



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1965: 18

Justitiedepartementet

SOU
1965:18A



**FARTYGS BEFÄLHAVARE
GEMENSAMT HAVERI OCH DISPASCH
ANSVARSBESTÄMMELSER M. M.**

BETÄNKANDE AVGIVET AV SJÖLAGSKOMMITTÉN

Stockholm 1965

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1965

Kronologisk förteckning

1. Sveriges sjöterritorium. Kihlström. 135 s. + 1 utviksblad. U.
2. Sammanställning av remissyttranden över författningsutredningens förslag till ny författning. Del 1: Allmänna uttalanden samt 1 och 2 kap. i förslaget till regeringsform. Norstedt & Söner. 188 s. Ju.
3. Sammanställning av remissyttranden över författningsutredningens förslag till ny författning. Del 2: Kap. 3, 4 och 5 i förslaget till regeringsform. Norstedt & Söner. 120 s. Ju.
4. Tandvårdsförsäkring. Kihlström. 186 s. S.
5. Måttenheter. Kihlström. 47 s. Ff.
6. Om den kommunala självstyrelsens lokala förankring. Esselte. 100 s. I.
7. Praktik- och feriearbetsförmedling. Esselte. 177 s. I.
8. Skånes och Hallands vattenförsörjning. Esselte. 513 s. + 5 st. kartbilagor. K.
9. Arbetsmarknadspolitik. Esselte. 567 s. I.
10. Antikvitetskollegiet. Esselte. 281 s. E.
11. Utbyggnaden av universitet och högskolor. Lokalisering och kostnader I. Esselte. 280 s. E.
12. Utbyggnaden av universitet och högskolor. Lokalisering och kostnader II. Specialutredningar. Esselte. 741 s. E.
13. Rättgångshjälp. Norstedt & Söner. 166 s. Ju.
14. Godtrosförvärv av lösöre. Norstedt & Söner. 241 s. Ju.
15. De svenska utlandsförsamlingarnas ekonomi. Esselte. 129 s. E.
16. Ny jordförvärvslag. Hæggström. 193 s. Jo.
17. Fastställande av faderskapet till barn utom äktenskap. Beckman. 94 s. Ju.
18. Fartygs befälhavare. Gemensamt haveri och dispassch. Ansvarsbestämmelser m. m. Esselte. 221 s. Ju.
19. Friluftslivet i Sverige. Del II. Friluftslivet i samhällsplaneringen. Svenska Reproduktions AB. 384 s. K.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1965:18

Justitiedepartementet



**FARTYGS BEFÄLHAVARE
GEMENSAMT HAVERI OCH DISPASCH
ANSVARSBESTÄMMELSER M.M.**

BETÄNKANDE AVGIVET AV SJÖLAGSKOMMITTÉN

ESSELTE AB, STOCKHOLM 1965



FARTYGS BEFÄLHAREN
GEMENSAMT HAVERI OCH DISPATCH
ANSVARSBESTÄMMELSER M.M.

BETÄNKANDE AFGIFVET AF SJÖFÄRDSKOMMITTÉN

Innehåll

Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Justitiedepartementet	7
--	---

Lagförslag

Lag om ändring i sjölagen	9
-------------------------------------	---

Motiv

Inledning	25
Förslaget till lag om ändring i sjölagen	26
5 a §	26
6 §	26
23 §.	26
24 §.	27

3 kap.

<i>Om fartygs befälhavare</i>	27
25 §.	29
26 §.	29
27 §.	30
28 §.	30
29 §.	31
30 §.	32
31 §.	32
32 §.	34
33 §.	35
34 §.	35
35 §.	35
36 §.	36
37 §.	36
38 §.	37
39 §.	37
41 §.	38
42 §.	38
43 §.	38

7 kap.

<i>Om gemensamt haveri och dispasch</i>	39
211 §	43
212 §	44
213 §	45

214 §	45
215 §	46
216 §	46
217 §	47
218 §	49
219 §	49

8 kap.

<i>Om skada genom fartygs sammanstötning</i>	50
220—223 §§	50

(11 kap.)

276, 283 och 284 §§	50
-------------------------------	----

12 kap.

