. Rikspolisstyrelsen har ingivit yttranden över samma betänkande från polischeferna i Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Gävle, Sundsvall och Luleå samt från Föreningen Sveriges länspolischefer och Föreningen Sveriges polismästare.

I syfte att nå största möjliga nordiska enhetlighet har i sedvanlig ordning överläggningar sedermera ägt rum mellan företrädare för berörda departement i Sverige, Danmark, Finland och Norge i januari 1965 i Stockholm och i september 1965 i Oslo. På grundval av kommitténs förslag och de överläggningar som sålunda hållits har inom justitiedepartementet upprättats förslag till lag om ändring i sjölagen, omfattande främst reglerna

om fartygs befälhavare, haveri, sjöförklaring och besiktning samt ansvarsbestämmelserna.

De föreslagna ändringarna i sjölagen har, såvitt nu är i fråga, föranlett förslag till ändringar i vissa andra lagar, nämligen i lagen den 4 juni 1937 (nr 306) om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål och lagen den 9 maj 1958 (nr 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

SJÖLAGEN

De i det följande återgivna yttrandena är hämtade ur anförande vid lagrådsremissen av *föredragande departementschefen, statsrådet Kling*. (Jfr departementschefens anmälan av lagrådets yttrande, intagen nedan s. 95—97.)

Departementschefen

I fråga om sjölagens disposition vill jag inledningsvis nämna följande ändringar som gjorts i departementsförslaget. Vissa bestämmelser i befälhavarekapitlet utgår helt eller flyttas till andra kapitel. I övrigt föreslås, att bestämmelserna om fartygs befälhavare, nu i 3 kap., får bilda ett nytt 4 kap. i stället för det 4 kap. som upphävdes genom 1922 års sjömanslagstiftning. De i befälhavarekapitlet upptagna reglerna om dagböcker, sjöförklaring och besiktning bryts ut och förs samman med andra regler i dessa ämnen till ett nytt 12 kap. Ansvarsbestämmelserna, som nu finns i 12 kap., får i stället bilda 13 kap. och de i nuvarande 13 kap. upptagna reglerna om laga domstol och rättegång i sjörättsmål flyttas till ett nytt 14 kap. Slutligen föreslås, att bestämmelserna om hemtransport av sjöfolk m. m. och om frihet för fartygspersonal att gå till sjöss med utklarerat och segelfärdigt fartyg utan hinder av vissa exekutiva åtgärder flyttas från befälhavarekapitlet till ett nytt sista kapitel, benämnt 15 kap. med rubriken »Särskilda bestämmelser».

Befälhavarekapitlet m.m.

Beträffande gällande rätt, sjölagskommitténs uttalanden och remissyttrandena får utskottet hänvisa till propositionen s. 56—62.

Departementschefen

I likhet med kommittén anser jag det inte påkallat att nu företa några väsentliga sakliga ändringar i befälhavarekapitlet, fränsett regleringen av sjöförklaringsplikten. Däremot synes reglerna vara i behov av en genomgripande redaktionell bearbetning. Redan kommittéförslaget innehåller en sådan bearbetning. Under de nordiska överläggningar som därefter hållits mellan företrädare för berörda departement har enighet vunnits om en ytterligare omarbetning av kapitlet. Därvid har en långtgående överensstämmelse nåtts både i sakligt och formellt hänseende mellan de svenska, danska och norska förslagen. Med dessa förslag överensstämmer det finska förslaget nära i sak. För att bereda plats åt nya bestämmelser om fartygs registrering i början av sjölagen har reglerna om fartygs befälhavare förskjutits och tagits upp under paragrafnummer som vid tidigare lagändringar blivit lediga genom att vissa bestämmelser upphävts. Som jag redan nämnt förordas samtidigt, att bestämmelserna får bilda ett nytt 4 kap. i stället för det 4 kap. som upphävdes genom 1922 års sjömanslagstiftning. De nya bestämmelser om fartygs registrering som f. n. övervägs av sjölagskommittén avses nämligen bilda ett nytt 2 kap., efter vilket skall som 3 kap. följa bestämmelser om partrederi, motsvarande i stort sett nuvarande 2 kap. Det nya befälhavarekapitlet inleds enligt departementsförslaget liksom i de danska och norska förslagen med 58 § och tar därefter i anspråk alla paragrafer fram till befraktningskapitlet, som börjar med 71 §.

För denna redaktionella överensstämmelse mellan de svenska, danska och norska förslagen krävs att vissa i kommittéförslaget upptagna bestämmelser utgår ur kapitlet. Jag förordar sålunda, att den av kommittén föreslagna hänvisningen i 25 § till sjömanslagen angående befälhavarens tjänsteavtal och hans ställning ombord får utgå. Den av kommittén från sammanstötningskapitlet till 31 § 2 mom. överförda bestämmelsen om befälhavarens förpliktelser mot fartyg som det egna fartyget stött samman med bör av samma skäl få stå kvar i förstnämnda kapitel. Vidare förordar jag, att de av kommittén i 41 och 43 §§ upptagna bestämmelserna om hemtransport av sjöfolk m. m. och om frihet för fartygspersonal att gå till sjöss med utklarerat och segelfärdigt fartyg utan hinder av vissa exekutiva åtgärder flyttas till ett nytt sista kapitel i sjölagen, benämnt 15 kap. med rubriken »Särskilda bestämmelser».

Som jag nämnt tidigare har bestämmelserna i 5 a och 26 §§ sjölagen i fråga om fartygs behöriga skick fått ny lydelse i samband med 1965 års säkerhetslagstiftning, vilken trädde i kraft den 1 januari 1966. Enligt den nya lydelsen av 5 a § skall fartyg, när det nyttjas till sjöfart, vara sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av

ohälsa och olycksfall, behörigen lastat eller barlastat samt bemannat på betryggande sätt. Paragrafen innehåller vidare en hänvisning till särskilda bestämmelser om säkerheten på fartyg. Enligt 26 § i dess nya lydelse skall befälhavaren, innan resa anträds, se till att fartyget är i behörigt skick i samtliga de hänseenden som avses i 5 a §. Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålls i behörigt skick. Vidare åligger honom viss underrättelseplikt mot redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget angående fel eller brist i fartygets behöriga skick, som inte kan avhjälpas genast. Den i propositionen till 1965 års riksdag (nr 132) föreslagna lydelsen av paragraferna, som var lika med den slutligen antagna, diskuterades under riksdagsbehandlingen med anledning av ett par motioner i frågan (I: 769 och II: 903). I motionerna anmärktes, att de bestämmelser i de båda paragraferna som särskilt tog sikte på säkerheten för inlastat gods utmönstrats. I sin då gällande lydelse innehöll nämligen 5 a § i tredje stycket bestämmelsen, att fartyg för resa skulle vara så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyrades. Motionärerna föreslog, att 5 a § skulle innehålla att fartyg, när det nyttjas till sjöfart, skall vara sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastat eller barlastat på sådant sätt att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras, samt bemannat på betryggande sätt. Första lagutskottet anförde i sitt av riksdagen godkända utlåtande (L:U 30), att det av propositionen inte kunde utläsas att någon saklig ändring i reglerna om säkerheten för inlastat gods avsetts men att lagtexten syntes ha fått en utformning som kunde ge anledning till osäkerhet vid tolkningen. Frågan borde därför övervägas närmare. Utskottet erinrade därvid om det förslag som kunde väntas under år 1966 på grundval av sjölagskommitténs betänkande i ämnet och anförde att riksdagen torde få ta ställning till paragrafens utformning vid behandlingen av den sålunda väntade propositionen. Den i 1965 års proposition föreslagna lydelsen godtogs därför i väntan på det nya förslaget.

Såväl säkerhetslagstiftningen som befraktningsreglerna i sjölagen och lagen den 5 juni 1936 (nr 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement ställer krav i fråga om fartygs sjövärdighet, liksom i fråga om bemanning, proviantering och utrustning (den s. k. resevärdigheten med en inom frakträtten ofta brukad term). Till skillnad från befraktningsreglerna inbegriper säkerhetslagstiftningen i sjövärdighetsbegreppet viss utrustning. Det framgår av 2 kap. 1 § samt 7 kap. 1 och 2 §§ lagen om säkerheten på fartyg (jfr departementschefen i prop. 1965: 132 s. 98—99). På motsvarande sätt förhåller det sig med fartygs lastning (den s. k. lastvärdigheten). Lastens säkerhet beaktas visserligen endast indirekt i lagen om säkerheten på fartyg. Men enligt den lydelse 5 a § sjölagen fick år 1965 krävs att fartyg skall vara behörigen

lastat eller barlastat. Slutligen ställer säkerhetslagstiftningen särskilda krav på att fartyg skall vara försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall.

Säkerhetslagstiftningen utgår från att befälhavaren har ansvar för fartygets behöriga skick före och under resa. Detsamma får anses gälla befraktningsreglerna i sjölagen, jfr 26 och 72 §§. Enligt min mening bör befälhavarens förpliktelser med avseende på säkerheten för fartyg, liv och gods komma till självständigt uttryck i befälhavarekapitlet. Det torde därvid vara lämpligt att liksom tidigare ansluta till bl. a. motsvarande bestämmelse i befraktningskapitlet, som i 72 § föreskriver att bortfraktaren skall hålla fartyget sjövärdigt, tillräckligt bemannat, provianterat och utrustat samt i övrigt i behörigt skick. För att undvika de av riksdagen påtalade tolkningssvårigheterna torde i fråga om lastning böra anknytas till den tidigare gällande lydelsen av tredje stycket i 5 a § sjölagen. Även bemanningskravet torde böra utformas i anslutning till denna lydelse, vilken upptagits i 1965 års lag om säkerheten på fartyg (se t. ex. 6 kap. 1 §). I enlighet härmed förordar jag, att första stycket i 5 a § får den lydelsen att fartyg skall när det nyttjas till sjöfart vara sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. På motsvarande sätt bör 58 § första stycket utformas. Där föreskrivs sålunda enligt departementsförslaget skyldighet för befälhavaren att innan resa anträds tillse att fartyget är sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.

Enligt kommittéförslaget ersätts vissa detaljerade bestämmelser i sjölagen om befälhavarens plikter av nautisk art med en allmän regel om iakttagande av *god sjömanssed*. Denna regel kompletteras med föreskrifter om utnyttjande av navigatoriska hjälpmedel och om försiktighetsmått som betingas av is och väderleksförhållanden. Även de övriga nordiska kommittéförslagen upptar en allmän regel i detta hänseende. I de danska och norska texterna används dock uttrycket *gott sjömanskap* i stället för *god sjömanssed*.

Under remissbehandlingen har delade meningar yppats såväl i frågan om en allmän bestämmelse bör meddelas i detta ämne som i frågan om en sådan allmän bestämmelse bör kompletteras med detaljföreskrifter enligt kommitténs förslag. Angående innebörden av det föreslagna uttrycket »*god sjömanssed*» har på flera håll anförts tveksamhet. En del remissinstanser föredrar uttrycket »*gott sjömanskap*», andra menar att båda uttrycken bör användas eller att en ny formulering som täcker dem båda bör komma till användning.

Jag biträder kommitténs förslag att sjölagens detaljregler i förevarande hänseenden ersätts med en allmän bestämmelse om befälhavarens ansvar för fartygets säkra framförande och handhavande. En sådan bestämmelse har motsvarighet i de övriga nordiska texterna. Emellertid förordar jag, att avfattningen sker med anknytning till vad som är förenligt med gott sjömanskap, närmast i betydelsen korrekt uppträdande till sjöss eller riktigt bedömande av sakläget och rätt handlande i olika situationer till sjöss eller i hamn. På befälhavaren ställs sålunda anspråk att han skall iaktta vad som med hänsyn till omständigheterna krävs av en god sjöman (jfr 291 § andra stycket sjölagen). Jag erinrar om att vissa detaljerade normer och föreskrifter föreligger inom ramen för säkerhetslagstiftningen, i 1960 års internationella sjövägsregler och i författningar rörande sjötrafiken som utfärdats av Kungl. Maj:t. För sjölagens vidkommande torde, som kommittén framhållit, befälhavarens ifrågavarande skyldigheter vara uttömmande reglerade med en sådan allmän regel som nu sagts. Jag vill därför icke tillstyrka att denna, med avvikelse från de övriga nordiska texterna, kompletteras med de av kommittén föreslagna föreskrifterna om utnyttjande av navigatoriska hjälpmedel och om försiktighetsmått som bekrävas av is och väderleksförhållanden.

I fråga om befälhavarens ställning vilar sjölagens regler på förutsättningen att befälhavaren har det yttersta ansvaret och högsta myndighet ombord. Han har också legal fullmakt att företräda redaren och lastägaren. En remissinstans har med hänvisning till den tekniska utvecklingen inom sjöfarten vänt sig mot vad som betecknas såsom föråldrat enmansvälde och ansvarsbegrepp. Från ett par håll har också riktats kritik mot att befälhavaren bevarats vid ansvar för den del av dagbokstjänsten som faller inom maskinchefens område. Vidare har i ett remissyttrande ifrågasatts, om det alltjämt är motiverat att betrakta befälhavaren som en självständig företrädare för lastägaren även gentemot redaren och erinrats om en motsatt uppfattning i den norska sjölagen.

Även om befälhavaren med hänsyn till den tekniska utvecklingen inom sjöfarten i praktiken inte kan bära verkligt ansvar för enskildheter i all tjänst ombord, torde det varken från praktiska eller från allmänt sjörättsliga utgångspunkter vara motiverat att frångå den inom lagstiftningen i alla sjöfartsländer omfattade principen, att befälhavaren har det yttersta ansvaret ombord. På samma uppfattning vilar de övriga nordiska förslagen. Någon omprövning av befälhavarens ställning som företrädare för lastägaren anser jag inte vara påkallad. Jag vill alltså inte förordna någon ändring i vad som nu gäller angående befälhavarens ställning.

I detta sammanhang vill jag nämna, att befälhavarens ansvar för fartygets säkra framförande och handhavande i princip inte rubbas av att han anlitar biträde av lots. Framförs fartyg felaktigt under lotsning, bär be-

fälhavaren sitt ansvar för detta, låt vara att det skulle strida mot allmänna rättsgrundsatser att utkräva ansvar ifall han varken kunnat eller bort inse att fel begicks. Därutöver har självfallet lotsen ansvar för det sätt på vilket han fullgör sitt uppdrag. Hans ansvar är främst knutet till fartygets navigering, dvs. val av väg och kurs. Ansvaret för manövreringen har i lotsförordningen lagts på befälhavaren. I rättstillämpningen har emellertid framträtt en tendens att under vissa betingelser, såsom då lotsning äger rum i trång eller annars svårframkomlig farled, lägga manöveransvar även på lotsen. Detta torde vara befogat med hänsyn till den tekniska utvecklingen inom sjöfarten och därav betingat praktiskt bruk till sjöss. Med anledning av en framställning från lotshåll till Kungl. Maj:t om modernisering av lotsförordningen i denna del anmäler chefen för kommunikationsdepartementet senare denna dag förslag till ändring i lotsförordningen. Sambandet mellan befälhavarens och lotsens uppgifter och ansvar torde motivera, att som kommittén föreslagit lotsen får samma ställning som befälhavare och besättning när det gäller möjligheten att jämka skadestånd som han kan bli skyldig utge på grund av fel eller försumelse i fartygets tjänst. De danska och norska förslagen utgår från att en sådan jämningsregel för lots tas upp i resp. lagar om lotsväsendet. En motsvarande lagteknisk lösning är emellertid inte möjlig för vår del, eftersom lotsväsendet här liksom i Finland är reglerat i författning som inte har civillags karaktär.

Som kommittén framhållit, bör den föreslagna jämningsregeln kunna tillämpas i fråga om varje form av biträde som lots i denna sin egenskap lämnar vid fartygs förande, ankring eller förtöjning. Regeln bör också gälla lika för kronolots och annan lots. För besättningsmedlemmar gäller emellertid 50 § sjömanslagen.

Sjölagens bestämmelser är i allmänhet utformade med tanke främst på handelssjöfarten. I princip är de emellertid tillämpliga på all sjöfart. Kommittéförslaget gör ingen ändring häri. Frågan vilka fartyg som omfattas av befälhavarekapitlets bestämmelser har emellertid aktualiserats under remissbehandlingen genom att i anslutning till vissa paragrafer önskemål framförts om att tillämplighetsområdet skall klargöras i lagtexten. Som jag kommer att utveckla senare förordar jag, att de i befälhavarekapitlet upptagna bestämmelserna om obligatorisk befälhavarerapport till sjöfartsstyrelsen angående vissa händelser skall gälla endast handels- och fiskefartyg. Bestämmelserna om fakultativ rapport skall däremot enligt förslaget gälla alla fartyg. I övrigt torde som hittills böra överlämnas åt praxis att avgöra i vilken mån kapitlets bestämmelser är tillämpliga utanför handelssjöfarten. Därutänför torde utrymmet självfallet vara ringa för tillämpning av kommersiellt betingade regler, medan förhållandet får anses vara det motsatta i fråga om regleringen av befälhavares sjömansmässiga förpliktelser.

Beträffande departementschefens yttrande i övrigt får utskottet hänvisa till propositionen s. 68—77.

Haverikapitlet m. m.

Beträffande gällande rätt, sjölagskommitténs uttalanden samt remissyttrandena får utskottet hänvisa till propositionen s. 78—84.

Departementschefen

Sjölagens haverikapitel innehåller omfattande regler om gemensamt haveri. Även besiktning, dispaschering, haveribidrag och enskilt haveri m. m. regleras. Bestämmelserna är dispositiva. I fråga om gemensamt haveri och fördelningen därav tillämpas emellertid i praktiken vanligen YAR i den lydelse de har enligt 1950 års revision. Dessa regler företer vissa betydelsefulla avvikelser från sjölagens haveriregler. Visserligen utgår YAR från en uppfattning om det gemensamma haveriets begrepp som i praktiken väl överensstämmer med sjölagens. Det grundar sig på vad som i läran om det gemensamma haveriet betecknas såsom »common safety»-principen. Med utgift som är ersättningsgill i gemensamt haveri jämställer emellertid YAR generellt sådan »extra utgift» som trätt i stället för eljest ersättningsgill utgift, i den mån denna därigenom inbesparats. YAR medger sålunda i förhållande till sjölagen ett vidgat utrymme för tillämpning av den s. k. »common benefit»-principen vid gemensamt haveri. YAR medger också i större utsträckning än sjölagen ersättning för kostnader, som är förenade med anlöpande av nödhamn, samt ränta på utlägg i gemensamt haveri. Medan sjölagen anvisar en generellt verkande metod för bestämmande av fraktens bidragsvärde bestäms detta värde enligt YAR genom avdrag från bruttofrakten av vissa inbesparade kostnader för fraktens intjänande. Vidare saknar YAR motsvarighet till en del av sjölagens regler, såsom i fråga om verkan av att syftet med uppoffring inte uppnåtts, befälhavarens åligganden när uppoffring skall göras, värdering av skada till verklig eller uppskattad kostnad, avdrag för enskild lastskada, verkan av efterföljande ny skada, bidragsvärde vid flera gemensamma haverier under resan m. m.

Haverikapitlet innehåller också regler om bl. a. enskilt haveri, besiktning och dispaschering samt ansvar för haveribidrag och säkerställande av sådant bidrag. Andra bestämmelser i sjölagen hänvisar till dispaschering tvister om avståndsfrakt samt om redares begränsningsbelopp och fördelning därav. Dispaschörs befattning med försäkringstvister regleras i särskild lag.