<i>Ansvarsbestämmelser</i>	51
286 §	55
287 §	55
288 §	56
289 §	56
290 §	57
291 §	58
292 §	58
293 §	62
294 §	65
295 §	68
296 §	70
297 §	71

13 kap.

<i>Om dagböcker, sjöförklaring och besiktning så ock om rättegång i sjörättsmål</i>	72
<i>Dagböcker</i>	72
298 §	72
299 §	74
300 §	75
<i>Besiktning</i>	76
316 §	79
317 §	80
318 §	81
319—320 §§	82
<i>Rättegång i sjörättsmål</i>	83
322 §	87
326 §	88
328 §	88
329 §	88
330 §	90
<i>1952 års internationella sjörättskonventioner</i>	90
<i>Kvarstadskonventionen</i>	91
<i>Konventionen om civilrättslig domsrätt i kollisionsmål</i>	94

Konventionen om straffrättslig domsrätt i kollisionsmål	97
Sammanfattning	102
Parallella nordiska lagtexter (<i>Bilaga 1</i>)	105
York- Antwerpenreglerna 1950, engelsk text och svensk översättning (<i>Bilaga 2</i>)	163
Utkast till kungörelse om ändring i stadgan angående dispaschörsväsendet den 10 november 1911 (<i>Bilaga 3</i>).	181
1952 års internationella sjörättskonventioner (<i>Bilaga 4</i>)	183

Förkortningar

AFS	Arkiv for Sjørett
ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv avd. I
NJA II	Nytt Juridiskt Arkiv avd. II
RB	Rättegångsbalken
SFS	Svensk Författningssamling
SOU	Statens offentliga utredningar
UL	Utsökningslagen
YAR	York-Antwerpenreglerna

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Justitiedepartementet

Sjölagskommittén har avlämnat *dels* den 30 juni 1961 betänkande angående redareansvarets begränsning (SOU 1961:33), innefattande förslag till ändring av 10 kap. sjölagen — vilket förslag grundas på 1957 års internationella konvention rörande begränsning av redares ansvarighet — *dels* den 7 februari 1963 betänkande angående bärjarlönens fördelning och sjöförklaring m. m. (SOU 1963:20), innefattande förslag till vissa ändringar bl. a. i sjölagens 3, 9 och 13 kap. samt av sjölagens ansvarsbestämmelser (12 kap.). Det förra förslaget har lett till lagstiftning (proposition 1964 nr 35, Svensk författningssamling 1964 nr 85), som trätt i kraft den 1 juli 1964. Beträffande det senare förslaget har remissbehandling ägt rum och i vad förslaget rör bärgningsregler och ansvarsbestämmelser föranlett ändringar i sjölagen (proposition 1964 nr 166, Svensk författningssamling 1964 nr 728), vilka trätt i kraft den 1 januari 1965.

Efter avlämnandet av sistnämnda förslag har sjölagskommittén, i samråd med sjölagskommittéerna i Danmark, Finland och Norge, slutfört arbetet å revisionen av sjölagens föreskrifter om fartygs befälhavare (3 kap.) samt om gemensamt haveri (7 kap.). Kommittén har därjämte verkställt en ytterligare översyn av sjölagens ansvarsbestämmelser och av vissa av de i sjölagens 13 kap. ingående processuella föreskrifterna. Frågan om de nordiska ländernas ställning till tre år 1952 tillkomna internationella konventioner å sjörättens område har behandlats av kommittéerna. Det förordas att vårt land ansluter sig till den ena av konventionerna, vilken innehåller regler om straffrättslig domsrätt i anledning av fartygskollisioner.

Sjölagskommittén har ansett det lämpligt att, bl. a. på grund av sambandet mellan sjöförklaringsreglerna och föreskrifterna om fartygs befälhavare, nu avge betänkande beträffande sjölagens 3, 7 och 12 kap. m. m. och får så-

lunda härmed vördsamt överlämna av motiv åtföljt förslag till lag om ändring i sjölagen.

Förslaget biträdades av samtliga ledamöter — från december 1963 har såsom ledamot i stället för assurancesdirektören C. E. Åhmansson inträtt direktören Per Erik Hedborg, Sveriges ångfartygs assurances förening — och experter.

Bland kommitténs i direktiven särskilt omnämnda arbetsuppgifter återstår frågor sammanhängande med fartygsregistreringen, sjölagens bestämmelser om partrederi samt spörsmål berörande befraktningsrätten.