Kommittén har funnit, att riktigheten av det gemensamma haveriets princip torde vara obestridlig och att dess tillämpning alltjämt fyller en

viktig funktion trots moderna sjöförsäkringsförhållanden. Regler om gemensamt haveri bibehålls därför enligt kommitténs förslag. Uppfattningen att regler i ämnet bör bibehållas har också vunnit anslutning under remissbehandlingen. Även jag biträder förslaget i denna del. Med hänsyn till att utvecklingen i praktiken gått därhän att certepartier och konossement regelmässigt hänvisar till YAR, ansluter jag mig liksom remissinstanserna också till kommitténs förslag, att sjölagens regler om gemensamt haveri upphävs och ersätts med Y A R. Samma ståndpunkt har intagits i de övriga nordiska länderna.

Under kommittéarbetet har dock något olika lösningar valts när det gäller den lagtekniska metoden för att införliva YAR med den interna lagstiftningen. Den svenska kommittén har valt att i sjölagen ta in en definition av gemensamt haveri i anslutning till YAR och därefter hänvisa till »internationellt vedertagna grundsatser», varmed åsyftas YAR. Även det finska kommittéförslaget innehåller en sådan definition men hänför sig i övrigt till »vad därom är särskilt stadgat», varmed avses YAR upptagna i en administrativ författning. Det norska kommittéförslaget förutsätter fullständig administrativ reglering i närmast möjliga överensstämmelse med »internasjonal praksis og sedvane», dvs. YAR, medan motsvarande danska förslag uttryckligen hänvisar till 1950 års YAR.

Den i det svenska kommittéförslaget gjorda hänvisningen till »internationellt vedertagna grundsatser» har mött kritik under remissbehandlingen. Även enligt min mening kan det befaras att en så allmänt hållen hänvisning kan leda till vissa tolkningssvårigheter. Det torde sålunda inte kunna bortses från de anmärkningar som under remissbehandlingen gjorts om att YAR i vissa länder givit upphov till divergerande praxis och att nytillkomna sjöfartsnationer kan komma att utveckla andra regler i ämnet, som i vissa delar av världen kan få karaktär av internationell sedvänja.

Å andra sidan delar jag kommitténs uppfattning, att YAR inte lämpar sig för en inarbetning i svensk lagtext. Enligt min mening bör väljas en lösning som i likhet med det danska kommittéförslaget innefattar uttrycklig hänvisning till YAR i 1950 års lydelse och samtidigt förutsätter att reglerna tillkännages genom att på lämpligt sätt publiceras i Svensk författningssamling i sin engelska text och i svensk översättning. Om en sådan lösning har också enighet uppnåtts under de nordiska departementsöverläggningarna. Den har fördelen att vara entydig. Den träffas inte heller av invändningen, att civilrättsliga regler utfärdas av Kungl. Maj:t ensam, eftersom endast tillkännagivandet av reglernas lydelse skall ankomma på Kungl. Maj:t. Vidare går den fri från den invändning av konstitutionell natur som anförts under remissbehandlingen. Lagändring kommer nämligen att bli nödvändig, om YAR framdeles på nytt revideras och anses böra lända till efterrättelse hos oss i sin nya lydelse. I enlighet

med det anförda innehåller den inledande paragrafen i departementsförslaget, 211 §, att angående innebörden av gemensamt haveri och fördelningen därav på fartyg, frakt och last gäller York-Antwerpen-reglerna 1950 i den mån annat ej är avtalat. Den av kommittén föreslagna definitionen av gemensamt haveri har utelämnats med hänsyn till att YAR i sig själva innehåller en förklaring om vad som menas med gemensamt haveri.

Utöver hänvisning till YAR innehåller haverikapitlet enligt kommittéförslaget bestämmelser om dispaschering, haveribidrag, enskilt haveri och s. k. oegentligt gemensamt haveri samt om dispaschörs befattning med försäkringstvister, genom s. k. partikulärdispasch, som för närvarande regleras i särskild lag. Kapitlets rubrik har i kommittéförslaget ändrats till »Om gemensamt haveri och dispasch». Som en följd av kapitlets revision har 276 och 284 §§ sjölagen angående sjöpanträtt och preskription jämkats. Samtidigt har dessa lagrum liksom den därmed sammanhängande 283 § underkastats redaktionell översyn.

Förslaget har i sak mottagits positivt under remissbehandlingen. Mot den föreslagna rubriceringen har dock anmärkts, att den ger intryck av att kapitlet uttömmande reglerar de frågor som kan hänskjutas till avgörande av dispaschör. För att avhjälpa denna brist har i ett par remissyttranden föreslagits, att hänvisning görs till bestämmelserna om dispaschörs befattning med tvister om avståndsfrakt samt om redares begränsningsbelopp och fördelning därav. Jag har stannat för att det föreslagna haverikapitlet, fastän det visserligen till övervägande delen rör gemensamt haveri och dispasch, liksom hittills bör rubriceras »Om haveri». Detta överensstämmer med de danska och finska förslagen. I det norska förslaget däremot, vilket saknar bestämmelser om enskilt haveri, ändras rubriken till »Felleshavari». I övrigt biträder jag i allt väsentligt kommitténs förslag. I fråga om paragrafnumreringen följer departementsförslaget helt kommitténs förslag.

Beträffande departementschefens yttrande i övrigt får utskottet hänvisa till propositionen s. 86—92.

Sammanstötningskapitlet

Beträffande gällande rätt, sjölagskommitténs uttalanden samt remissyttrandena får utskottet hänvisa till propositionen s. 93—94.

Departementschefen

Som kommittén föreslagit torde bestämmelserna i detta kapitel böra undergå vissa redaktionella jämkningar. Av vad jag anført i det föregående framgår, att 219 § tas i anspråk som sista paragraf under haverikapitlet. I

samband med behandlingen av befälhavarekapitlet har jag för att nå så fullständig nordisk enhetlighet som möjligt där förordat, att nuvarande 223 § med bestämmelser om befälhavares speciella undsättningsplikt och andra åligganden i sammanstöttningsfall får behålla sin plats i sammanstöttningskapitlet. Detta föranleder dock inte någon ändring i den av kommittén föreslagna paragrafindelningen. Departementsförslaget omfattar följaktligen liksom kommittéförslaget 220—223 §§. Vissa redaktionella jämkningar har vidtagits utöver de av kommittén föreslagna.

Det sakliga innehållet i kapitlet har berörts i ett par remissyttranden. Med anledning av vad hovrätten för Västra Sverige anfört i anslutning till den i 220 § föreskrivna regressrätten i fråga om ersättning som utgivits för personskada vill jag erinra om att sammanstöttningskonventionen överlämnar till nationell lagstiftning att reglera innebörden och verkan av regler, grundade på avtal eller lag, om begränsning av redares ansvarighet i förhållande till ombordvarande personer. I propositionen med förslag till lagstiftning i samband med Sveriges tillträde till konventionen (prop. 1912: 26) fanns en bestämmelse om att avtal varigenom någon fritog sig från ansvarighet för personskada i följd av sammanstötning skulle vara utan verkan. Bestämmelsen antogs dock inte av riksdagen. I brist på uttrycklig reglering av frågan har det i litteraturen (F. Schmidt, Föreläsningar i sjörätt, Lund 1944, s. 147—149) ansetts ligga närmast till hands att tillskriva gällande rätt den innebörden att regressrätten är självständig och således kan utövas oberoende av friskrivnings- eller begränsningsklausul på den andra kollisionspartens sida. Motsvarande ståndpunkt torde intas av dansk och tysk rätt. Denna tolkningsfråga har emellertid förblivit olöst. Den norska sjölagen, som i denna del torde överensstämma med engelsk rätt, inskränker kollisionspartens regressrätt med hänsyn till den befrielse från eller begränsning av ansvarigheten som den andra kollisionsparten åtnjuter. Den finska sjölagen inskränker i stället på motsvarande sätt den skadelidandes rätt till ersättning. Frågan bör inte lösas nu utan bör övervägas under kommitténs fortsatta arbete. Det bör därvid undersökas om en enhetlig nordisk lösning kan nås.

Den i ett annat remissyttrande berörda bestämmelsen i 221 §, att vardera sidan skall bära sin skada när sammanstötning inträffat av våda eller när det inte kan utredas att vållande ligger endera sidan till last, överensstämmer med artikel 2 i sammanstöttningskonventionen. Den kan därför inte ändras utan att Sverige frånträder konventionen.

I övrigt vill jag nämna, att de från 223 a § till 222 § flyttade bestämmelserna om vilka s. k. oegentliga sammanstötningar som skall likställas med verklig sammanstötning, i enlighet med vad som särskilt uttalades under förarbetena till 1912 års lagstiftning, träder i tillämpning i varje sammanhang där sjölagen innehåller bestämmelser om verklig sammanstötning. Detta blir av betydelse vid tillämpning av 70 §, 300 §, 301 § 5 och 308 § i

förslaget. Den uttryckliga erinran om sådan likställighet som infördes i 284 § i samband med 1928 års lagstiftning om redareansvar och sjöpanträtt, har i konsekvens härmed utgått i förslaget såsom obehörlig och i viss mån vilseledande.

Dagböcker

Beträffande gällande rätt, sjölagskommitténs uttalanden samt remissyttrandena får utskottet hänvisa till propositionen s. 96—104.

Departementschefen

Både från privaträttslig och från offentlighetsrättslig synpunkt är det av betydelse hur regleringen sker av dagboksplikten och dagboksföringen liksom av rätten att ta del av dagbok och skyldigheten att förvara den. Jag delar därför kommitténs uppfattning, att de grundläggande bestämmelserna i ämnet bör finnas i själva sjölagen och regleringen i övrigt ske genom särskilda bestämmelser, som utfärdas av sjöfartsstyrelsen. Jag godtar i huvudsak de av kommittén föreslagna bestämmelserna i sjölagen. Som jag tidigare nämnt föreslår jag, att de i stället för att överföras till 13 kap. får tillsammans med bestämmelserna om sjöförklaring och besiktning bilda ett nytt 12 kap. närmast före ansvarsbestämmelserna. Dagboksreglerna torde få inleda det nya 12 kap. och där tas upp i 296—300 §§.

I likhet med kommittén anser jag att dagboksplikten inte bör knytas till fartyg i viss fart utan bör göras beroende av fartygets art och dräktighet. Det kan därvid inte bortses från att fartyget bör ha sådan bemanning att den medger dagbokstjänst ombord. Som kommittén anfört torde det vara ändamålsenligt att plikten läggs på handels- och fiskefartyg av viss dräktighet och kombineras med möjlighet till dispens. Åt begreppen handelsfartyg och fiskefartyg torde därvid få ges samma innebörd som i den av kommittén återgivna bestämningen i 1960 års sjöbefälskungörelse. De av kommittén föreslagna tonnagegränserna, 20 bruttoregister-ton för handelsfartyg och 80 för fiskefartyg, har i allmänhet godtagits under remissbehandlingen och förefaller mig vara väl avvägda. Inom detta tillämpningsområde torde som kommittén också förordat kravet på bruket av dagbok få varieras efter fartygets art och användning. Med möjlighet till dispens från dagboksplikten och med variation av dagboksformulären torde det inte vara påkallat att som förordats i ett remissyttrande sätta tonnagegränsen för fiskefartyg i relation till de behörighetskrav som för närvarande gäller för befälhavare på vissa fiskefartyg. Särskild tonnagegräns för segelfartyg torde inte vara behörlig längre. Som kommittén föreslagit bör dagboksplikten gälla endast när fartyget är i drift. Med denna bestämning förstås

detsamma som med uttrycket när fartyget »nyttjas till sjöfart» i 5 a §. Anknytning till att fartyget är i drift görs också i sjöförklaringsreglerna.

Skyldigheten att föra dagbok bör som hittills i första hand avse skepps- och maskindagböcker. Därtill kommer oljedagbok och radiodagbok enligt särskilda bestämmelser som jag nämnt i det föregående. I ett par remissyttranden har ifrågasatts, om inte dagboksplikten och övriga dagboksregler borde omfatta även de s. k. kyljournaler som förs på vissa specialfartyg. Dessa journaler har emellertid en sådan speciell karaktär och jämförelsevis begränsat värde från utredningssynpunkt att några bestämmelser om dem åtminstone inte f. n. torde böra meddelas i sjölagen. Föreskrifter om att sådana journaler skall föras finns inte heller i de övriga nordiska länderna. Inte heller anser jag att det nu, som ifrågasatts i ett par remissyttranden, bör tas in föreskrifter i sjölagen om skyldighet att i vissa fall av långtgående automatisering av maskineriets drift använda särskild registreringsapparat. Den tekniska utvecklingen och de problem som föranleds därav torde kunna förutsättas bli tillräckligt beaktade genom möjligheterna att med olika formulär variera kraven på bruket av dagbok.

Liksom flertalet remissinstanser är jag ense med kommittén om att några väsentliga ändringar i gällande regler om själva dagboksföringen inte är påkallade. I överensstämmelse med den ståndpunkt jag i det föregående intagit i fråga om befälhavarens ställning ansluter jag mig till kommitténs förslag att befälhavaren alltså skall ha tillsyn även över maskindagbokens förande.

Som jag redan nämnt biträder jag också förslaget, att kravet på dagbokstjänst skall kunna varieras efter fartygets art och användning genom olika dagboksformulär. Med hänsyn till den betydelse som tillmäts dagbokskladd ansluter jag mig till kommitténs förslag att samma krav som på dagboken ställs på kladd till dagbok, när det gäller dess förande och sättet för rättelser däri. De svårigheter att föra ut en sådan ändring i praktiken som berörts i ett remissyttrande och som sammanhänger med invanda föreställningar om kladden såsom enbart ett dagboksunderlag torde inte böra hindra en reform av denna innebörd.

Kommitténs förslag att ersätta nuvarande regel, att införing i dagboken av kladdanteckningar skall ske före dygnets utgång, med en föreskrift att sådan införing skall göras så snart det kan ske förefaller mig vara en praktisk jämkning i nuvarande ordning. Jag biträder förslaget även i denna del. Det torde inte vara påkallat att som ifrågasatts i ett remissyttrande komplettera regeln i anslutning till nuvarande ordning sålunda att dygnsfristen anges som normgivande.

Den nuvarande regeln om rätt att ta del av dagbok utsträcks enligt kommittéförslaget till att omfatta även dagbok på danskt, finskt eller

norskt fartyg som befinner sig i svensk hamn. Motsvarande utvidgning upp-
tas i de övriga nordiska kommittéförslagen. Av dessa går det norska ännu
längre och utsträcker regeln till att omfatta alla främmande fartyg i norsk
hamn. Under de nordiska departementsöverläggningarna har full enighet
inte kunnat vinnas på denna punkt. Jag vill för min del ansluta mig till den
svenska kommitténs ståndpunkt i denna del. På samma ståndpunkt vilar
också de danska och finska propositionerna. Som den svenska kommittén
framhållit torde det nämligen kunna ifrågasättas, om en mera långtgående
reglering såvitt den avser väsentligen privaträttsliga förhållanden kan god-
tas från folkrättslig synpunkt. I den norska propositionen har regeln också
undergått en betydelsefull jämkning, i det att dess tillämpning på andra
fartyg än danska, finska och svenska fartyg gjorts beroende av att sjöfarts-
direktoratet inte bestämmer annat. Med detta tillägg avses enligt de norska
motiven att kunna undvika en sjöfartspolitiskt eller utrikespolitiskt olyck-
lig tillämpning. Den av mig biträdda regeln torde inte hindra att svensk
myndighet bereder sig tillgång till ett utomnordiskt fartygs dagböcker, när
fartyget är skyldigt att medverka till en utredning i det offentliga intresse.
Till jämförelse vill jag nämna, att de i 1956 års lag om åtgärder mot vatten-
förorening från fartyg meddelade bestämmelserna om rätt för polismyn-
dighet m. fl. myndigheter att ta del av oljedagbok och på begäran få utdrag
därav är tillämpliga inte bara på konventionsländernas fartyg utan även
på andra länders fartyg.

Som kommer att framgå i det följande vid behandlingen av sjöförkla-
ringsreglerna ansluter jag mig i allt väsentligt till ett förslag av kommit-
tén, att sjöförklaring med anledning av fartygs sammanstötning med annat
fartyg under vissa förutsättningar skall kunna uppskjutas eller hållas inom
stängda dörrar eller rentav underlåtas. Därigenom avses att förebygga att
den ena kollisionsparten tvingas förebringa den utredning som står att få
på hans sida och därmed blottställa sig bevismässigt utan att motsvarande
skyldighet åvilar den andra parten. I konsekvens härmed delar jag kom-
mitténs uppfattning, att i sådana fall en inskränkning bör ske även i rätten
att ta del av fartygets dagbok. Kommittéförslaget innebär, att i fall av far-
tygs sammanstötning med annat fartyg lastägare eller passagerare eller an-
nan, t. ex. det andra fartygets redare, äger ta del av dagbok endast i rätteg-
gång där talan förs på grund av sammanstötningen. Förslaget har mött viss
kritik. Jag vill också ifrågasätta, om inskränkningen bör göras så långtgä-
ende. Det torde nämligen förhålla sig så, att efter sammanstötning mellan
fartyg parterna på ömse sidor så gott som undantagslöst utväxlar dagboks-
utdrag eller ger varandra tillgång till fartygens dagböcker på annat sätt.
Att under sådana förhållanden göra inskränkningen helt obetingad skulle
leda till att bl. a. lastägare kan avskäras från tillgång till dagbok i en ut-
sträckning som många gånger torde te sig omotiverad. Enligt min mening
bör regeln med hänsyn till det ändamål den skall tjäna utformas i närmare

anslutning till sjöförklaringsreglerna. Dessa innebär enligt mitt förslag, att sjöförklaring kan hållas inom stängda dörrar, när fartyget stött samman med annat fartyg och sjöförklaring eller motsvarande utredning beträffande det andra fartyget inte företas samtidigt eller över huvud inte kommer till stånd. Det senare kan vara fallet med utomnordiska fartyg. Dessa bestämmelser bör som jag också återkommer till längre fram kompletteras med bestämmelser om att handlingar i ärende angående sjöförklaring skall kunna hållas hemliga.

Det sekretesskydd som sålunda bereds fartyget vid sjöförklaring bör få sin motsvarighet när det gäller rätten att ta del av fartygets dagböcker i annan ordning än vid sjöförklaringen. Ändamålet med nämnda skydd skulle annars förfelas. När åter sjöförklaring ägt rum vid offentlig förhandling föreligger inte längre skäl att vägra någon att ta del av fartygets dagbok, om han enligt de allmänna villkoren äger göra detta. De utdrag av dagboken och andra handlingar som ingivits till sjöförklaringsmyndigheten utgör nämligen då offentlig handling som inte kan beläggas med sekretess. Det samma gäller i fall då rättegång inletts med anledning av sammanstötningen. Att välja en avvikande lösning beträffande dagbok eller utdrag därav som befälhavaren eller redaren själv innehar skulle alltså enbart leda till onödig omgång för den som vill vända sig direkt till någon av dessa. Med sjöförklaring bör i detta sammanhang jämföras utredning genom sådan särskild undersökningskommission som avses i 314 §. Något skyddsvärt intresse av att kunna hemlighålla dagboken föreligger inte heller, om det andra fartygets dagbok hålls tillgänglig.