Stockholm och Göteborg i februari 1965.

Erik Hagbergh

Hjalmar Bååw

Nils Grenander

Per Erik Hedborg

G. Lindencrona

Johan S. Thore

Kaj Pineus

Lennart Hagberg

/Christer Rune

Förslag till

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

Härigenom förordnas, *dels* att 5 a, 6, 23—39, 41—43, 211—223, 276, 283, 284, 286—300, 316—320, 322, 326 och 328—330 §§ sjölagen skola erhålla lydelse såsom nedan angives, *dels* att 48, 49, 52—54, 58—61, 69, 187—210, 310, 331 och 332 §§ samma lag skola upphöra att gälla,¹ *dels* att i lagen skola upptagas nedan angivna rubriker.

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 nämnda avseenden skall iakttagas till tryggande av säkerheten å fartyg är särskilt stadgat.

6 §.

Fartyg som lidit skada skall anses icke vara iståndsättligt, ej allenast när iståndsättning är omöjlig eller, om iståndsättningen måste äga rum på annan ort, fartyget icke kan föras dit, utan även i det fall att fartyget ej är värt att iståndsättas.

Om besiktning för utrönande av fartygets iståndsättlighet stadgas i 317 §.

23 §.

Vid upplösning av partrederi skall fartygets försäljning ske å offentlig auktion. Kunna ej redarna enas om orten där auktionen skall äga rum eller om villkoren för försäljningen, skall tvisten avgöras av tre skiljemän enligt bestämmelserna i lagen om skiljemän.

24 §.

Redare, som har större del i fartyget än hälften, äger rätt att övertaga

¹ Senaste lydelse se betr. 5 a, 6, 26, 317 och 320 §§ SFS 1914: 347, 28, 31, 48, 49, 52, 54, 59, 60, 190, 209, 218 och 276 §§ SFS 1936: 276, 32 § SFS 1917: 235, 34 § SFS 1962: 572, 34 a och 34 b §§ SFS 1914: 348, 35 § SFS 1932: 321, 36 § SFS 1952: 531, 37, 61, 69, 296 och 310 §§ SFS 1922: 271, 41 och 332 §§ SFS 1964: 658, 188 och 220 §§ SFS 1928: 161, 216 § SFS 1964: 85, 223 och 223 a §§ SFS 1912: 326, 284, 287, 288 och 290—295 §§ SFS 1964: 728 samt 316, 319 och 328—330 §§ SFS 1946: 847. Jfr betr. 6, 296 och 320 §§ även SFS 1955: 389.

Upphört att gälla ha 25, 285, 289 och 297—300 §§ enl. SFS 1922: 271, 222 § enl. SFS 1928: 161, 311 och 312 §§ enl. SFS 1964: 728, 318 § enl. SFS 1914: 347 samt 322 § enl. SFS 1906: 19 s. 4.

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

Om den som är delägare i fartyget till mer än hälften tillika är befälhavare, må rätten på annan delägars käromål skilja honom från befattningen, om därtill äro giltiga skäl.

3 KAP.

Om fartygs befälhavare

25 §.

Angående befälhavarens tjänsteavtal och hans ställning ombord stadgas i sjömanslagen.

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 afhjälpas, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

27 §.

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

Lämnar befälhavaren fartyget, skall han giva den främste av de tillstådesvarande styrmännen eller, om någon styrman ej är tillstådes, annan av besättningen erforderlig underrättelse och föreskrift.

När fartyget icke ligger förtöjt i hamn eller eljest å säker ankarplats, må befälhavaren ej lämna fartyget utan att det är nödvändigt. Är fara för handen, må han icke vara borta från fartyget.

28 §.

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.

29 §.

Befälhavaren skall sörja för att fartyget framföres och handhaves på sätt som är förenligt med god sjömanssed. Han skall tillse, att navigatoriska

hjälpmedel utnyttjas i erforderlig omfattning. När fara hotar i följd av is eller annan av väderleksförhållanden beroende orsak eller på grund av särskilda vid tillfället rådande omständigheter, skall befälhavaren vidtaga därav betingade försiktighetsmått.

30 §.

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

31 §.

1 mom. Råkar fartyget i sjönöd, är befälhavaren pliktig att göra allt vad som står i hans makt för att rädda de ombordvarande samt bevara fartyg och last. Han skall, i den mån så är möjligt, sörja för att skeppshandlingarna bringas i säkerhet samt föranstalta om bärgning av fartyg och gods.

Så länge hopp finnes att fartyget kan räddas må befälhavaren icke övergiva det, med mindre hans liv är i allvarlig fara.

2 mom. Befälhavare är skyldig att lämna den som råkat i sjönöd eller eljest hotas av fara till sjöss all erforderlig och möjlig hjälp, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och de ombordvarande.

Har fartyg sammanstött med annat fartyg, åligger det envar av befälhavarna att lämna det andra fartyget och dess ombordvarande hjälp, varom nu sagts, för räddning ur den genom sammanstötningen uppkomna faran ävensom att för dettas befälhavare uppgiva namnet på det egna fartyget och dess hemort samt den ort eller hamn, från vilken det kommer och dit det skall gå.

Konungen meddelar närmare föreskrifter om vad befälhavare skall iakttaga i och för räddning av nödställda och avvärjande av faror som hota sjötrafiken.

32 §.

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.

33 §.

Befälhavaren är i denna sin egenskap behörig att å redarens vägnar företaga rättshandlingar, som avse fartygets bevarande eller resans utförande, träffa avtal att på resan medtaga gods så ock passagerare, där fartyget är avsett för sådan befordran, ävensom kära i mål angående fartyget. Om befälhavarens behörighet att antaga och avskeda fartygets besättning stadgas i sjömanslagen.

Uppstår behov av penningar för ändamål som avses i första stycket, äger 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, är det utan verkan till förringande av långivares eller köparens rätt, om lånet upptagits eller försäljningen skett under sådana omständigheter, att långivaren eller köparen må antagas hava varit i god tro.

Befälhavaren skall underrätta redaren 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 befälhavaren inhämta föreskrift av redaren själv eller det ombud denne anvisat. Erfordras penningar för fartygets behov och kan icke redarens föreskrift avvaktas, skall befälhavaren till medlens anskaffande anlita den utväg som för redaren är förenad med minsta uppoffring.

34 §.

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

Befälhavaren är i denna sin egenskap behörig att å lastägararens vägnar företaga rättshandlingar och kära i mål angående lasten i enlighet med vad som stadgas beträffande bortfraktaren.

35 §.

Befälhavaren svarar icke för de förbindelser han i denna egenskap ingått å redarens eller lastägararens vägnar.

36 §.

Befälhavare är pliktig att ersätta skada, som han genom fel eller försummelse i tjänsten tillskyndar redare, lastägare eller annan vars rätt och bästa han har att bevaka. Skadeståndet må nedsättas efter vad med hänsyn till felets eller försummelsens beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt provas skäligt.

Om någon, som biträtt med lotsning av fartyget, genom fel eller försummelse vid uppdragets fullgörande ådragit sig skadeståndsskyldighet, må skadeståndet nedsättas efter de i första stycket angivna grunderna.

37 §.

När redaren det begär, 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 ej befälhavaren förfarit svikligen.

I redovisning skall befälhavaren 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.

38 §.

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

39 §.

1 mom. I den utsträckning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen förordnar skall befälhavaren å fartyget medföra skeppshandlingar jämte ett exemplar av denna lag.

2 mom. Befälhavaren är ansvarig för att föreskrivna dagböcker föras å fartyget. Om dagböcker stadgas i 13 kap.

41 §.

Befälhavaren är pliktig att till sådant antal och med rätt till den gottgörelse, som Konungen fastställer, till bestämmelseorten eller annan hamn, som fartyget skall anlöpa under resan, medtaga svenskt sjöfolk, vars hemsändande det åligger konsulerna att besörja eller som äger rätt till fri hemresa jämlikt 26 § sjömanslagen. Utan betalning är befälhavaren pliktig medtaga urna innehållande askan efter avliden svensk befälhavare eller sjöman, så ock hans efterlämnade effekter, såvitt de kunna medtagas utan olägenhet.

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

42 §.

Om fartyget på utländsk ort tages i mät eller för gäld belägges med kvarstad och det av skeppshandlingarna framgår, att fartyget är intecknat för gäld, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta kända inteckningshavare om utmätningen eller kvarstaden.