I enlighet med vad jag nu anfört förordar jag en regel, enligt vilken rätten att ta del av dagbok angående fartygs sammanstötning med annat fartyg inskränks endast för det fall att inte motsvarande tillgång finns till det andra fartygets dagbok och inte heller sjöförklaring eller undersökning enligt 314 § i förslaget hålls offentligt eller talan väckts med anledning av sammanstötningen. En sådan regel korresponderar mot de förut nämnda bestämmelserna, som gör det möjligt att hålla sjöförklaring inom stängda dörrar och belägga handlingarna i ärendet med sekretess. Den står i nära överensstämmelse med den ordning som valts i de danska och norska propositionerna. Enligt dessa gäller nämligen undantag från rätten att ta del av dagbok för det fallet att sammanstötning skett med främmande fartyg och motsvarande tillgång till dess böcker inte föreligger. Ett tillägg i dessa förslag gör det dock möjligt för respektive handelsministern och sjöfartsdirektoratet att medge tillgång till dagböckerna även i sådant fall. De skiljaktigheter som uppkommer mellan den av mig förordade regeln och den dansk-norska regeln och som sammanhänger med att den svenska regeln så nära som möjligt bör ansluta till motsvarande sekretessbestämmelser, torde få mycket ringa praktisk betydelse.

Dagböcker på stats- och kommunägda fartyg är som offentlighetskom-

mittén framhållit allmänna handlingar och därför till skillnad från dagböcker på privatägda fartyg tillgängliga utan vidare för var och en. Vissa av dessa fartyg, t. ex. en del statliga tågfarjor och kommunala isbrytare, kommer att omfattas av de här föreslagna bestämmelserna om dagboksplikt, eftersom de är handelsfartyg. Någon skillnad mellan dessa fartyg och privatägda fartyg bör enligt min mening inte göras i förevarande hänseende. Även i fråga om sådana fartyg i offentlig ägo på vilka förs dagböcker eller liknande anteckningar enligt administrativa regler med åtminstone i huvudsak samma syfte som sjölagens bestämmelser i ämnet torde likställighet vara motiverad. Detta gäller bl. a. marinens fartyg, låt vara att de s. k. loggböcker som förs ombord på dem kan åtnjuta sekretesskydd enligt bestämmelser i försvarets sekretesskungörelse den 16 juni 1950 (nr 462). För nu ifrågavarande fartyg bör införas bestämmelser som svarar mot de föreslagna bestämmelserna i sjölagen om inskränkning i rätten att ta del av dagbok i sammanstötningsfall. Sådana bestämmelser torde böra införas i sekretesslagen och där tas in som en ny 5 § i stället för den 5 § som upphävdes genom lagändring år 1949. De kommer därmed närmast före de i liknande syfte meddelade bestämmelserna om myndighets handlingar, som upprättats eller anskaffats till utredning i någon myndighetens rättstvist.

I anslutning till de nu behandlade reglerna om rätten att ta del av fartygs dagbok angående sammanstötning mellan fartyg vill jag erinra om att här liksom i sjölagen i övrigt med verklig sammanstötning likställs sådan s. k. oegentlig sammanstötning som avses i 222 § i förslaget. Däremot räknas inte hit sådana sammanstötningar som att fartyget seglar på ett annat föremål, t. ex. en svängbro, slussport eller liknande. Detta överensstämmer med de övriga nordiska förslagen. Jag finner ej anledning att som förordats under remissbehandlingen utvidga bestämmelserna till att gälla även vid dessa slag av oegentlig sammanstötning.

Jag biträder kommitténs förslag att i överensstämmelse med de övriga nordiska förslagen utsträcka tiden för redarens skyldighet att förvara avslutad dagbok från två till tre år. Att som ifrågasatts i ett remissyttrande förlänga denna tid ytterligare torde bli alltför betungande för redaren och därför inte böra ske.

Kommitténs förslag, att bestämmelserna om rätten att ta del av dagbok och om redares skyldighet att förvara dagbok skall bli tillämpliga även i fråga om dagbokskladd och på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygs navigering och gången av dess maskineri, vill jag tillstyrka. Däremot är jag för närvarande inte beredd att förorda, att som föreslagits under remissbehandlingen låta bestämmelserna omfatta även vad som registreras på annat sätt än på teknisk väg. Om denna ståndpunkt har enighet vunnits under de nordiska departementsöverläggningarna.

Beträffande departementschefens yttrande i övrigt får utskottet hänvisa till propositionen s. 109—111.

Sjöförklaring m. m.

Beträffande gällande rätt, sjölagskommitténs uttalanden samt remissyttrandena får utskottet hänvisa till propositionen s. 111—129.

Departementschefen

Med hänsyn till de särpräglade förhållanden som råder inom sjöfarten innehåller sjölagen liksom de övriga nordiska ländernas sjölagar bestämmelser om ett särskilt utredningsförfarande för olyckor och haverier inom sjöfarten, benämnt sjöförklaring. Vidare finns föreskrifter om ett annat speciellt sjörättsinstitut, sjöförhör, för undersökning av olyckor av större omfattning eller svårare art. Denna ordning med särskilda sjöutredningsinstitut saknar motsvarighet i de flesta utomnordiska länder. Sjöförhör äger som regel rum i anslutning till sjöförklaring. Båda utredningsinstituten tjäna syftet att klarlägga inträffade händelser och orsakerna till dem och att i tid säkra tillgången till utredning och bevisning. Sjöförklaringen tillgodoser i huvudsak enskilda intressen och har i viss mån karaktär av bevisupptagning till framtida säkerhet. Sjöförhöret är betingat av ett offentligt intresse av att sjöolyckor och deras orsaker blir utredda. Fastän sjöförhöret företer likheter med förundersökning i brottmål och även kan tjäna till utgångspunkt för sådan undersökning, är syftet inte att vinna underlag för beslut angående åtal utan att åstadkomma utredning i sjöfartssäkerhetens intresse. De förutsättningar under vilka sjöförklaring och sjöförhör skall komma till stånd sammanfaller delvis och någon klar åtskillnad mellan de båda instituten upprätthålls inte.

Frågan om denna särskilda ordning för utredning av sjöolyckor bör bibehållas har övervägts av de nordiska sjölagskommittéerna. Med undantag för en ledamot av den norska kommittén har enighet vunnits om att denna särskilda ordning bör bibehållas. Åtskilliga ändringar har dock ansetts böra göras i de nuvarande bestämmelserna. Den svenska kommittén har menat, att sjöförhöret är av principiellt värde från sjöfartssäkerhetssynpunkt och att det inte gärna kan ersättas med förundersökning enligt vanliga straffprocessuella regler. Däremot har kommittén ansett att värdet av sjöförklaringsinstitutet kan ifrågasättas. Enskilda utredningsintressen kan nämligen tillgodoses på annat sätt och sådan utredning som kan vinnas genom sjöförklaring saknar dessutom ofta självständig betydelse med hänsyn till gällande regler om bortfraktares ansvar för godset. Kommittén har i enlighet härmed stannat för att inte

bibehålla sjöförklaringsinstitutet i sin nuvarande obligatoriska form för de fall då enbart ett enskilt utredningsintresse föreligger utan föreslår för dessa fall endast en fakultativ utredningsform.

Kommittéförslaget har under remissbehandlingen i allmänhet lämnats utan erinran. Från ett par håll har dock anförts kritik mot de båda sjöutredningsinstitutet, särskilt mot sjöförklaringen.

Liksom flertalet remissinstanser biträder jag förslaget att bibehålla en särskild ordning för utredning av sjöolyckor och förordar i överensstämmelse med förslaget att instituten sjöförhör och sjöförklaring slås samman till ett gemensamt institut, benämnt sjöförklaring. Vidare ansluter jag mig till förslaget att sjöförklaring görs fakultativ för sådana fall då utredningen väsentligen skall tillgodose enskilda intressen. Sådan sjöförklaring bör bl. a. kunna komma till stånd på begäran av lastägare. Som kommittén föreslagit torde en sådan ändring böra föranleda en regel om skyldighet för bortfraktaren att underrätta lastägaren, om mottaget gods förkommit, minskats eller skadats. En sådan regel kan införas i befraktningskapitlet.

Under de nordiska departementsöverläggningarna har inte ifrågasatts annat än att sjöförklaringsinstitutet skall behållas i enlighet med kommittéernas förslag. Det har också eftersträvat att ytterligare närma de nordiska ländernas regleringar till varandra. Att såvitt möjligt ensartade regler kan uppnås även i detaljer främjar den tanke som präglat det nordiska samarbetet, nämligen att de nordiska länderna i fråga om sjöförklaring skall bilda ett gemensamt område, inom vilket sjöförklaring hålls i huvudsakligen samma former för nordiska fartyg. Samtidigt har i de danska, norska och svenska förslagen gjorts en viss omflyttning av de särskilda bestämmelserna i förhållande till kommittéförslagen, varigenom erhållits så gott som fullständig överensstämmelse i paragraffföljden. Den finska propositionen innefattar inte någon mera genomgripande redaktionell omarbetning.

Vissa skiljaktigheter även i sak återstår dock mellan förslagen. Som komplettering till bestämmelserna om obligatorisk sjöförklaring bibehåller det svenska förslaget bestämmelser om rapportskyldighet för fartygets befälhavare när händelser av de slag som föranleder sjöförklaring inträffat. Dessa bestämmelser, som enligt vad jag förut berört är intagna i befälhavarekapitlet, har fått sin efterbild i det finska förslaget men inte i de danska och norska. Bestämmelserna om rapportplikt går något längre än bestämmelserna om obligatorisk sjöförklaring. Med denna skillnad sammanhänger, att sjöförklaringsplikten enligt de danska och norska förslagen är något mera vidsträckt än enligt de finska och svenska, när det gäller olyckshändelser som föranlett dödsfall eller svår kroppsskada. En annan skiljaktighet är att den danska propositionen bibehåller obligatorisk sjöförklaring även för lastskador.

Utredningsmyndighet vid sjöförklaring är enligt den svenska sjölagen rådhusrätt i stapelstad. Enligt särskild lag kan i samband med att rådhusrätt upphör och staden i judiciellt avseende förenas med domsaga förordnas, att häradsrätten i orten skall uppta sjörättsmål i rådhusrättens ställe. Domstolen består vid sjöförklaring av en lagfaren och två sjösakkunniga ledamöter. Utomlands avges sjöförklaring inför behörig utländsk myndighet eller svensk konsul. Konsuln bör därvid biträdas av två sjösakkunniga och ojäviga, helst svenska män, om det kan ske. Mot sjöförklaringsinstitutet har anmärkts, att sjöförklaringar ofta inte handläggs med den effektivitet och sakkunskap som utredningssyftet kräver. Antalet behöriga domstolar anses för stort och enligt tillgängliga statistiska uppgifter är sjöförklaringsarna mycket ojämnt fördelade mellan dem. Detta medför att åtskilliga domstolar inte förvärvar önskvärd erfarenhet av sjöutredningar. Enligt kommitténs mening är inte heller domstol i och för sig särdeles väl lämpad för utredningar av detta slag, eftersom utredningarna kräver en aktivitet från domstolens sida som med nuvarande rättegångsordning är ganska främmande för domstolarna. Den övervägande meningen inom kommittén har varit att i stället särskilda sjöförklaringsnämnder borde inrättas till ett jämförelsevis litet antal, lämpligen en för vart och ett av rikets sju fartygsinspektionsdistrikt. Därigenom skulle utredningsmyndigheterna få tillräcklig erfarenhet av sjöförklaringar och även andra fördelar vinnas. Av kostnadsskäl men även med hänsyn till omständigheter av väsentligen administrativ och psykologisk art har kommittén stannat för att bibehålla domstol som utredningsmyndighet. Kommittén har samtidigt föreslagit viss begränsning av antalet behöriga domstolar och förordat vissa ändrade bestämmelser för att öka sjöförklaringsens värde. Remissinstanserna har i allmänhet biträtt förslaget att bibehålla domstol som sjöförklaringsmyndighet. Några av dem har dock uttalat sig för sjöförklaringsnämnder. Även tanken att anförtro utredningarna åt polismyndighet har framförts.

Åtskilliga skäl kan anföras för det av kommittén diskuterade alternativet att anförtro sjöförklaringsarna åt särskilt inrättade sjöförklaringsnämnder. En sådan ordning har emellertid den svagheten att edgång inte kan ske vid själva sjöförklaringen utan måste anordnas som särskild bevisupptagning inför domstol. Vidare kräver denna ordning en organisatorisk nydaning med särskilda kostnader som följd. De olägenheter som nu är förenade med sjöförklaringsinstitutet synes mig kunna undanröjas till väsentlig del inom ramen för gällande ordning med domstol som sjöförklaringsmyndighet. Detta bör framför allt kunna ske genom en radikal begränsning av antalet sjöförklaringsdomstolar. Jag vill därför ansluta mig till förslaget att bibehålla domstol som utredningsmyndighet. Därigenom vinnas också överensstämmelse med den ordning som föreslås i de övriga nordiska länderna.

I fråga om sjöförklaring utomlands har kommittén anknutit till att

institutet inte bara är gemensamt för de nordiska länderna utan även säreget för dessa länder. Sjöförklaring bör därför enligt kommitténs mening upptas enligt nordiskt bruk även utomlands. Till denna tanke vill jag ansluta mig. På denna punkt har också full enighet nåtts under de nordiska överläggningarna i ämnet. I enlighet med vad som överenskommits därvid förordar jag, att sjöförklaring för svenskt fartyg i Danmark, Finland eller Norge avges inför behörig myndighet inom landet och enligt landets lag. I övrigt får den konsulära representationen anlitas för uppgiften. Kommitténs förslag att behörighet utanför de nordiska länderna skall tillkomma endast lönade konsulter har däremot föranlett kritik under remissbehandlingen. Jag är också ense med de remissinstanser som menar att det avgörande för behörighetsfrågan inte bör vara konsulns karaktär av lönad eller olönad befattningshavare utan hans lämplighet för uppgiften. Jag förordar alltså en ordning, enligt vilken konsulerna tilldelas behörighet att handlägga sjöförklaring uteslutande efter lämplighetshänsyn i det särskilda fallet. Det bör ankomma på ministern för utrikes ärendena att bestämma vilka konsulter som skall ha sådan behörighet.

På ort där behörig svensk konsul inte finns skall sjöförklaring enligt kommitténs förslag kunna upptas av behörig dansk, finsk eller norsk konsul. Motsvarande förslag upptas i de danska, finska och norska propositionerna. Även en sådan ordning vill jag tillstyrka. Som framhållits i ett par remissyttranden är dock vissa komplikationer förenade därmed. Det kan sålunda inte säkert påräknas att den stat där ett lands konsul är verksam tillåter denne att utföra förrättning för annat land än det som han företräder. För ett smidigt konsulärt samarbete bör också behörighetsfrågorna helst kunna lösas i samförstånd i de särskilda fallen. Det bör sålunda såvitt möjligt undvikas att t. ex. den som är både svensk och norsk konsul och som ej anses böra erhålla svensk behörighet att uppta sjöförklaring blir behörig att hålla norsk sjöförklaring.

Behörig domstol i sjöförklaringsärenden är f. n. rådhusrätt i stapelstad och de häradsrätter som i samband med att stad med rådhusrätt i judiciellt avseende förenats med domsaga förordnats att i rådhusrättens ställe uppta sjörättsmål. Antalet behöriga domstolar är f. n. 30 rådhusrätter och 19 häradsrätter. Som förut nämnts har kommittén bland åtgärder för att effektivisera sjöutredningarna föreslagit en begränsning av antalet behöriga domstolar sålunda att häradsrätternas behörighet skall upphöra. Endast rådhusrätt skall alltså vara sjöförklaringsdomstol enligt detta förslag.

Tanken på en begränsning av antalet sjöförklaringsdomstolar har vunnit gillande hos nära nog samtliga remissinstanser som yttrat sig i denna del. Åtskilliga har förordat en mer långtgående begränsning än kommittéförslaget innebär. De har därvid tagit fasta på kommitténs tanke att inrätta särskilda sjöförklaringsnämnder till ett antal av sju, dvs. en för vart och

ett av rikets sju fartygsinspektionsdistrikt, och menat att samma begränsning av antalet behöriga myndigheter bör ske i det fall att domstol behålls som utredningsmyndighet. Förslag har också förts fram om en ännu längre gående koncentration av sjöförklaringsdomstolarna. Mot en begränsning av antalet sjöförklaringsdomstolar har endast Föreningen Sveriges häradshövdingar uttalat sig. Denna har samtidigt framhållit att det inte kan godtas att t. ex. Gotland skulle bli utan sjöförklaringsdomstol, vilket skulle bli följderna av kommitténs förslag.

Av tillgängliga statistiska uppgifter framgår, att antalet sjöförklaringar och sjöförhör i allmänhet understiger 200 om året. Till allra största delen förekommer de hos ett fåtal domstolar, främst rådhusrätterna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Detta innebär som framhållits under remissbehandlingen, att åtskilliga sjöförklaringsdomstolar inte får tillfälle att förvärva nämnvärd erfarenhet av sådana förrättningar. Med hänsyn till det förhållandevis ringa antalet förrättningar synes en långt starkare begränsning av antalet sjöförklaringsdomstolar än den kommittén föreslagit böra göras, om förutsättningar skall kunna skapas för att sjöförklaringarna blir handlagda av domare med önskvärd förtrogenhet med sjörättsliga och sjötekniska frågor. I likhet med åtskilliga remissinstanser vill jag anknyta till det av kommittén framförda alternativet med särskilda sjöförklaringsnämnder till det antal som svarar mot fartygsinspektionsdistrikten i landet, f. n. sju. Jag förordar således en ordning som i princip innebär, att vi får en sjöförklaringsdomstol för vart och ett av fartygsinspektionsdistrikten. Med en sådan begränsning av antalet sjöförklaringsdomstolar bör förutsättningar finnas för att sjöförklaringsdomstolarna förvärvar nödvändig sakkunskap och blir i stånd att bedriva sjöutredningsverksamheten med önskvärd effektivitet. En sjöförklaringsdomstol för varje fartygsinspektionsdistrikt torde också uppfylla kravet på lämplig geografisk fördelning av utredningsmyndigheterna. Som jag kommer att beröra närmare i del följande bör sjöförklaring som regel upptas i den hamn där händelsen i fråga inträffat eller, om den inträffat till sjöss, i den hamn som fartyget först anlöper. Detta förutsätter, att domstolen i många fall lämnar sin förläggningssort för att uppsöka fartygets uppehållsort. Det är f. ö. ofta lämpligt att sjöförklaringen äger rum ombord på fartyget. Med hänsyn till nutida kommunikationsförhållanden bör en sådan ordning kunna genomföras även med ett jämförelsevis ringa antal behöriga domstolar, utan att kravet på skyndsambhet blir eftersatt.

Att fartygsinspektionsdistrikten sålunda erbjuder en lämplig utgångspunkt för bestämmandet av antalet sjöförklaringsdomstolar innebär inte, att också kompetensfördelningen mellan domstolarna behöver anknytas till dessa distrikt. En sådan anknytning av domstolarnas verksamhetsområden till en rent administrativ indelning är knappast ändamålsenlig redan med tanke på de ändringar en sådan indelning kan behöva undergå. Därtill kom-

mer att en indelning i fast avgränsade jurisdiktionsområden för sjöförklaringsdomstolarna i själva verket inte är nödvändig och knappast heller önskvärd. En mera rationell ordning torde kunna skapas med förebild i gällande bestämmelser om sjörättsforum i allmänhet. Huvudreglerna för forum i tvistemål och brottmål enligt sjölagen anknyter till de allmänna reglerna om laga domstol i tvistemål och brottmål. I tvistemål får talan också väckas vid rådhusrätten i den ort där fartyget finns. Men om rådhusrätt inte finns i den ort som följer enligt dessa regler, får tvisten instämmas eller åtal väckas vid den rådhusrätt som är närmast den orten. Forumregeln för sjöförklaring torde böra utformas i överensstämmelse med dessa regler om subsidiärt forum i tvistemål och brottmål enligt sjölagen. En sådan ordning torde vara den som bäst kan anpassas till det ringa antalet behöriga sjöförklaringsdomstolar i förening med den förut nämnda regeln i förslaget, att sjöförklaring skall hållas i den hamn där händelsen i fråga inträffat eller dit fartyget först anländer. Jag förordar alltså den regeln att, om sjöförklaringsdomstol inte finns i den ort där sjöförklaringen skall äga rum, den sjöförklaringsdomstol skall vara behörig som är närmast den orten. I likhet med kommittén vill jag betona vikten av att handläggning av sjöförklaring anförtros domstolsledamöter som har den ställning och erfarenhet att de är skickade att leda utredning av det speciella slag som det här är fråga om.

Kommittén har efter förebild i luftfartslagen föreslagit, att sådana händelser som medfört större förluster i liv eller egendom eller som i övrigt kan väntas komma att kräva synnerligen omfattande eller invecklad utredning skall kunna bli föremål för utredning genom en särskild undersökningskommission. Detta innebär en nyhet för sjölagen. Kommittén har menat, att sjöförklaringsinstitutet inte är väl lämpat för sådana exceptionella händelser som det här är fråga om. Förslaget, som innebär att kommissionens utredning kan träda i stället för sjöförklaring, har mottagits positivt under remissbehandlingen.

Jag vill också ansluta mig till detta förslag. För utredning av vissa exceptionella sjöolyckor torde en särskild undersökningskommission, vilken kan rymma expertis av olika slag, otvivelaktigt vara bättre lämpad än den vanliga sjöförklaringsmyndigheten. Särskilt gäller detta när utredningen blir synnerligen omfattande eller komplicerad. En beaktansvärd synpunkt är också att mycket omfattande utredningar kan medföra en orimlig belastning för domstolar och konsuler. En undersökningskommission har den fördelen att den kan ges den sammansättning och de arbetsvillkor som lämpar sig just för det fall som det är fråga om. Dess undersökning kan antingen ersätta sjöförklaring eller också komplettera sjöförklaring eller annan utredning som redan inletts eller verkställt. Som kommittén föreslagit bör kommissionen förordnas av Kungl. Maj:t. Även i de övriga nordiska länderna föreslås regler om undersökningskommission.

Kommittén har föreslagit att sjöförklaring i vissa fall skall kunna ske i förenklad form, dvs. utan att någon förhandling äger rum. Meningen är att utredningsmyndighetens ordförande i dessa fall ensam skall ombesörja erforderlig utredning. Förslaget har tillkommit mot bakgrunden av den nuvarande tillämpningen av sjöförklaringsreglerna, vilken innebär att sjöförklaring underlåts när de besvär och kostnader som är förenade med en sådan utredning inte skulle stå i rimlig proportion till den inträffade skadan eller olyckan.

Förslaget har i denna del under remissbehandlingen avstyrkts på ett håll, och i flera fall har remissinstanserna dragit i tvivelsmål att det fyller ett praktiskt behov. Det har också uttalats farhågor för missbruk. Även enligt min mening kan lämpligheten av den föreslagna ordningen ifrågasättas. Sjöförklaringsinstitutets tillämpningsområde är nämligen enligt förslaget huvudsakligen begränsat till händelser och skador av någon betydelse. Vidare avser jag att föreslå en viss utvidgning av den av kommittén föreslagna möjligheten att underlåta sjöförklaring angående händelse som blir utredd på annat sätt. Härtill kommer att förslaget inte har någon motsvarighet i de övriga nordiska länderna. Med hänsyn till intresset av så lika bestämmelser som möjligt i de nordiska länderna talar detta starkt emot att enbart i den svenska sjölagen ta upp en bestämmelse vars lämplighet inte står helt utom tvivel. Jag anser mig därför inte böra biträda förslaget i denna del.

Enligt gällande rätt är sjöförhör inför konsul inte nödvändigt, om likvärdig utredning skett genom behörig utländsk myndighet. Sjölagskommittén har föreslagit ett liknande undantag från sjöförklaringsplikten av mera allmän räckvidd. Förslaget innebär, att sjöfartsstyrelsen äger förordna att sjöförklaring inte skall äga rum, om tillfredsställande utredning av annat slag finns tillgänglig. Sådan utredning kan t. ex. bestå i polisutredning angående inträffat olycksfall eller dödsfall. Även i denna del har förslaget tillkommit mot bakgrunden av att i praxis sjöförklaring som regel underlåts när de därmed förenade besvären och kostnaderna inte skulle stå i rimlig proportion till den inträffade skadans eller olyckans betydelse.

Den enda remissinstans som särskilt uttalat sig i denna del har avstyrkt förslaget. Den har menat att värdet av obligatorisk sjöförklaring kunde bli förringat om sjöfartsstyrelsen får en så förbehållslös rätt att förordna om undantag.

Sjöförklaringen är självfallet inte något självändamål utan har som jag förut framhållit till främsta uppgift att tjäna sjöfartssäkerhetens intresse. Om utredning som svarar mot sjöförklaring kommer till stånd i annan ordning förefaller det onödigt att åsamka både fartyg och myndigheter de besvär och kostnader som en sjöförklaring innebär. Jag vill därför an-

sluta mig till tanken att sjöförklaring skall kunna underlåtas i sådana fall. Motsvarande förslag har också framlagts i de övriga nordiska länderna. En bestämmelse av detta slag torde få praktisk betydelse med hänsyn till att de nya reglerna om obligatorisk sjöförklaring inte lämnar utrymme för hittillsvarande praxis att i vissa fall underlåta att hålla sjöförklaring. Regeln bör avse inte bara det fallet att utredning redan kommit till stånd utan också det fallet att utredning kan väntas. Att lämna avgörandet åt sjöfartsstyrelsen ligger helt i linje med styrelsens uppgift att vaka över sjöfartssäkerheten.

Sjöförklaring och sjöförhör är enligt svensk liksom nordisk rätt i övrigt offentliga förrättningar. När det är fråga om fartygs sammanstötning med annat fartyg har alltså vardera parten möjlighet att genom närvaro vid sjöförklaringen för det andra fartyget bevaka utredningen för det fartyget. När sammanstötning ägt rum med ett utomnordiskt fartyg är det emellertid inte säkert att någon offentlig utredning alls kommer till stånd i fråga om det främmande fartyget därför att regler därom saknas enligt dess nationella lag. Läget blir då det att den svenska parten blir tvungen att vid sjöförklaring redovisa sin bevisning offentligt utan att han får motsvarande insyn i motpartens.

Detta förhållande har kritiserats länge och i direktiven för översynen av sjölagen har jag anfört, att det kan finnas anledning att begränsa offentligheten i förhållande till stater som inte uppfyller samma offentlighetskrav som vi. I den norska sjölagen infördes år 1938 en regel av innebörd att, om sammanstötning skett med främmande fartyg eller sammanstötningen kan bli föremål för talan vid utländsk domstol, konsul äger med vederbörande departements godkännande tillåta att sjöförklaring uppskjuts eller underlåts. Kommittéförslaget går ut på att sjöförklaring i sammanstötningssfall i första hand skall hållas samtidigt för båda fartygen. Utredningsmyndigheten äger för detta ändamål uppskjuta förrättningen för det ena fartyget. Men om syftet med uppskovet inte kan nås tillåter förslaget att avsteg görs från offentlighetsprincipen. Kommittén menar, att en sådan lösning inte kan undvaras, trots att principiella betänkligheter kan anföras däremot. Förslaget innebär att den första förrättningen kan helt eller delvis hållas inom stängda dörrar, om fartygets befälhavare eller redare begär det. Ett villkor är att synnerliga skäl inte talar mot en sådan inskränkning av offentligheten. Förslaget kompletteras med regler om inskränkning i rätten att få ut eller på annat sätt ta del av handlingarna angående sjöförklaringen. Kommittéförslaget går ytterligare ett steg när det gäller sammanstötning med utländskt fartyg, för vilket motsvarande utredning inte sker. I sådant fall skall nämligen sjöförklaring inte behöva äga rum för det svenska fartyget, om inte sjöfartsstyrelsen bestämmer annat. Denna möjlighet för sjöfartsstyrelsen att förordna om sjöförklaring skall enligt

kommitténs mening komma i fråga endast när starka skäl föreligger med hänsyn till sjöfartssäkerheten. Möjligheten att hålla sjöförklaringen inom stängda dörrar skall föreligga även i sådant fall.

Förslaget har hos de remissinstanser som yttrat sig särskilt i denna del givit upphov till delade meningar.

Det är tydligt att man lagstiftningsvägen inte kan komma till rätta med olägenheterna av gällande ordning utan att komma i viss konflikt med viktiga principiella hänsyn. Problemet har diskuterats ingående under de nordiska överläggningarna både mellan kommittéerna och, efter remissbehandling, mellan företrädarna för departementen. Därvid har till en början fullständig enighet vunnits om en ordning som medger undantag från sjöförklaringsplikten i fall av sammanstötning med främmande fartyg, för vilket inte föreligger skyldighet att medverka till motsvarande utredning. En sådan ordning behöver enligt min mening inte möta avgörande betänkligheter. Förslaget utgör inte hinder mot att undersökning enligt straffprocessuell ordning sker, låt vara att förundersökningen får äga rum utan det gynnsamma utgångsläge som den kan få när sjöförklaring verkställts. För att inte hänsyn till sjöfartssäkerheten i något fall skall behöva åsidosättas när kravet på sådan särskild utredning som sjöförklaring innebär gör sig starkt gällande har undantaget inte gjorts absolut. Sjöfartsstyrelsen äger nämligen bestämma att sjöförklaring skall äga rum även i hithörande fall. Jag vill också nämna att jag till skillnad från kommittén föreslår, att främmande fartyg under vissa förutsättningar, som kan tänkas föreligga bl. a. i sammanstöttningsfall, skall kunna åläggas att avge sjöförklaring här i landet. Genom den föreslagna ordningen blir visserligen lastägaren betagen möjlighet att påkalla sjöförklaring men som jag förut nämnt torde sjöförklaring ofta sakna självständig betydelse för lastskadefallen med hänsyn till reglerna om bortfraktarens ansvar för godset.

I de fall då sjöfartsstyrelsen bestämmer att sjöförklaring skall äga rum, trots att motsvarande utredning inte verkställs beträffande det utländska fartyget, förfelas ändamålet med den föreslagna skyddsregeln. Det eftersträvade skyddet kan i dessa fall inte nås på annat sätt än genom att sjöförklaringen omges med sekretess. Det svenska kommittéförslaget öppnar också möjlighet att hålla sjöförklaring inom stängda dörrar. Denna möjlighet utsträcks till att gälla även i sådana fall då sjöförklaring visserligen skall ske beträffande båda fartygen men inte kommer till stånd samtidigt. Den sjöförklaring som äger rum först skall då kunna hållas inom stängda dörrar. Motsvarande förslag har upptagits av de finska och norska kommittéerna men inte av den danska kommittén. Under de nordiska departementsöverläggningarna har även från dansk sida uttalats viss sympati för denna lösning. Frågan övervägs f. n. i det danska justitsministeriet i samband med behandlingen av ett förslag från en särskild kommitté som gjort en översyn av reglerna i retsplejeloven angående förfarandet i sjörättsmål.

Starka skäl kan anföras för möjligheten att hålla sjöförklaring inom stängda dörrar. När det gäller sammanstötning med främmande fartyg är det från sjöfartssäkerhetssynpunkt en klar fördel om sjöförklaring kommer till stånd, även om den hålls inom stängda dörrar, i jämförelse med att någon sjöförklaring inte äger rum alls. I detta fall gör sig inte heller de principiella betänkligheterna så starkt gällande. Sekretessen får som offentlighetskommittén framhållit i sitt remissyttrande ses som en eftergift, som är betingad av att offentlighetsprincipen saknar motsvarighet i de flesta andra länder. Vidare märks att de tankegångar som uppbär den föreslagna ordningen ingalunda är nya för gällande svensk lagstiftning. Rättegångsbalken erbjuder vissa om än mycket begränsade möjligheter att hålla förhandling inom stängda dörrar. Och enligt de i tryckfrihetsförordningen angivna grunderna för inskränkning i allmänna handlingars offentlighet får sådan inskränkning ske bl. a. till skydd för statens, menigheters och enskildas behöriga ekonomiska intresse, en princip som kommit till närmare uttryck i sekretesslagen. Med hänsyn till vad jag nu har anfört synes någon tvekan ej behöva råda om behovet och värdet av den föreslagna möjligheten att hålla sjöförklaring inom stängda dörrar, när det är fråga om sammanstötning med främmande fartyg, för vilket motsvarande utredning inte företas.

En viss tvekan kan väl inställa sig beträffande förslaget om sekretess i andra sammanstöttningsfall. Där gäller frågan sekretesskydd för den sjöförklaring som äger rum först intill dess sjöförklaring eller motsvarande utredning verkställs beträffande det andra fartyget. I dessa fall torde behovet av sekretesskydd generellt sett inte vara lika starkt som när det brister helt i utredningshänseende på den andra sidan. Men även här föreligger ett skyddsintresse av väsentligen samma slag. En viktig skillnad att beakta här är att sekretesskyddet i regel kan väntas bli kortvarigt. Sjöförklaring skall ju hållas beträffande det andra fartyget så snart som möjligt. Under de nordiska departementsöverläggningarna har förslaget även på denna punkt vunnit anslutning från svensk, finsk och norsk sida, medan slutlig ståndpunkt ännu ej tagits i Danmark. Jag anser mig böra biträda kommitténs förslag även i denna del.

I ett remissyttrande har framförts den meningen att kommitténs förslag bör kompletteras, så att även den senare sjöförklaringen kan sekretessbeläggas. Jag har viss förståelse för denna synpunkt men anser dock inte tillräckliga skäl föreligga för en sådan komplettering. Den part för vars fartyg sjöförklaring avges sist behöver aldrig riskera att bli blottställd i bevishänseende på samma sätt som motparten.

Jag ansluter mig således i allt väsentligt till kommitténs förslag beträffande sammanstöttningsfallen.

Liksom i kommittébetänkandet omfattar sjöförklaringsreglerna i departementsförslaget 301—315 §§. De är emellertid som jag tidigare nämnt flyt-

tade från 13 kap. till ett nytt 12 kap., som inleds med dagboksreglerna och därefter upptar sjöförklaringsreglerna och sist besiktningensreglerna.

Beträffande departementschefens yttrande i övrigt får utskottet hänvisa till propositionen s. 139—168.

Besiktning

Beträffande gällande rätt, sjölagskommitténs uttalanden samt remissyttrandena får utskottet hänvisa till propositionen s. 168—176.

Departementschefen

Den redaktionella omarbetning som jag förordat i befälhavarekapitlet berör även de där upptagna bestämmelserna om besiktning. Som jag nämnt tidigare föreslår jag att sjölagens samtliga besiktningensregler förs samman till ett gemensamt avsnitt i ett nytt 12 kap. Jag anser liksom kommittén att det i samband med en sådan redaktionell omflyttning bör ske en viss överarbetning även i sak. Kommitténs förslag har i denna del i allmänhet tillstyrkts eller lämnats utan erinran under remissbehandlingen. Även jag ansluter mig i huvudsak till kommitténs förslag. Jag föreslår att besiktningensreglerna får inflyta i 12 kap. med samma paragrafnumrering som i kommittéförslaget, dvs. som 316—320 §§.

I denna del har nordisk överensstämmelse inte uppnåtts. På dansk och finsk sida står man i allt väsentligt kvar vid den hittillsvarande ordningen och enligt den norska propositionen ersätts besiktningensreglerna med bestämmelser om ett speciellt utredningsinstitut, s. k. sjørettsskjønn.

Bland besiktningarna enligt sjölagen intar som kommittén framhållit *k o n d e m n a t i o n s b e s i k t n i n g e n* en särställning. Genom sådan besiktning utröns fartygs iståndsättlighet efter inträffad skada. Anses fartyget därvid inte vara iståndsättligt, innebär redan besiktningensmännens utlåtande därom, kondemnationsförklaringen, en legal presumtion som medför vissa rättsverkningar. Bl. a. upphör fraktavtal att gälla och likaså upphör i regel befälhavarens och besättningens anställningsavtal. Vidare påverkas giltigheten av sjöpanträtt. Jag ansluter mig till kommitténs uppfattning att kondemnationsbesiktning alltjämt bör vara obligatorisk. Huvudregeln om när fartyg skall anses vara ej iståndsättligt bör som kommittén föreslagit behållas i 6 §.

Med hänsyn till utvecklingen av besiktningenspraxis delar jag kommitténs uppfattning att besiktning i och för *dispaschering* inte

längre bör vara obligatorisk. Däremot är det tveksamt om det är lämpligt att besiktningsrätt skall förutsätta inte bara att det är fråga om skada av någon betydelse utan även att tillförlitlig utredning ej åvägabringas på annat sätt. Som framhållits under remissbehandlingen kan den av kommittén föreslagna ordningen medföra vissa tillämpningssvårigheter. Enligt min mening bör haveridelägare tillerkännas rätt att själv utan vidare anordna besiktning för dispaschering. Med haveridelägare torde i detta sammanhang böra likställas envar annan som haveriet rör. Besiktningsrätt tillerkänns därigenom samma personkrets som enligt 214 § första stycket i förslaget skall tillhandagå dispaschör med upplysningar och handlingar. Härunder ryms t. ex. en lastförsäkringsgivare som varken genom inträde i försäkringshavarens rätt eller genom att utfärda haveriförbindelse förvärvat ställning som haveridelägare. En besiktning i och för dispaschering bör omfatta inte bara som enligt kommittéförslaget värdering av inträffad skada utan även utredning om skadans orsak, i den mån detta är behövt och möjligt.

Till kommitténs förslag om fakultativ besiktning i andra fall har ett par remissinstanser ställt sig tveksamma. De anser behov alltjämt föreligga av att fartyget självmant föranstaltar om lastbesiktning. Det förekommer nämligen fall då varken lastägare eller lastassuradör vid lossningen äger kännedom om att skada inträffat. Enligt min mening kan det med hänsyn till reglerna om bortfraktarens ansvar för godset och befälhavarens skyldighet att ha noggrann vård om lasten och i övrigt iaktta lastägarens rätt och bästa förutsättas, att den besiktningspraxis som utbildats inom sjöfartsnäringen, delvis oberoende av gällande lastbesiktningsregler, skall kunna bevaras och utvecklas inom ramen för den av kommittén föreslagna ordningen. Självfallet är det ofta ett berättigat befraktarintresse att besiktning äger rum t. ex. när särskild åtgärd fordras för lastens bevarande eller när lossning är nödvändig på grund av inträffad fartygsskada. I sådana fall får emellertid av bestämmelserna i 101 § sjölagen och 65 § i förslaget anses följa skyldighet för bortfraktare och befälhavare att bevaka detta intresse genom att anordna besiktning. Jag finner därför inte anledning frångå kommitténs förslag i denna del.

När det gäller rätten att påkalla fakultativ besiktning har i ett remissyttrande anförts, att sådan rätt bör tillkomma även assuradör. Det intresse fartygets försäkringsgivare kan ha i sådant hänseende bör enligt min mening kunna tillgodoses inom ramen för hans rättsförhållande med redaren. Lastförsäkringsgivarens ställning är en annan, låt vara att hans utredningsintresse på motsvarande sätt kan i viss mån tillgodoses genom lastägarens försorg. I överensstämmelse med den lösning jag förordat i fråga om rätt att begära fakultativ sjöförklaring enligt 302 § i förslaget föreslår jag, att lastförsäkringsgivare även i nu förevarande hänseende likställs med lastägare.

Som kommittén framhållit skulle rätten att föranstalta om fakultativ besiktning bli av tvivelaktigt värde om inte nödvändig medverkan från fartygets sida kan erhållas. Jag förordar därför i överensstämmelse med kommittéförslaget en bestämmelse, enligt vilken besiktningsman inte får vägras tillträde till fartyg och last för att utföra besiktningen. Det får i varje särskilt fall beaktas hur långtgående undersökning besiktningens ändamålet kräver. En lastbesiktning kan ofta behöva utsträckas till att omfatta undersökning rörande fartygets tillstånd för att skadans orsak skall kunna utrönas och en besiktning av fartygsskada kan ibland behöva förenas med viss undersökning av lasten. För att förebygga missbruk av besiktningens institutet torde det vara lämpligt att i överensstämmelse med kommittéförslaget som villkor för besiktningsmans tillträde uppställa, att det genom tillträdet inte vållas oskälig kostnad för fartyget eller annan väsentlig olägenhet. Att som ifrågasatts i ett remissyttrande förena skyldigheten att bereda besiktningsman tillträde med straffsanktion torde inte vara behövligt.

I likhet med kommittén anser jag, att kondemnationsbesiktning bör utföras av offentligt förordnade besiktningsmän och att det i fråga om andra besiktningar bör föreligga valfrihet mellan sådana besiktningsmän och andra. Jag finner däremot inte anledning att som kommittén föreslagit begränsa antalet besiktningsmän som förordnas av myndighet att utföra fakultativ besiktning till tre. Enligt min mening bör dessutom offentligt förordnade besiktningsmän kunna anlitas även utom landet. Jag förordar därför med avvikelse från kommittéförslaget, att någon skillnad inte görs mellan obligatorisk och fakultativ besiktning härvidlag.

I frågan vilken myndighet som skall förordna besiktningsmän delar jag kommitténs uppfattning, att även domstol som ej är behörig att uppta sjörättsmål bör kunna meddela sådant förordnande. Jag biträder likaså kommitténs förslag att utom landet behörig lokal myndighet eller svensk konsul skall kunna anlitas för detta ändamål eller, där svensk konsul inte finns, dansk, finsk eller norsk konsul. Liksom i fråga om sjöförklaring utomlands torde inte några praktiska svårigheter behöva hindra ett sådant samarbete med Danmark, Finland och Norge. Under de nordiska departementsöverläggningarna har från dessa länders sida bekräftats att man är beredd att medverka till ett sådant konsulärt bistånd.

Kommitténs förslag att sjöfartsstyrelsen årligen för varje fartygsinspektionsdistrikt skall upprätta förteckning över lämpliga besiktningsmän har mottagits positivt under remissbehandlingen. Även jag biträder detta förslag. Som kommittén föreslagit bör förteckningen hållas tillgänglig hos de underrätter sjöfartsstyrelsen bestämmer. Det kan också

vara lämpligt att som förordats i ett remissyttrande förteckningen tillhandahålls hos auktoriserade handelskamrar. Detta torde komma att ske utan föreskrift i lagen.

Enligt vad kommittén anfört i sina motiv är det ändamålsenligt att sjöfartsstyrelsen samråder med vederbörande handelskammare eller handels- och sjöfartsnämnd när förteckning över besiktningsmän skall upprättas. Under remissbehandlingen har framkommit förslag om att en sådan ordning skall föreskrivas i lagen. Vidare har önskemål uttalats om att handels- och sjöfartsnämnds hittillsvarande funktion att tillhandagå med förslag till besiktningsmän bevaras genom lagbestämmelse. Enligt min mening torde det utan särskilda föreskrifter härom kunna förutsättas, att sjöfartsstyrelsen kommer att inhämta upplysningar såväl från handelskammare och handels- och sjöfartsnämnd som från andra håll, där önskvärda uppgifter kan stå att få.

Jag vill också ansluta mig till den av kommittén föreslagna ordningen att för kondemnationsbesiktning inom riket skall anlitas sådana besiktningsmän som finns upptagna på sjöfartsstyrelsens förteckning men att för annat besiktningsuppdrag kan anlitas även andra personer.

Beträffande departementschefens yttrande i övrigt får utskottet hänvisa till propositionen s. 179—181.

Ansvarsbestämmelser

Beträffande gällande rätt, sjölagskommitténs uttalanden samt remissyttrandena får utskottet hänvisa till propositionen s. 181—197.

Departementschefen

Som jag tidigare nämnt företogs år 1964 vissa ändringar i sjölagens ansvarsbestämmelser med anledning av brottsbalkens ikraftträdande. Åtskilliga frågor som uppmärksammades i detta sammanhang sköts emellertid på framtiden dels i väntan på översyn av andra delar av sjölagen, främst befälhavarekapitlet, och dels med hänsyn till den pågående allmänna översynen av specialstraffrätten.

De förslag till ändringar i ansvarskapitlet som nu föreligger sammanhänger främst med de föreslagna ändringarna rörande sjöförklaring och dagboksföring samt med revisionen av befälhavarekapitlet i övrigt. När det gäller de särskilda brotten innebär förslaget även vissa förenklingar. Till dessa hör förslaget att upphäva bestämmelserna i 290 § sjölagen om straff för befälhavares oredlighet mot redare, lastägare, försäkringsgivare eller annan, vars rätt och bästa det enligt sjölagen åligger honom att be-

vaka, och för grov försummelse av deras rätt och bästa. Bland nyheterna i övrigt märks främst en utvidgad bestämmelse om ansvar för vållande till sjöolycka och en bestämmelse om ansvar för onykterhet till sjöss. En del av de särskilda straffbestämmelserna ger upphov till konkurrensfrågor. Dessa gäller både förhållandet till brottsbalken och förhållandet till annan lagstiftning, såsom lagen om säkerheten på fartyg och sjötrafikförordningen. Förslaget berör också vissa andra frågor av allmänstraffrättslig natur, såsom om subjektiva rekvisit och medverkan.

Även i fråga om ansvarsbestämmelserna föreligger viss överensstämmelse mellan de danska, finska, norska och svenska lagstiftningarna. Formellt avviker de norska bestämmelserna såtillvida att de sedan år 1902 är utbrutna ur sjölagen och införda i den allmänna strafflagen. De har nyligen underkastats viss översyn, som lett till lagändring år 1963. Vissa smärre ändringar föreslås nu i anslutning bl. a. till föreslagna ändringar beträffande dagboksreglerna. De danska ansvarsbestämmelserna reviderades senast genom ändringar i sjölagen år 1952 och berörs inte av den nu ifrågavarande revisionen. I den finska sjölagens ansvarsbestämmelser föreslås däremot ändringar som väsentligen motsvarar de svenska ändringsförslagen. Bl. a. föreslås en ny bestämmelse om ansvar för onykterhet till sjöss.

Som jag redan nämntt tillstyrker den svenska kommittén, att Sverige ansluter sig till den i Bryssel år 1952 antagna konventionen om straffrättslig domsrätt i fall av sammanstötning eller andra händelser vid navigering. Sådan anslutning kräver viss lagändring rörande svensk domsrätt i fråga om navigationsbrott utom landet av utlänning som är i tjänst på främmande fartyg. Denna fråga bör avgöras i samråd med de övriga nordiska länderna. Den har emellertid ännu inte behandlats i dessa. Frågan bör därför inte heller på svensk sida föranleda något ställningstagande nu.

En av de viktigaste bestämmelserna i ansvarskapitlet är den om straff för vållande till sjöolycka. F. n. straffas endast sådan vårdslöshet eller försummelse som lett till sjöolycka. Kommittén har föreslagit den utvidgningen att straff skall kunna inträda även för vårdslöshet eller försummelse som inte lett till sådan olycka. Bestämmelsen bör enligt kommittén omfatta varje åtgärd eller underlåtenhet som strider mot god sjömanssed och är ägnad att leda till sjöolycka. Den avses vara tillämplig inte bara på befälhavaren utan på var och en som på fartyget fullgör tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Inte varje fel som kan begås till sjöss och som kan leda till sjöolycka behöver emellertid enligt kommittén innefatta försummelse av vad god sjömanssed kräver. Detta rekvisit medger nämligen visst utrymme för ursäktlig felbedömning. Den närmare bestämningen av innebörden av god sjömanssed bör enligt kom-

mittén överlämnas åt rättstillämpningen. Bestämmelsen skall gälla all sjöfart. Även den som för en nöjesfarkost eller biträder vid förande av sådan farkost får enligt kommittén anses fullgöra tjänst på fartyg i den mening som det här är fråga om.

Kommitténs förslag att utvidga det straffbara området till att omfatta även sådana fall av vårdslöshet eller försummelse som inte lett till sjöolycka har vunnit allmän anslutning under remissbehandlingen. Även enligt min mening innebär detta en klar förbättring av den nuvarande ordningen. En ytterligare utvidgning av tillämpningsområdet ligger som jag nämnt i att regeln skall omfatta inte bara befälhavaren utan var och en som fullgör tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Till denna kategori kan enligt kommittén höra t. ex. tjänstgörande lots, maskinchef, styrman, maskinist, radiotelegrafist, rorgångare och utkiksman. Även detta förslag har allmänt godtagits under remissbehandlingen. Jag kan också ansluta mig till en sådan utvidgning. Man kan även tänka sig att gå längre. Till denna fråga vill jag emellertid återkomma efter att ha berört regelns innehåll i övrigt något närmare. För att undvika missförstånd rörande regelns innebörd förordar jag i anslutning till vad som anförts i några remissyttranden, att ordet tjänst ersätts med uppgift.

Enligt kommitténs förslag består den straffbara gärningen i att vederbörande vid fullgörande av sådan tjänst som jag nyss nämnt försummar vad som enligt god sjömanssed åligger honom till förekommande av sjöolycka. Regeln kan i denna del sägas anknyta till första punkten i 29 § i kommitténs förslag, enligt vilken befälhavaren skall sörja för att fartyget framföres och handhaves på sätt som är förenligt med god sjömanssed. Ett liknande uttryck förekommer f. n. i 291 § sjölagen, enligt vilken befälhavaren kan straffas om han lämnar fartyget, när det är i fara, utan att iaktta bl. a. vad som åligger honom såsom god sjöman. Förslaget att anknyta straffansvaret till försummelse av god sjömanssed har godtagits av det stora flertalet remissinstanser. Enligt sjöfartsstyrelsen täcker detta rekvisit de flesta situationer som torde avses men är inte alltid användbart i fråga om nöjesbåtar. Stockholms rådhusrätt har däremot funnit rekvisitet god sjömanssed svårbestämbart. Gränsen mot ringa oaktsamhet anses oklar och vidare anses svårigheter uppkomma vid tillämpningen på befattningshavare ombord som inte fullgör sjömanssysslor, såsom t. ex. radiotelegrafist, förutsatt att uttrycket skall ges en innebörd som hänför sig just till sjömansarbete.

Enligt min mening är det naturligt att låta en straffbestämmelse av den centrala natur som det här är fråga om anknyta till sjölagens grundläggande regel om fartygets framförande och handhavande. Motsvarigheten till 29 § i kommitténs förslag finns i 59 § i departementsförslaget. Där föreskrivs, att befälhavaren skall sörja för att fartyget framföres och handhas på sätt som är förenligt med gott sjömanskap. I enlighet härmed bör

ifrågavarande straffbestämmelse avse det fall att den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka. Med gott sjömanskap avses här liksom i 59 § närmast korrekt uppträdande till sjöss eller riktigt bedömande av sakläget och rätt handlande i olika situationer till sjöss eller i hamn. Även mot en sådan regel kan väl invändas, att den inte uppfyller alla krav på klarhet. Uttrycket gott sjömanskap är inte mera entydigt än god sjömanssed. Det är emellertid knappast möjligt att finna ett uttrycksätt, som ger en skarp gräns. Större klarhet torde t. ex. inte kunna vinnas genom en formulering som ansluter till det i sjötrafikförordningens ansvarsregel efter mönster av trafikbrottslagen använda uttrycket, att någon brister i den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka åligger honom.

Uttrycket gott sjömanskap får liksom det av kommittén använda uttrycket god sjömanssed anses lämna ett visst utrymme för felbedömningar. Kravet på gott sjömanskap torde likväl uppfattas som ganska strängt. Särskilt utanför den yrkesmässiga sjöfarten kan det synas leda till en strängare bedömning än enligt sjötrafikförordningens ansvarsregel, som gör undantag för fall av ringa oaktsamhet. Det skulle därför kunna övervägas att införa en motsvarande undantagsregel här. Det praktiska värdet av en sådan regel är dock tveklaktigt med hänsyn till svårigheterna att i praktiken göra en sådan fingradering inom aktsamhetsskalan som det skulle innebära. Det torde knappast bli fråga om att anse straffbar oaktsamhet föreligga i sådana fall då en bedömning enligt sjötrafikförordningen skulle ha lett till ansvarsfrihet på grund av att oaktsamheten varit ringa. Ett uttryckligt undantag för ringa oaktsamhet passar inte heller så väl med hänsyn till bestämmelsens förhållande till vissa ansvarsbestämmelser i brottsbalken, främst angående allmänfarlig vårdslöshet, vilka saknar sådant undantag. Det är vidare att märka att förevarande ansvarsbestämmelse har ett vidsträcktare tillämpningsområde än sjötrafikförordningens, som är begränsat till rent navigatoriska förseelser, och att jag som jag strax vill beröra närmare inte anser mig böra föreslå något uttryckligt undantag för ringa oaktsamhet i andra ansvarsbestämmelser. Med hänsyn till vad jag nu har anfört anser jag att något sådant undantag inte heller bör göras här.

I likhet med kommitténs ansvarsregel avses den här förordade regeln vara tillämplig på all slags sjöfart. Det måste visserligen medges att uttrycket gott sjömanskap, liksom f. ö. även god sjömanssed, tar sikte främst på handelssjöfarten men passar mindre väl samman med den enklare nöjessjöfarten. Det torde dock kunna förväntas att med den fortsatta utvecklingen av småbåtstrafiken och den upplysnings- och utbildningsverksamhet som måste följa därav uttrycket gott sjömanskap skall tränga in i det allmänna medvetandet också inom nöjessjöfarten. Även om kravet på gott

sjömanskap till en början kan te sig främmande för andra än sjömän, torde det ha sitt värde inte minst från psykologisk synpunkt att lagen innehåller en sådan bestämning av det aktsamhetskrav som skall utgöra riktmärke för ett gott uppträdande på sjön.

Ordet sjöolycka används här i samma vidsträckta betydelse som t. ex. i sjötrafikförordningen. Det avser alltså ej endast olyckor av större omfattning, en betydelse som hävdats i ett remissyttrande.

Som jag nämnt kan man tänka sig att utsträcka regelns tillämpningsområde till att omfatta även annan än den som på fartyget fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. I detta hänseende är att beakta, att vållande till sjöolycka kan föranleda ansvar både enligt sjömanslagen och enligt sjötrafikförordningen. Förstnämnda lag föreskriver i 79 § ansvar för det fall att någon, som är anställd på fartyget, genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten är vållande till sjöolycka. Han straffas med dagsböter eller fängelse i högst ett år, om inte gärningen bör beläggas med strängare straff enligt allmän lag. Sjötrafikförordningen föreskriver i 4 §, att det vid förande av fartyg eller vid dess förankring eller förtöjning skall iakttas den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna. Den som brister i sådan omsorg och varsamhet dömes enligt 17 § till dagsböter, om ej oaktsamheten är ringa. Även denna bestämmelse är subsidiär i förhållande till allmän lag. Det är tydligt att en bestämmelse i sjölagen av det innehåll jag nu föreslår täcker åtskilliga av de fall som ryms under dessa straffbestämmelser i sjömanslagen och sjötrafikförordningen. Sålunda torde sjötrafikförordningens krav på omsorg och varsamhet till förekommande av sjöolycka täckas helt av kravet på gott sjömanskap. Det kan diskuteras att utforma ansvarsregeln i sjölagen så, att den täcker samtliga fall som kan föras in under nämnda bestämmelser, och sålunda göra dessa helt överflödiga. En jämförelse mellan den föreslagna regeln i sjölagen och sjömanslagens regel visar, att den förras tillämpningsområde är mera begränsat när det gäller personkretsen, i det att den avser endast den som på fartyget fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. På samma sätt förhåller sig den föreslagna regeln till sjötrafikförordningens ansvarsregel. Inför frågan, om en sådan begränsning bör vidhållas, är att märka att när det gäller de straffbara förfarandena sjötrafikförordningens bestämmelse är begränsad till att avse rent navigatoriska förseelser. Med den föreslagna ansvarsregeln i sjölagen åsyftas emellertid även annan vårdslöshet. Förslaget omfattar sålunda varje åtgärd eller underlåtenhet som strider mot gott sjömanskap och är ägnad att leda till sjöolycka. Genom anknytningen till gott sjömanskap omfattas all sådan verksamhet ombord som har omedelbar betydelse för fartygets säkra framförande och handhavande. Inte bara navigeringen och manövreringen kommer i betraktande utan också maskintjänsten och den från säkerhetssynpunkt ofta

så betydelsefulla radiotjänsten. Även på lasthanteringen blir bestämmelsen tillämplig i den mån hanteringen påverkar säkerheten för fartyg och ombordvarande. Över huvud får beaktas, att särskilt den tekniska utvecklingen i modern sjöfart i viss mån ger nytt och förändrat innehåll åt traditionella begrepp. Under regeln faller som kommittén framhållit in sådana fall som att befälhavaren går till sjöss med fartyg under sådant väder eller sådana isförhållanden att säkerheten för fartyg och ombordvarande äventyras eller med fartyg som till den grad brister i behörigt skick att resan därför blir farlig för fartygets och de ombordvarandes säkerhet eller också att fartyg går till sjöss under kommando av befäl som visserligen är behörigt men på grund av trötthet inte är i fullt tjänstedugligt skick. Ett vittgående tillämpningsområde förefaller mig välmotiverat. Men om det straffbara området sålunda skall omfatta även andra förseelser än rent navigatoriska torde regelns tillämpning böra begränsas i enlighet med kommitténs förslag till sådana personer som fullgör uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

Vad jag nu har sagt betyder att ett visst utrymme blir kvar för både sjömanslagens och sjötrafikförordningens ansvarsbestämmelser. Även om skillnaden kan antas vara i det närmaste praktiskt betydelslös är jag inte beredd att nu förorda någon ändring i de båda nämnda författningarna. Detta motiveras i fråga om sjömanslagen även av att denna som jag tidigare nämnt är föremål för en allmän översyn.

En betydelsefull nyhet för sjölagen utgör den av kommittén föreslagna bestämmelsen om ansvar för *onykterhet till sjöss*. Kommitténs förslag har tillkommit efter samråd med 1957 års trafiknykterhetskommitté och inför straff för den som på fartyg fullgör tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen att han inte kan fullgöra sina åligganden på betryggande sätt. Straffet är dagsböter eller fängelse i högst ett år. Med hänsyn till de särpräglade förhållandena på sjön anknyts inte straffbarheten till en viss alkoholkoncentration i gärningsmannens blod utan till sådan onykterhet som manifesteras genom att den berusade inte kan fullgöra sina åligganden på betryggande sätt. Därvid avses endast sådana åligganden vilkas behöriga fullgörande är av väsentlig betydelse från säkerhetssynpunkt. Kommitténs förslag har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av så gott som samtliga remissinstanser. I ett par remissyttranden har dock behovet av en särskild straffbestämmelse satts i fråga med hänsyn bl. a. till den utvidgade regeln om ansvar för försummelse av vad som enligt god sjömanssed åligger vederbörande till förekommande av sjöolycka.

Liksom det stora flertalet remissinstanser ansluter jag mig till tanken att sjölagen bör innehålla en särskild straffbestämmelse för onykterhet till sjöss. En sådan bestämmelse torde i princip vara lika motiverad här som till

lands och i luften. Till skillnad från rattfylleribestämmelsen innehåller den av kommittén föreslagna bestämmelsen inte någon promilleregul. Även i denna del har förslaget vunnit så gott som allmän anslutning under remissbehandlingen. Jag delar kommitténs mening att det finns starka skäl för att avstå från en sådan regul. Som kommittén framhållit råder starkt skiftande trafikförhållanden till sjöss. Vitt skilda slag av fartyg och sysslor ombord ställer även olika höga krav i nykterhetshänseende. Det säger sig också självt att en ändamålsenlig blodprovstagning ingalunda alltid kan äga rum. Det kan inte heller bortses från att handelsflottans och i viss mån även fiskeflottans personal inte bara tjänstgör ombord utan också bor och tillbringar det mesta av fritiden där. Med hänsyn till dessa särpräglade förhållanden på sjön skulle en promilleregul kunna leda till en alltför onyanserad straffrättsskipning. Mot den av kommittén föreslagna regeln, som hänför sig till sådan berusning att vederbörande inte kan fullgöra sina åligganden på betryggande sätt, har dock i några remissyttranden invänts att den ger anledning till bevisvårigheter. För att såvitt möjligt undvika sådana och en alltför restriktiv tillämpning av bestämmelsen förordar jag den jämkningen att straffbarhet skall föreligga när vederbörande är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte på betryggande sätt kan utföra vad som åligger honom. En sådan lydelse ansluter nära till 21 kap. 14 § brottsbalken, enligt vilken krigsman straffas, om han under tjänsteutövningen är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att hans förmåga att fullgöra tjänsten måste antas vara nedsatt. Som anförts under remissbehandlingen kan även med en sådan bestämmelse utredning om alkoholkoncentrationen i gärningsmannens blod ingå som ett led i bevisningen om berusningsgraden.

Som kommittén anført bör för straffbarhet fordras att berusningen föreligger när gärningsmannen på fartyget fullgör tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Jag kan i allt väsentligt ansluta mig till vad kommittén anført härom. Avsikten är således inte att uppställa ett generellt krav på nykterhet hos var och en vars sysslor normalt omfattar tjänst som här avses även under tid då han inte fullgör någon sådan tjänst. Å andra sidan kan det i allt fall inom handelssjöfarten vara svårt att bestämma gränserna mellan tjänstgöring och inte tjänstgöring. De kan ibland bli helt utsuddade. Detta gäller särskilt till sjöss, där befälhavaren på ett handelsfartyg ofta torde få anses vara i tjänst snart sagt dygnet om och ständigt måste vara beredd att utan omgång träda till det omedelbara kommandot för att fatta beslut som kan ställa höga krav på omdömesgillhet. Under gynnsamma betingelser, såsom i hamn eller vid gång i öppen sjö i gott väder, kan saken ställa sig annorlunda. Vad jag nu sagt gäller också annat befäl ombord. Paragrafen kan också för personal i manskapsställning medföra höga krav på nykterhet även utom tjänstgöringstid.

Bestämmelsen bör i enlighet med kommitténs förslag vara tillämplig på all sjöfart. I överensstämmelse med vad jag förordat beträffande den förut behandlade regeln om ansvar för den som brister i gott sjömanskap bör ordet tjänst ersättas med uppgift.

Liksom i fall av onykterhet i trafik till lands och i luften bör förverkande kunna ifrågakomma av berusningsmedel som påträffas hos gärningsmannen eller anträffas hos någon som följt med vid tillfället, förutsatt att berusningsmedlen kan antas ha varit avsedda även för gärningsmannen. För detta ändamål bör tillägg göras i lagen den 9 maj 1958 (nr 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

Kommittén har vidare med anledning av den tidigare nämnda riksdagskrivelsen år 1950 övervägt behovet av en allmän bestämmelse om straff för befälhavare som visat oförstånd eller försumlighet i tjänsten. Kommittén har emellertid inte funnit något påtagligt behov av en sådan bestämmelse. Enligt kommitténs mening bör nämligen de föreslagna straffbestämmelserna angående försummelse av god sjömanssed till förekommande av sjöolycka och onykterhet till sjöss vara tillräckliga i detta hänseende. Denna uppfattning har inte mött erinran under remissbehandlingen. Jag ansluter mig också till densamma.

Jag är ense med kommittén om att de straffrättsliga problem som är förenade med bruket av rena konossement bör lösas i internationellt sammanhang och inte föranleda någon särskild reglering för vårt land nu.

Kommitténs förslag att upphäva sjölagens bestämmelser om ansvar för befälhavares oredlighet mot redare, lastägare, försäkringsgivare eller annan, vars rätt och bästa det enligt sjölagen åligger honom att bevaka, och för grov försummelse av deras rätt och bästa har tillstyrkts eller lämnats utan erinran under remissbehandlingen. Redan i samband med de år 1964 genomförda ändringarna i ansvarskapitlet uttalade jag, att det knappast fanns något utrymme för tillämpningen av oredlighetsbestämmelsen vid sidan av brottsbalken och att bestämmelsen därför sannolikt skulle kunna upphävas helt. Bestämmelsen om ansvar för grov försummelse svarar enligt kommitténs uppfattning knappast mot något verkligt behov numera. Kommittén har antagit, att de sanktioner som anställningsförhållandet möjliggör skall vara helt tillräckliga och har erinrat om att befälhavaren enligt 3 § sjömanslagen när som helst kan skiljas från sin befattning. Jag biträder kommitténs förslag att upphäva nu ifrågavarande bestämmelser.

Som jag redan nämnt berör kommitténs förslag även vissa straffrättsliga frågor av allmän natur, såsom frågor om subjektiva rekvisit och om medverkan.

I fråga om de subjektiva rekvisiten har kommittén valt metoden att för varje enskild straffbestämmelse genom lagtexten antyda och genom motivuttalande klarlägga de krav som uppställs i detta hänseende. Denna metod har under remissbehandlingen tillstyrkts av utredningen rörande specialstraffrätten. Svea hovrätt, hovrätten för Västra Sverige och Göteborgs rådhusrätt har emellertid uttalat sig för att de subjektiva rekvisiten genomgående anges i lagtexten. I departementsförslaget har i större utsträckning än i kommittéförslaget valts formuleringar i lagtexten som upplyser om vilket subjektivt rekvisit som åsyftas.

I 1963 års förslag tog kommittén upp en generell bestämmelse om straffrihet för fall av ringa oaktsamhet. Denna bestämmelse utsattes för kritik under remissbehandlingen. Kommittén har med anledning därav ansett att den kan föranleda missförstånd och ovisshet vid tolkningen av de enskilda straffbestämmelserna och uteslutit bestämmelsen i sitt förslag år 1965. Jag ansluter mig till denna ståndpunkt. Den torde bäst överensstämma med att en liknande regel i det till lagrådet remitterade förslaget till brottsbalk fick utgå efter erinran av 1958 års lagråd. Vid remissen till lagrådet anförde dåvarande departementschefen, att uttrycket ringa oaktsamhet i förslaget inte avsåg att vara någon absolut bestämning. Detsamma gäller här. Det torde för varje särskilt fall få bedömas med hänsyn till arten och vikten av det intresse som skyddas, om oaktsamhet bör anses föreligga enligt en viss straffbestämmelse.

Sjölagen innehåller i 292 § för där avsedda brott vissa bestämmelser om medverkan som motsvarar de allmänna medverkansreglerna i brottsbalken. Dessa bestämmelser bibehölls i sak oförändrade vid 1964 års revision i väntan på den pågående översynen av specialstraffrätten. Kommittén föreslår nu, att medverkansreglerna i 292 § utgår. Kommittén har nämligen utgått från att rättstillämpningen skall omfatta den uppfattning som 1958 års lagråd gav uttryck åt under förarbetena till brottsbalken, nämligen att de allmänna medverkansreglerna är tillämpliga även inom specialstraffrätten utom möjligen beträffande mera bagatellartade förseelser. Kommitténs ståndpunkt har under remissbehandlingen godtagits i princip, men det har ifrågasatts om inte medverkansansvaret ändå bör regleras genom uttrycklig bestämmelse i sjölagen. Utredningen rörande specialstraffrätten har vidare anført bl. a., att de allmänna medverkansreglernas tillämpning inte bör utsträckas till förseelser som kan föranleda endast penningböter.

De allmänna medverkansreglerna torde som kommittén anført äga vidsträckt analogisk tillämpning inom specialstraffrätten. Det torde ändå vara ändamålsenligt att liksom i lagen om säkerheten på fartyg uttryckligen fastställa reglernas tillämplighet inom lagens ram. Som utredningen rörande specialstraffrätten framhållit finns inom förevarande specialstraff-

rättsliga område ett beaktansvärt utrymme för tillämpning av bestämmelserna i 23 kap. 5 § och 24 kap. 6 § brottsbalken om verkan av beroendeställning och lydnadsförhållande.

De ansvarsbestämmelser förslaget innehåller ger upphov till vissa frågor om *k o n k u r r e n s* i förhållande till såväl brottsbalken som annan sjö-
rättslig lagstiftning.

När det gäller förhållandet till brottsbalken löses frågan i vissa av de av kommittén föreslagna bestämmelserna men inte i alla. Med viss anknytning till vad utredningen rörande specialstraffrätten anfört i sitt remissyttrande förordar jag, att en generell regel införs i sjölagen av innehåll att det inte skall dömas till straff enligt sjölagen, om gärningen är be-
lagd med strängare straff i brottsbalken.

I förhållande till annan sjörettslig lagstiftning bör sjölagen vara den primära författningen. Det framgår redan av vad jag tidigare anfört, att sjömanslagens och sjötrafikförordningens ansvarsregler beträffande vårdslöshet och försummelse på sjön bör vara subsidiära i förhållande till den nu föreslagna bestämmelsen i ämnet i sjölagen. Det förutsätts också i 17 § sjötrafikförordningen, som gör reservation för det fallet att gärningen är straffbar enligt allmän lag. Detsamma gäller lagen om säkerheten på fartyg, som bland ansvarsbestämmelserna i 10 kap. innehåller en regel i 10 § att det inte får dömas till straff enligt lagen om det föreskrivs strängare straff för gärningen i brottsbalken eller sjölagen. För sjömanslagens vidkommande kan förutsättas att frågan får sin lösning i samband med den nu pågående översynen av lagen.

I det föregående har jag anfört, att de föreslagna bestämmelserna om försummelse att iaktta gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka och om onykterhet till sjöss är tillämpliga på *a l l s j ö f a r t*. Även övriga ansvarsbestämmelser är liksom sjölagen i sin helhet i princip tillämpliga på all sjöfart. Särskilt är utrymmet stort för sådan tillämpning av de ansvarsbestämmelser som gäller säkerheten till sjöss.

Vissa frågor om *ö v e r v a k n i n g e n* av bestämmelsernas efterlevnad som berörts under remissbehandlingen torde få regleras i särskild ordning.

Beträffande departementschefens yttrande i övrigt får utskottet hänvisa till propositionen s. 207—214.

Rättegång i sjörättsmål

Beträffande gällande rätt, sjölagskommitténs uttalanden samt remissyttrandena får utskottet hänvisa till propositionen s. 214—220.

Departementschefen

Otvivelaktigt är det mycket som talar för att man bör koncentrera handläggningen av allmänna sjörättsmål i första instans till ett begränsat antal domstolar på samma sätt som i fråga om sjöförklaring. Under remissbehandlingen har bl. a. domstolskommittén givit uttryck för en sådan uppfattning. Som sjölagskommittén och även domstolskommittén och flera andra remissinstanser förutsatt bör dock de sjörättsliga domstols- och forumreglerna lämpligen behandlas i det större sammanhang som förestående revision av underrättsorganisationen erbjuder. F. n. bör därför endast göras viss redaktionell översyn. De ifrågakvarande forumbestämmelserna upptas i departementsförslaget i 336—338 §§.

Bestämmelserna om *dispaschprocessen* har visat sig vara bristfälliga i vissa avseenden. Kommittén har kommit till den uppfattningen att bristerna på ett tillfredsställande sätt kan avhjälpas genom en väsentligen teknisk och redaktionell översyn. Remissbehandlingen får anses bekräfta att det är tillräckligt med en sådan begränsad översyn. Jag anser mig kunna inskränka mig till att i detta sammanhang beröra de viktigare av de föreslagna ändringarna. I övrigt vill jag hänvisa till specialmotiveringen.

Kommittéförslaget innebär bl. a., att rättegångsbalkens bestämmelser för besvärprocessen i hovrätt i princip görs tillämpliga även på rådhusrätts handläggning av dispaschmål. Genom att sålunda göra ett gällande regelsystem tillämpligt på dispaschprocessen får man enligt min uppfattning en mer ändamålsenlig och mer uttömmande reglering av denna speciella rättegångsform än den nuvarande. Jag förordar därför denna lösning.

Enligt kommittéförslaget vidgas fristen för klander av dispasch från nuvarande trettio dagar till två månader från dispaschens dag. Detta motiveras främst av att det i dispaschmålen ofta uppträder utländska parter som är i behov av rådrum och förberedelsetid. För att frågan, huruvida dispasch kommer att vinna laga kraft, skall klarläggas i ett tidigt skede föreslår kommittén samtidigt, att den som vill klandra dispasch skall anmäla detta hos rådhusrätten inom fyra veckor från dispaschdagen. Under remissbehandlingen har viss kritik riktats mot förslaget om klanderanmälan. En sådan anordning saknar också motsvarighet i den allmänna

besvärsprocessen. Jag anser att den inte heller bör införas i dispaschprocessen. Behovet av att i tid få klart om dispasch vinner laga kraft bör tillgodoses genom att klanderfristen bestäms till en månad. Parts intresse av att få tillräckligt rådrum för att bereda och utveckla sin talan kan beaktas inom ramen för nuvarande regler för den allmänna besvärsprocessen.

Enligt gällande ordning ankommer det i dispaschmål på parten själv att se till att han inom föreskriven tid får del av motparts talan. Detta gäller såväl klandertalan i rådhusrätten som besvärstalan i högsta domstolen. Kommittén föreslår beträffande besvärstalan att sådan talan och dess beredande skall följa de allmänna bestämmelserna om besvär till högsta domstolen. I den nuvarande ordningen för klandertalan föreslås däremot ingen ändring. Jag vill dock förorda en tilläggsregel i denna del av innebörd att rådhusrätten bör sända meddelande till varje känd sakägare om den rätt att kostnadsfritt få ut avskrift av klanderinlagen och att inkomma med skriftlig förklaring som tillkommer klagandens motpart. Detta anknyter till viss praxis. Däremot bör som kommittén har föreslagit vanliga kommunikeringsregler kunna tillämpas i högsta domstolen, eftersom partsläget då hunnit klarläggas genom rättegången i rådhusrätten.

Enligt kommittéförslaget skall viss handläggning i dispaschmål vid rådhusrätt ankomma på »rättens ordförande» ensam, något som har motsvarighet i sjölagens nuvarande bestämmelser i ämnet. Detta har kritiserats under remissbehandlingen. Därunder har bl. a. förordats, att domförhetsreglerna i stället utformas efter mönster av rättegångsbalkens bestämmelser om domförhet i underrätt. Som kommer att framgå av specialmotiveringen har jag ansett mig böra tillmötesgå de synpunkter som har framförts under remissbehandlingen.

Jag biträder kommitténs förslag, att rådhusrätts dispaschsakkunniga ledamöter skall utses i en ordning som i huvudsak svarar mot vad som föreslås i fråga om rättens sjösakkunniga ledamöter vid sjöförklaring. Kommittéförslaget i denna del innebär vidare, att man slopar nuvarande skyldighet för part att återgälda statsverket vad som av allmänna medel utgår till de dispaschsakkunniga ledamöterna och att denna kostnad alltså behandlas på samma sätt som annan domstolskostnad. Jag ansluter mig även till denna ståndpunkt.

Beträffande departementschefens yttrande i övrigt får utskottet hänvisa till propositionen s. 222—226.

Särskilda bestämmelser

Departementschefen

För att få så stor redaktionell överensstämmelse som möjligt mellan de danska, norska och svenska förslagen i befälhavarekapitlet krävs som jag berört tidigare, att vissa bestämmelser bryts ut ur kapitlet. Till de bestämmelser som hör utgå hör de som i kommittéförslaget tagits upp i 41 och 43 §§. Av dem innehåller 41 § bestämmelser om hemtransport av sjöfolk m. m. och 43 § bestämmelser om frihet för fartygspersonal att gå till sjöss med utklarerat och segelfärdigt fartyg utan hinder av vissa exekutiva åtgärder mot personalen. Bestämmelser motsvarande 41 § i det svenska kommittéförslaget har i det danska förslaget kunnat behållas i befälhavarekapitlet, där de tagits upp som 70 §, men i det norska förslaget flyttats till ett avslutande 14 kap. som innehåller särskilda bestämmelser. I Finland finns motsvarande bestämmelser i sjömanslagen. Motsvarigheter till 43 § i det svenska kommittéförslaget finns i Finland i sjölagens kapitel om rättegång m. m. samt i Danmark och Norge i process- och exekutionslagstiftningen. Det förfaller lämpligt att båda de nu ifrågavarande paragraferna i den svenska sjölagen får sin plats i ett nytt avslutande kapitel med rubriken »Särskilda bestämmelser». De får där beteckningen 345 och 346 §§.

Beträffande departementschefens yttrande i övrigt får utskottet hänvisa till propositionen s. 226—227.

ÖVRIGA LAGFÖRSLAG

Departementschefen vid lagrådsremissen

Gällande bestämmelser om rådhusrätts i stapelstad befattning med sjöförklaring och sjöförhör samt om rådhusrättens sammansättning m. m. i sådana ärenden ersätts som jag förut anfört av uttömmande regler i 305 m. fl. §§ i sjölagsförslaget. Enligt *lagen den 4 juni 1937 (nr 306) om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål* äger Kungl. Maj:t förordna att häradsrätt i fråga om sådan behörighet skall träda i stället för rådhusrätt som lagts under landsrätt. Som sjörättsmål räknas enligt denna lag bl. a. sjöförklaring och sjöförhör. De föreslagna ändringarna i sjölagen nödvändiggör sålunda vissa ändringar i nämnda lag. Departementsförslaget undantar genom uttrycklig föreskrift i 1 § andra stycket sjöförklaring från vad som skall räknas som sjörättsmål. Dessutom upphävs 2 § andra

stycket med bestämmelser om häradsrättens sammansättning vid upptagande av sjöförklaring och sjöförhör och om de sjösakkunniga ledamöterna i sådana ärenden.

Som jag har anfört i den allmänna motiveringen till bestämmelsen i 325 § i sjölagsförslaget om onykterhet till sjöss bör i *lagen den 9 maj 1958 (nr 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.* tillägg göras om förverkande av berusningsmedel i fall som avses i nämnda paragraf. Tillägget ingår i 1 § i lagen.

IKRAFTTRÄDANDE M. M.

Departementschefen vid lagrådsremissen

De föreslagna reglerna om sjöförklaring är i allt väsentligt överensstämmande med motsvarande regler i de övriga nordiska förslagen. Det är förutsatt att dessa regler skall träda i kraft samtidigt i Sverige, Danmark, Finland och Norge, om möjligt den 1 januari 1967. För att samtidighet skall kunna uppnås även vid någon förskjutning av tidpunkten för ikraftträdandet bör det överlämnas åt Kungl. Maj:t att förordna om de nya bestämmelsernas ikraftträdande. Föreliggande förslag bör i sin helhet träda i kraft samtidigt.

Som jag anfört i det föregående ersätter de föreslagna bestämmelserna i sjölagsförslaget *dels* lagen den 8 april 1927 (nr 83) om dispaschörs befattning med försäkringstvister, *dels* lagen den 27 april 1906 (nr 19 s. 6) angående skyldighet för svensk domstol att upptaga sjöförklaring och verkställa undersökning angående sjöolycka, som drabbat främmande fartyg, och *dels* 79 § andra stycket sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530). Nämnda lagar och lagrum bör alltså upphävas.

I fråga om de nya bestämmelsernas ikraftträdande torde i övrigt böra iaktas följande.

Den föreslagna bestämmelsen i 67 § sjölagen om jämkning av skadestånd som lots är skyldig att utge torde enligt allmänna principer inte böra tillämpas, när den skadegörande handlingen eller underlåtenheten att handla inträffat före den nya lagens ikraftträdande. Någon särskild bestämmelse i detta hänseende behövs alltså inte.

Beräffande utredning och fördelning av gemensamt haveri, kostnad som enligt 136 § sjölagen skall fördelas efter samma grunder samt, i vissa fall, enskilt haveri torde äldre lag böra tillämpas när haveriet inträffat eller kostnaden uppkommit före den nya lagens ikraftträdande. I fråga om dispaschörs befattning med försäkringstvister bör likaså äldre bestämmelser tillämpas, om försäkringsavtalet träffats innan den nya lagen trätt i kraft. Andra frågor som hänskjuts till dispaschör bör utredas av dispa-

schören enligt äldre bestämmelser, om dispascheringsförfarandet inletts innan den nya lagen trätt i kraft.

Angående skyldighet att avge rapport till sjöfartsstyrelsen och att avge sjöförklaring är det naturligt att äldre lag gäller i fråga om händelser som inträffat före den nya lagens ikraftträdande. Har sjöförklaring upptagits eller sjöförhör inletts dessförinnan bör ärendet också slutföras enligt äldre bestämmelser.

Detsamma bör gälla i fråga om besiktning som inletts före nämnda tidpunkt.

Har dispaschmål anhängiggjorts genom klandertalan före den nya lagens ikraftträdande, bör målet behandlas enligt äldre lag.

Förslaget innehåller övergångsbestämmelser i enlighet med vad jag nu har anfört.

Lagrådet

Förslaget till lag om ändring i sjölagen

Förslaget föranledde yttranden i lagrådet avseende 64, 67, 212, 216, 219, 222, 301—315, 323—332, 342 och 343 §§ samt övergångsbestämmelserna m. m. Utskottet får härutinnan hänvisa till propositionen s. 260—271.

Övriga lagförslag

Förslagen lämnades av lagrådet utan erinran.

Anmälan av lagrådets yttrande

Vid anmälan av lagrådets yttrande uttalade *föredragande departementschefen* följande.

Den regel till skydd för godtroende tredje man som upptas i 64 § i det till lagrådet remitterade förslaget till lag om ändring i sjölagen och som avser vissa rättshandlingar av befälhavaren på redarens vägnar har fått en enklare lydelse än den nu gällande regeln i ämnet i 49 § sjölagen. Den föreslagna ändringen innebär förutom en förenkling av lydelsen, att nu gällande bevisbörderegeln, enligt vilken viss bevisbörda läggs på tredje man, utsluts. Angående denna ändring har tre av lagrådets ledamöter bl. a. anmärkt, att det ej angivits hur rättsläget skall gestalta sig i fråga om bevisbördan och att det synes ovisst vad ändringen skall innebära i förhållande till gällande rätt. Med anledning härav vill jag anföra, att avsikten med den föreslagna lydelsen är att bevisfrågan skall bedömas på samma

sätt som i allmänhet gäller i fråga om inverkan av god tro på en rättshandlings giltighet. Utgångspunkten är sålunda att god tro i allmänhet skall anses föreligga om inte viss bevisning för motsatsen förebragts. En övergång från den nuvarande bevisbörderegeln, som härrör från sjölagens tillkomst, till denna allmänna grundsats torde dock med hänsyn till den nu gällande fria bevisprövningens princip inte innebära någon större saklig ändring i praktiken. Den föreslagna lydelsen torde nämligen i förening med den fria bevisprövningen medge en nyanserad tillämpning efter omständigheterna i varje särskilt fall. Enligt min mening ger den utrymme för även ganska stränga krav på tredje mans uppmärksamhet, när omständigheterna föranleder det. Jag vill erinra om att det på ett närliggande område för godtrosförvärv har inom ramen för de allmänna reglerna om god tro i rättstillämpningen för vissa fall utkristalliserats ett aktsamhetskrav, som skärpts till en verklig undersökningsplikt för tredje man. Om förhållandena vid tillämpningen av den föreslagna regeln ger anledning till ett skärpt aktsamhetskrav på tredje man, torde, som de förut nämnda tre ledamöterna av lagrådet också antytt, regelns verkan väsentligen förbli densamma som nu. Av avgörande betydelse för den föreslagna ändringen är som jag anförde vid remissen till lagrådet, att godtrosreglerna bör vara desamma i den nu ifrågavarande paragrafen och 102 § sjölagen och överensstämma med motsvarande regler i de övriga nordiska sjölagarna. Att nu ändra 102 §, som tillkommit efter nordiskt samarbete inom befraktningsrätten och som såvitt nu är i fråga har samma lydelse i de nordiska lagarna, kan jag inte tillstyrka. Efter förebild av denna paragraf har samma ändring som i det till lagrådet remitterade förslaget nu företagits i motsvarande norska bestämmelse. Samma lydelse finns redan i de danska och finska lagarna. Jag finner således inte anledning att på denna punkt frångå det remitterade förslaget.

För att undvika intrycket att termen sjöförklaring har växlande betydelse i 301—315 §§ bör som lagrådet förordat vissa redaktionella jämkningar i dessa paragrafer vidtas.

Även i övrigt vill jag biträda lagrådets ändringsförslag. Jag förordar således, att vissa ändringar görs i 212, 313, 326, 327, 329 och 342 §§ liksom i övergångsbestämmelserna till förslaget till lag om ändring i sjölagen och att till de remitterade lagförslagen fogas särskilt förslag till lag om ändrad lydelse av 79 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530) i enlighet med lagrådets hemställan. Härutöver torde vissa redaktionella jämkningar böra göras i de remitterade förslagen.

De danska och norska förslagen till ändringar i sjölagen har redan antagits i folketinget och stortinget. Lagar i ämnet har utfärdats i Dan-

mark den 8 juni 1966 (nr 227) och i Norge den 17 juni 1966 (nr 8). Riksdagsbehandlingen av det finska lagförslaget har nyligen påbörjats. — — — Det fortsatta arbetet i de nordiska länderna med tillämpningsföreskrifter m. m. är numera inriktat på att den nya lagstiftningen skall träda i kraft den 1 april 1967.

Beträffande de parallella nordiska lagtexterna rörande sjölagen torde utskottet få hänvisa till propositionen s. 275—355.

Motionerna

I de vid 1966 års riksdags början väckta likalydande *motionerna I: 443* och *II: 538* hemställas, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära förslag om tillsättande av en speciell haverikommission vid båthaverier i lotsled, i vilken som experter bl. a. representanter utsedda av Lotsförbundet bör ingå.

Till stöd för sin hemställan anför motionärerna följande.

Vid båthaverier i lotsled gör lotsdirektör eller lotsinspektör utredning av förhållandena efter förhör med den lots som vid tillfället svarat för navigeringen, varvid som regel vederbörande överlots är förhørsledare.

Utredningen överlämnas till sjöfartsstyrelsen som har att ta ställning till huruvida ansvarsfrågan efter styrelsens eget yttrande skall bedömas av sjöåklagare eller om styrelsen själv kan vidtaga disciplinära åtgärder i form av varning eller lämna rapporten utan åtgärd. I förekommande fall has sjöåklagaren att avgöra om åtal skall väckas. Vid eventuell rättslig prövning ligger härvid den ursprungliga utredningen till grund för bedömning av ansvarsfrågan. Man kan ifrågasätta om den utredning som gjorts kan anses vara tillräckligt objektiv och om erforderlig sakkunskap om de speciella förhållanden som råder vid navigering i lotsled kommit till uttryck vid utredningen. Lotsdirektören eller lotsinspektören, som utgör administrativ haveriutredningsmyndighet, saknar speciell lotsutbildning, och några särskilda experter på lotsning deltagar ej i utredningen bortsett från förhørsledaren. Detta förhållande kan vara till väsentlig nackdel när det gäller att rättsligt pröva ansvarsfrågan.

Vi anser att man vid båthaverier i lotsled i likhet med vid flygolyckor bör tillsätta en särskild haverikommission för att utreda händelseförloppet. I en sådan haverikommission bör bland experterna bl. a. ingå representanter utsedda av Lotsförbundet. Av dessa bör åtminstone en vara expert på den speciella lotsled som är aktuell.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från *sjöfartsstyrelsen*. Tillfälle att avgiva yttrande har därjämte beretts *Statstjänstemannaförbundet*.

Sjöfartsstyrelsen avstyrker bifall till motionerna i yttrande avgivet den 25 februari 1966, vari anföres följande.

Jämlikt 31 § tjänstereglementet för lots- och fyrstaten den 23 juni 1954 skall lots skyndsamt anmäla till vederbörande överlots om fartyg under hans ledning stött på grund, kolliderat med annat fartyg, kaj eller dylikt eller om eljest fartyg drabbats av sjöolycka. Överlotsen skall jämlikt reglementets 16 § verkställa undersökning, varvid protokoll skall föras, samt göra anmälan till lotsdirektören. Beträffande lotsdirektören stadgas vidare i reglementets 4 §, att om anledning är att antaga att befattningshavare gjort sig skyldig till fel eller försummelse i tjänsten, lotsdirektören skall — där det icke enligt reglementet åligger förmannen på platsen att i första hand upptaga ärendet till behandling — ofördröjligen föranstalta om undersökning, varvid protokoll skall föras. Om händelser, som kan anses vara av vikt för sjöfartsstyrelsen att känna, skall han underrätta styrelsen.

Då anmälan inkommer till sjöfartsstyrelsen om sjöolycka beträffande fartyg, som framförts under ledning av lots, eller där eljest lots synes ha gjort sig skyldig till fel eller försummelse i tjänsten prövar styrelsen huruvida anmälan föranleder någon styrelsens åtgärd. I flertalet fall torde anmälan icke föranleda någon styrelsens åtgärd eller möjligen en skrivelse från vederbörande byrå med påpekande att vederbörande enligt styrelsens förmenande brustit i erforderlig försiktighet eller förfarit olämpligt i ett eller annat avseende.

Finner styrelsen åter i undantagsfall att det anmälda förfarandet bör föranleda till någon form av påföljd för vederbörande befattningshavare har styrelsen jämlikt 23 § i den före den 1 januari 1966 gällande allmänna verksstadgan berett vederbörande tillfälle att antingen skriftligen eller om han det påfordrat eller så prövats lämpligt, vid muntligt förhör inför styrelsen, uttala sig om vad som åberopats mot honom. Härvid har vederbörande ägt anlita biträde av försvarare.

Utöver den utredning som på anført sätt införskaffats av sjöfartsstyrelsen har styrelsen i vissa fall tillgång till ytterligare utredningsmaterial. Jämlikt 40 § sjölagen åligger det nämligen befälhavare på svenskt fartyg att, om, medan fartyg nyttjas till sjöfart, någon händelse inträffar, som vållar skada å fartyg eller last eller som skäligen kan antagas ha sådan skada till följd, m. m., avgiva rapport till sjöfartsstyrelsen om händelsen. Befälhavaren åligger jämväl att avgiva sjöförklaring angående händelsen. I samband med sjöförklaringen kan sjöförhör hållas. Protokoll från sjöförklaring och eventuellt sjöförhör insändes till sjöfartsstyrelsen, där styrelsens sjötekniske konsulent upprättar ett memorial om vad som framkommit rörande händelsen och dess orsaker.

Då utredningen avslutats har styrelsen att pröva ärendet. Därvid kan styrelsen antingen överväga disciplinär bestraffning eller ock föranstalta om åtal till domstol. Enligt numera utbildad praxis väljer styrelsen den senare formen i de fall det synes föreligga skäl att antaga att lotsen genom fel eller försummelse i sitt handlande som lots å fartyg föranlett eller medverkat till sjöolycka och förseelsen ej är att betrakta som ringa.

I detta sammanhang må framhållas, att frågan om utredningsförfarandet vid sjöolyckor nyligen prövats av sjölagskommittén, som i ett den 7 februari 1963 avgivet betänkande (SOU 1963:20) framlagt förslag till nya regler om bl. a. sjöutredning och rättegången i sjörättsmål. För det fall att händelsen medfört stora förluster i liv eller egendom eller utredningen eljest väntas bli synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet har föreslagits att utredningen skall verkställas av särskild undersökningskommision, bestående av personer, som företräder erforderlig juridisk, nautisk

och teknisk sakkunskap. Givetvis kan sådana fall omfatta även fall där fartyg framförts under ledning av lots.

Under återopande av det anförda vill sjöfartsstyrelsen uttala den meningen, att utredningsförfarandet vid fartygshaverier såväl inom som utanför lotsled väl tillgodoser rättssäkerhetens krav och att garantier finns för objektiv och sakkunnig utredning. Styrelsen har i remissyttrande över sjölagskommitténs förenämnda betänkande, vari förfarandet översetts och därvid vissa förbättringar föreslagits, förklarat sig helt dela utredningens synpunkter i förevarande avseende. Enligt vad styrelsen inhämtat torde proposition med förslag, grundade på sjölagskommitténs betänkande, komma att föreläggas årets riksdag. Sjöfartsstyrelsen finner sålunda motionerna icke böra föranleda någon särskild riksdagens åtgärd.

Statstjänstemannaförbundet, förklarar sig i yttrande den 14 april 1966 under viss förutsättning vara positivt inställd till motionernas syfte samt anför bl. a. följande.

Förbundet vill inledningsvis hänvisa till sjölagskommitténs betänkande SOU 1963: 20 där förslag framförts att utredning i vissa fall skall verkställas av särskild undersökningskommission. Om händelsen inträffat i lotsled förutsätter förbundet att aktiv lots, i egenskap av sakkunnig med avseende på framförandet av fartyg i den aktuella leden, kommer att insättas i kommissionen. Vid bifall till sjölagskommitténs förslag skulle därmed en del av motionernas syftemål vara uppfyllda. Genom förslaget begränsning till händelser som medfört *stora förluster i människoliv eller egendom eller som väntas bli synnerligen omfattande eller invecklade* kommer detta förfaringssätt endast att bli tillämpligt på en ringa del av de fall som omfattas av förslaget i motionerna. Dessa fall skulle alltså utredas och handläggas enligt nuvarande bestämmelser, som huvudsakligen återfinnes i tjänstereglementet för lots- och fyrstaten av den 23.6.1954, §§ 16 och 31; i skrivelse från sjöfartsstyrelsen till lotsdirektörerna av den 27.6.1960 och beträffande åtal och disciplinär bestraffning i statstjänstemannalagen. Därjämte kan vissa fall bli behandlade enligt bestämmelserna i sjölagen.

Efter att ha redogjort för ett fall, där handläggningen enligt förbundets mening varit otillfredsställande, fortsätter förbundet.

Av det relaterade fallet torde dock framgå att det finns välgrundad anledning att överse gällande bestämmelser, särskilt i samband med den förändring som inträder från den 1 januari 1967 då lotsningsverksamheten får en delvis ny organisation med i vissa fall väsentligt ändrade arbetsförhållanden för lotspersonalen. Förbundet vill i detta sammanhang hänvisa till den utredning om lotsarnas ansvarsförhållanden som pågår inom kommunikationsdepartementet och till de förändringar som kan bli erforderliga i gällande lotsförordning, liksom till ytterligare förslag från lotsorganisationsutredningen.

En uppgift av vital betydelse för en speciell kommission vid sjöolyckor i lotsled bör enligt förbundets mening vara att efter en nautisk-teknisk utredning *föreslå förebyggande åtgärder*. Denna uppgift berörs inte direkt i motionerna men torde vara väl förenlig med syftemålet och är enligt förbundets bedömande helt nödvändig för undvikande av framtida olyckor.

För att i detta avseende få den önskade effekten måste kommissionens arbetsområde utvidgas att avse även tillbud till olyckor.

Förbundet är, under förutsättning att ovannämnda utvidgning av arbetsområdet kan göras, positivt inställt till motionernas syfte.

Här må anmärkas att de i förevarande sammanhang aktuella bestämmelserna i tjänstereglementet för lots- och fyrstaten numera återfinns i 4, 18, 19, 26 och 36 §§.

I den i anledning av propositionen väckta *motionen II: 982* hemställes, att riksdagen vid antagandet av Kungl. Maj:ts förslag till lag om ändring i sjölagen såsom ytterligare motivering måtte godkänna vad som uttalats i denna motion om sjöförklaring och rapportskyldighet.

I motionen anföres vidare följande.

Kungl. Maj:ts proposition nr 145 år 1966 med förslag till lag om ändring i sjölagen m. m. innehåller i sjölagsförslagets 70 och 301 §§ nya bestämmelser om obligatorisk befälhavarerapport och sjöförklaring angående sjöolyckor m. m.

Beträffande de båda nämnda paragrafernas punkt 5, som gäller sammanstötning och grundstötning, har departementschefen bl. a. gjort motivuttalande av innebörd, att till grundstötningfallen inte bör räknas sådana händelser som i vissa sammanhang utgör en normal och ofarlig företeelse i samband med fartygs drift. Som exempel har anförts sådan grundkänning som kan förutses komma att inträffa för ankrat eller förtöjt fartyg till följd av förändring av vattenståndet eller för fartyg som måste forcera dybankar eller sandbankar i flod eller hamninlopp. Om grundkänningen medför skada av någon betydelse, blir emellertid enligt samma uttalande punkt 7 tillämplig.

Vi vill framhålla, att ett motsvarande betraktelsesätt bör anläggas för vissa fall av sammanstötning. Exempelvis när lots bordar fartyg under gång (jfr 10 § lotsförordningen) eller under hamnbogsering eller vid fiske med s. k. partrål utgör lätta sammanstötningar helt beräknliga och normala inslag i verksamheten. Vi anser det vara självfallet, att sådana händelser inte skall falla in under punkt 5. Däremot blir, liksom i de anförda grundkänningsfallen, punkt 7 tillämplig, ifall skada av betydelse inträffat.

I de vid innevarande riksdag väckta likalydande *motionerna I: 170* och *II: 212* hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville hemställa om utredning — genom 1966 års trafiknykterhetsutredning eller på annat sätt — rörande frågan om lagstiftning om fasta promilleregler vid bedömning av trafiknykterhetsbrott även inom sjöfarten samt att det förslag i ämnet som en sådan utredning må föranleda snarast måtte föreläggas riksdagen.

Till stöd för sin hemställan anför motionärerna följande.

I proposition nr 145 år 1966, vilken skall behandlas vid innevarande års riksdag, föreslås att i 325 § sjölagen införes en bestämmelse enligt vilken den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till

sjöss och är »så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antagas att han icke på betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom» skall dömas till böter eller fängelse högst ett år. Någon promilleregler motsvarande den som gäller för bevisning vid trafiknykterhetsbrott av motorfordonsförare ingår inte i lagförslaget, som grundas på vad sjölagskommittén i samråd med 1957 års trafiknykterhetskommitté anfört rörande behovet av påföljd vid onykterhet av vissa personkategorier inom sjöfarten.

Det kan erinras om att 1949 års trafiknykterhetsutredning under ledning av dåvarande statsrådet, numera landshövdingen Ingvar Lindell i sitt betänkande Trafiknykterhet (SOU 1953: 20) bl. a. föreslog att den som vid förande av maskindrivet fartyg eller som eljest vid utövande av sådan befattning hos sjöfartsföretag varav trafiksäkerheten är beroende företer tecken på påverkan av alkoholdrycker eller annat berusningsmedel i påföljdsavseende skall likställas med den som begått rattfylleri respektive rattnykterhet. Samma promilleregler som gällde vid de båda sistnämnda brotten skulle också gälla vid trafiknykterhetsbrott inom sjöfarten.

Det nu föreliggande lagförslagets tämligen lösliga beskrivning av vad som skall anses som trafiknykterhetsbrott inom sjöfarten måste medföra både risk för rättssäkerhet och bevissvårigheter. Straffbar påverkan måste kunna bevisas genom otvetydiga *yttre* tecken. Sådana framträder vanligen inte förrän vid blodalkoholhalter som ligger väsentligt över de värden då betydande funktionsstörningar redan inträtt. Överallt inom *arbetslivet* föreligger stor enighet om nykterhetskravet, medan man för detta trafikområde sålunda synes finna det acceptabelt med varierande krav i nykterhetsavseende för olika tjänsteinsatser och befattningshavare och bl. a. därför anser sig inte böra införa en promilleregler. Ändamålsenlig blodprovstagning anses inte alltid kunna äga rum för sjöfartspersonal som misstänks för straffbar alkoholpåverkan. Av även denna anledning avstår man från att föreslå promilleregler ägnad att skapa objektiv grund för bevisningen om att straffbar alkoholpåverkan föreligger i det aktuella fallet. Rikspolisstyrelsen och Polismästareföreningen pekar i sina remissyttranden över lagförslaget på bevissvårigheterna med en bestämmelse av så allmän omfattning till beskrivning av vad som är att anse som trafiknykterhetsbrott inom sjöfarten. Chefen för Södra kustdistriktet föreslår en i lagen angiven promillegräns. Han anser att »den föreslagna bestämmelsen är alltför vag för att kunna bli till nytta i strävandena att stävja alkoholmissbruk ombord på fartyg. Det kan sålunda knappast bli lätt att förete bevisning om att en alkoholpåverkad i ett gränsfall inte kan föra ett fartyg 'på betryggande sätt'. Inte sällan är ombordvarande på fritidsbåtar mer eller mindre påverkade av starka drycker. Med den lavinartade fart som fritidsflottan ökar, med de snabba båtar som numera finns och den 'raggarmentalitet' som breder ut sig även till sjöss har riskerna för olyckor ökat kraftigt. Om en bestämmelse om en högsta tillåten promillehalt i blodet fastställdes, skulle detta inte bara avhålla många sjöfarande från att före och under sjöturer konsumera alkohol utan också göra ingripanden mot alkoholpåverkade möjliga på ett annat sätt än om paragrafen får det föreslagna innehållet.»

Uppluckringen i 1957 års trafiknykterhetskommittés förslag av promilleregler kritiserades i direktiven till 1966 års trafiknykterhetsutredning. »Det finns en påtaglig risk för att ett genomförande av kommittéförslaget skulle öka osäkerheten och försvåra domstolarnas bevisbedömning i trafik-

nykterhetsmålen», heter det sålunda. Det betonas också att systemet med fasta promillegränser sedan länge är inarbetat i vårt rättssystem. Ett likartat resonemang torde kunna tillämpas även på sjöfartsområdet, då nu en bestämmelse om trafiknykterhetsbrott på detta område kommer att införas i sjölagen.

En noggrant övervägd lagbestämmelse med regler om fixa promillehalter, då straffbarhet vid alkoholpåverkan för vissa personkategorier inom sjöfarten obligatoriskt skall inträda, kan knappast framläggas utan närmare utredning. En sådan är också motiverad av det förhållandet att de tekniska anordningarna och apparaterna för mätning av blodalkoholhalten ständigt undergår förbättringar och förenklingar. Den sittande trafiknykterhetsutredningen har av denna anledning nyligen hos regeringen begärt att få företaga en undersökning av olika moderna metoder för alkoholanalys av utandningsluften. Även om blodprovets ställning som bevismedel i mål om trafiknykterhetsbrott inom motorfordonstrafiken, som ovan gjorda citat ur utredningens direktiv visar, är orubbad, försiggår en viss principiell diskussion om tekniken vid dess användning och tolkning och om dess ytterligare förbättring.

Nu nämnda omständigheter vittnar om hur angelägen man är hos både myndigheter och enskilda att främja tillkomsten av allt bättre objektiva bevismedel och kriterier i sådana mål. Att motsvarande angelägenhet vad beträffar trafiknykterhetsmål inom sjöfarten nu lämnas å sido, även om blodprov skall kunna tagas på den misstänkte även i sådana mål, förefaller därför inte välbetänkt. Situationen synes påkalla utredning rörande frågan om införande av promilleregler även i sistnämnda slag av mål och en differentiering av brottsbeskrivning och påföljder motsvarande vad trafikbrottslagen nu innehåller med avseende på trafiknykterhetsbrott inom motorfordonstrafiken.

Utskottet

I förevarande proposition föreslås ändringar i sjölagen, vilka främst berör reglerna om fartygs befälhavare, haveri och sammanstötning samt ansvarsbestämmelserna och rättegångsreglerna. Den föreslagna revisionen är till stora delar av väsentligen redaktionell natur. Viktiga sakliga ändringar föreslås emellertid i fråga om fartygs dagböcker och sjöförklaringsinstitutet. Förslaget, som har tillkommit efter nordiskt samarbete, berör även vissa andra lagar, nämligen såvitt nu är i fråga lagen om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål, lagen om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m. och sjömanslagen.

Utskottet finner de framlagda lagförslagen i allt väsentligt väl avvägda samt ägnade att läggas till grund för lagstiftning. I det följande upptar utskottet därför till närmare behandling endast de stadganden som berörs av de i ämnet väckta motionerna eller eljest tilldragit sig utskottets särskilda uppmärksamhet.

I fråga om dagboksföringen har i sjölagsförslaget upptagits blott de

grundläggande bestämmelserna och de nuvarande detaljerade reglerna om vad som bör antecknas utbytt mot en allmän bestämmelse att ytterligare föreskrifter meddelas av sjöfartsstyrelsen. Utskottet förutsätter att sjöfartsstyrelsen därvid meddelar bestämmelser om vilka uppgifter som skall införas i dagbok. Rörande skeppsdagboken synes bl. a. böra föreskrivas att under resan inträffade olyckstillbud av allvarligt slag skall antecknas.

De båda utredningsinstitutens sjöförklaring och sjöförhör föreslås sammanförda till ett gemensamt institut, benämnt sjöförklaring. Enligt 301 § i sjölagförslaget skall sjöförklaring vara obligatorisk bl. a. när handelsfartyg eller fiskefartyg stött samman med annat fartyg eller stött på grund eller när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har uppkommit. I dessa fall åligger det även befälhavaren i enlighet med vad som närmare anges i 70 § att avge rapport till sjöfartsstyrelsen om händelsen. Såsom departementschefen anfört bör inte till grundstötning räknas sådana händelser som i vissa sammanhang utgör en normal och ofarlig förekomst i samband med fartygs drift. Som exempel kan nämnas, att ankrat eller förtöjt fartyg till följd av förändring i vattenståndet kommer i beröring med botten eller att vattenståndet gör det nödvändigt att dybankar eller sandbankar i flod eller hamninlopp forceras. I motionen II:982 framhålls det att motsvarande betraktelsesätt bör anläggas på vissa lätta sammanstötningar, som inträffar exempelvis vid hamnbogsering eller fiske med partrål eller när lots bordar fartyg under gång. Lätta sammanstötningar utgör då enligt motionärerna helt beräknliga och normala inslag i verksamheten. I likhet med motionärerna anser utskottet det vara självfallet att sådana händelser icke skall föranleda rapport till sjöfartsstyrelsen eller sjöförklaring. Om grundkänning eller sammanstötning medfört skada av någon betydelse skall däremot givetvis rapport inges och sjöförklaring hållas.

Utskottet upptar här efter förslaget om behörig domstol vid sjöförklaring. Sådan skall enligt 304 § i sjölagförslaget i regel äga rum i den hamn där händelsen inträffat eller, om händelsen inträffat till sjöss, i den första hamn till vilken fartyget eller befälhavaren därefter anländer. Behörigheten att uppta sjöförklaring inom riket koncentreras enligt 305 § till sju domstolar, nämligen den allmänna underrätten för Luleå, Sundsvall, Stockholm, Kalmar, Malmö, Göteborg eller Karlstad. Utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t följer frågan om behov av ytterligare sjöförklaringsdomstolar. Behörig är enligt förslaget den sjöförklaringsdomstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaring skall äga rum. Enligt utskottets mening kan det emellertid med hänsyn till trafikförbindelser och av utredningstekniska skäl vara lämpligt att annan sjöförklaringsdomstol än den närmaste är behörig för viss hamn. Det bör få ankomma på Konungen att meddela förordnande härom. Godtas utskottets förslag, följer därav att 305 § bör kompletteras med en regel av innehåll att Konungen för viss hamn äger förordna

att annan av domstolarna skall vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelser och övriga förhållanden.

Vad härefter gäller det i motionerna I: 443 och II: 538 väckta förslaget rörande utredning av båthaverier i lotsled vill utskottet till en början anföra följande. Vid sammanträde för sjöförklaring skall rätten bestå av en lagfaren domare såsom ordförande samt två personer som är kunniga och erfarna i sjöväsendet. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning, som sjöfartsstyrelsen årligen upprättar för varje fartygsinspektionsdistrikt. Behövs biträde av någon med särskild sakkunskap, äger rätten tillkalla sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han inte upptagits i förteckningen. Om sjöolycka medfört stora förluster i liv eller egendom eller utredningen av annan anledning väntas bli synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet, äger Konungen enligt 314 § i sjölagsförslaget förordna att utredningen skall handhas av en särskild undersökningskommission, bestående av personer med juridisk, nautisk och teknisk sakkunskap. Sjöförklaring behöver inte äga rum om undersökningskommission förordnas. I förevarande motioner hemställas om förslag om tillsättande av en speciell haverikommission för båthaverier som inträffat i lotsled. Vidare föreslås att i en sådan kommission skall ingå bl. a. experter utsedda av Lotsförbundet. Sjöfartsstyrelsen, som i remissyttrande över motionerna avstyrkt bifall till desamma, har uttalat att utredningsförfarandet vid fartygshaverier såväl inom som utanför lotsled väl tillgodoser rättssäkerhetens krav och att garantier finns för objektiv och sakkunnig utredning. Även Statstjänstemannaförbundet anser att flertalet hithörande fall torde handläggas på ett för den enskilde betryggande och tillfredsställande sätt. Med hänsyn till vad sålunda uttalats och då det får förutsättas att lotskunnig expertis anlitas i sjöförklaringsdomstolen eller i den nyssnämnda undersökningskommissionen i de fall då erfarenhet av lotsning är av betydelse för utredning av sjöolycka, avstyrker utskottet bifall till förevarande motioner.

Sjölagsförslaget upptar i 325 § en särskild straffbestämmelse för onykterhet till sjöss. Enligt stadgandet, som saknar motsvarighet i sjölagen, skall den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel, att det måste antagas, att han icke på betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, dömas till böter eller fängelse i högst ett år. Bestämelsen avses vara tillämplig på all slags sjöfart. Frågan om däri bör upptagas en promilleregler har ingående diskuterats under lagstiftningsarbetet. Departementschefen anser att man bör avstå från en sådan regel, med hänsyn till de starkt skiftande trafikförhållandena till sjöss och på grund av att skilda slag av fartyg och sysslor ombord ställer olika krav i nykterhetskänseende. Vidare anför departementschefen att ändamålsenlig blodprovstagning inte alltid kan äga rum samt att det ej kan bortses från att han-

delsflottans och i viss mån även fiskeflottans personal bor ombord och tillbringar större delen av sin fritid där. Med hänsyn till de särpräglade förhållandena skulle en promilleregul kunna leda till alltför onyanserad straffrättsskipning. Utredning om alkoholkoncentrationen i gärningsmannens blod kan dock enligt departementschefen ingå som ett led i bevisningen om berusningsgraden. I de likalydande motionerna I: 170 och II: 212 kritiseras förslagens avsaknad av promilleregul och hemställas om utredning — genom 1966 års trafiknykterhetsutredning eller på annat sätt — rörande fasta promilleregler vid bedömning av trafiknykterhetsbrott även inom sjöfarten. Motionärerna erinrar om att 1949 års trafiksäkerhetsutredning förslög en promilleregul för vissa fall av onykterhet till sjöss samt anför till stöd för sin hemställan att sjölagsförslagens definition på trafiknykterhetsbrott medför risk för rättsosäkerhet och bevisvärigheter. Straffbar påverkan måste nämligen, framhåller motionärerna, kunna bevisas genom otvetydiga yttre tecken och sådana framträder vanligen inte förrän vid blodalkoholhalter som ligger väsentligt över de värden, vid vilka betydande funktionsstörningar redan inträtt. Enligt motionärerna bör därför frågan om promilleregler för vissa personkategorier inom sjöfarten närmare utredas. En utredning anses även motiverad av den pågående principiella diskussionen rörande blodprovet.

Utskottet hälsar med tillfredsställelse den föreslagna straffbestämmelsen för onykterhet till sjöss, vilken kommer att utgöra ett värdefullt stöd för strävandena att öka säkerheten. Som departementschefen anför torde en sådan bestämmelse i princip vara lika motiverad för sjöfarten som för trafiken till lands och i luften. Beträffande bestämmelsens utformning anser sig utskottet böra godta de i propositionen redovisade skälen emot en promilleregul men vill understryka vikten av att utredning om alkoholkoncentrationen i gärningsmannens blod där så är praktiskt möjligt används som ett led i bevisningen om berusningsgraden. Utskottets ställningstagande till frågan om en promilleregul i straffbestämmelsen innebär emellertid icke att utskottet anser spörsmålet vara slutgiltigt löst. Utskottet anser det inte utslutet att spörsmålet om en promillereguls tillämpning på onykterhet till sjöss kan komma i ett annat läge när utredningstekniken utvecklats mera och övervakning av sjöpolis förstärkts. F. n. är en generell promilleregul enligt utskottets mening ej genomförbar. Att en begränsad tillämpning går att genomföra visar dock den norska lagstiftningen, som innehåller speciella regler för personal på norska passagerarfartyg av innebörd att redan en viss alkoholkoncentration i blodet eller alkoholmängd i kroppen kan föranleda straff. Enligt uppgift i propositionen torde den praktiska tillämpningen av dessa bestämmelser vara koncentrerad till kustsjöfarten. Även för personal på passagerarfartyg i svensk kustfart skulle en sådan regel vara tänkbar. De mycket snabba farkoster som på sistone kommit till användning i passagerartrafik torde härvid ägnas särskild uppmärksamhet. Med hän-

syn till bl. a. det starkt växande antalet snabbgående fritidsbåtar kan det också vara av intresse att utröna behovet av en promillegräns för förare av sådana båtar. Utskottet anser att en sådan begränsad promilleregulering är förtjänt av att utredas i lämpligt sammanhang och vad utskottet anfört i denna del bör bringas till Kungl. Maj:ts kännedom.

Enligt 310 § i sjölagsförslaget äger annan än befälhavaren eller medlem av besättningen för sin inställelse till förhör vid sjöförklaring inför rätten erhålla ersättning av allmänna medel i enlighet med bestämmelserna om ersättning till vittne, vilken ersättning skall stanna på statsverket. Vidare föreskrivs att i fråga om ersättning för inställelse till förhör vid sjöförklaring inför konsul bestämmelser skall meddelas av Konungen. Utskottet förutsätter, att kostnaderna för inställelse till förhör vid sjöförklaring inför svensk konsul skall få belasta det under andra huvudtiteln upptagna anslaget E 1. Ersättning åt domare, vittnen och parter.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,

I. att riksdagen måtte — med förklaring att riksdagen icke kunnat i oförändrat skick antaga det i förevarande proposition, nr 145, framlagda förslaget till lag om ändring i sjölagen —

a) för sin del antaga nämnda förslag med den ändringen att 305 § erhåller följande som *utskottets förslag* betecknade lydelse.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

305 §.

Sjöförklaring inom riket hålles av den allmänna underrätten för Luleå, Sundsvall, Stockholm, Kalmar, Malmö, Göteborg eller Karlstad. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaring skall äga rum enligt 304 §.

Sjöförklaring inom riket hålles av den allmänna underrätten för Luleå, Sundsvall, Stockholm, Kalmar, Malmö, Göteborg eller Karlstad. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaring skall äga rum enligt 304 §. *Konungen äger dock för viss hamn förordna att annan av domstolarna skall vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelser och övriga förhållanden.*

Om annat — — — — — av domstolsärenden.

Vid sammanträde — — — — — av Konungen.

I Danmark — — — — — landets lag.

I övrigt — — — — — norsk konsul.

I fråga — — — — — meddela vitesföreläggande.

b) med bifall till motionen II: 982 giva till känna vad utskottet uttalat om undantag från sjöförklaring och rapportskyldighet vid vissa lätta sammanstötningar;

c) i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet uttalat om kostnaderna för förhör inför svensk konsul;

II. att riksdagen måtte antaga de vid samma proposition fogade förslagen till lag om ändring i lagen den 4 juni 1937 (nr 306) om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål, lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 9 maj 1958 (nr 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m. samt lag om ändrad lydelse av 79 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530);

III. att motionerna I: 443 och II: 538 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

IV. att riksdagen i anledning av motionerna I: 170 och II: 212 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anfört om tillämpningen av en promilleregul för sjötrafikens vidkommande.

Stockholm den 7 februari 1967

På första lagutskottets vägnar:

INGRID GÄRDE WIDEMAR

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Erik Svedberg, Ernulf, fru Lindström, herrar Svanström*, Schött*, Helge Karlsson, Gösta Jacobsson och fru Lilly Ohlsson;

från andra kammaren: fru Gärde Widemar, fru Johansson*, fru Löfqvist, herr Svensson i Vä, fröken Bergegren, fröken Andersson i Strängnäs, herr Wiklund i Stockholm* och fru Heurlin.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.