Huru vid skeppshandlingarna bör fogas bevis om inteckningsåtgärd, därom är särskilt stadgat.

43 §.

Efter det fartyget utklarerats och i övrigt är färdigt att avgå, må befälhavaren eller annan ombordanställd icke för gäld hindras att avresa, ej heller något av vad han för tjänsten fört ombord tagas i mät eller beläggas med kvarstad.

7 KAP.

Om gemensamt haveri och dispasch

211 §.

Extraordinär uppföring eller kostnad som, i syfte att bevara värden vilka gemensamt äro utsatta för fara på sjön, avsiktligt och skäligen göres till gemensam räddning från sådan fara, hänföres till gemensamt haveri och skall fördelas å fartyg, frakt och last.

Detsamma gäller utgift som enligt internationellt vedertagna grundsatser jämsättes med kostnad varom i första stycket sägs.

Beträffande den närmare innebörden av gemensamt haveri samt fördelningen därav skall, i den mån ej annat är uttryckligen överenskommet, gälla vad som följer av internationellt vedertagna grundsatser.

212 §.

Utredning och fördelning av gemensamt haveri (dispasch) skall, om ej annorlunda avtalats, verkställas i det land och på den ort redaren bestämmer.

Dispasch upprättas inom riket av lagfaren person (dispaschör), som förordnas av Konungen. Mot dispaschör gälla de jäv, som i rättegångsbalken äro stadgade för domare.

213 §.

Om besiktning för värdering av skada eller kostnad, som drabbat fartyg eller gods, stadgas i 318 §.

214 §.

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

Envar som haveriet rör är skyldig att ofördröjligen till dispaschören avlämna alla handlingar, vilka denne anser erforderliga för utredningen och fördelningen, samt att i övrigt tillhandagå dispaschören med upplysningar.

215 §.

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

Om redarens rätt att innehålla gods, som häftar för haveribidrag, stadgas 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 träffat fartyg eller last genom olyckshändelse och skall den icke vare sig hänföras till gemensamt haveri eller enligt 136 § fördelas efter samma grund, faller den såsom enskilt haveri å 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 ock för delar av lasten tillhörande skilda ägare, skola kostnaderna fördelas å den egendom för vars nytta de blivit gjorda enligt de för gemensamt haveri gällande grunderna. Kostnad för bärgning av last fördelas å lastens värde och den frakt som utgår för godset.

Utredning och fördelning av haveri som i andra stycket sägs verkställas av dispaschör på begäran av någon som har del i haveriet.

217 §.

När dispasch begäres, skall dispaschören genast på ändamålsenligt sätt anmana dem, vilka hava del i haveriet, att inom viss förelagd kort tid skriftligen anföra vad de finna nödigt till bevakande av sin rätt ävensom ingiva de handlingar som de vilja åberopa. Äro ingivna handlingar ofullständiga, bör dispaschören snarast infordra upplysning av vederbörande.

Sedan fullständiga handlingar inkommit, skall dispaschören så snart det kan ske upprätta dispaschen och hava den utskriven i erforderligt antal exemplar. Däri skall angivas vad den har att iakttaga som vill föra talan mot dispaschen.

Av dispaschen skall ett exemplar utgivas till den som begärt densamma; andra sakägare, som äro i behov av dispaschen, skola tillställas exemplar därav. Övriga delägare i haveriet 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 vilken ersättningsskyldighet ålegat, skall dispaschen genom tilläggsberäkning rättas därefter. Dispaschens upprättande må ej fördröjas endast av anledning att utsikt må finnas att erhålla ersättning för skada eller kostnad.

219 §.

Uppstår tvist angående ersättningsskyldighet som på grund av avtal om sjöförsäkring må åligga försäkringsgivaren, skall saken hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör. Om ej annorlunda avtalats, verkställs utredningen på den ort där försäkringen slutits eller där dispasch för den ort vanligen uppgöres. Det åligger dispaschören att i tillämpliga delar iakttaga vad ovan i detta kapitel stadgas om utredning av gemensamt haveri.

8 KAP.

Om skada genom fartygs sammanstötning

220 §.

Stöta fartyg samman med varandra, så att skada uppstår på det ena fartyget eller ombordvarande gods eller personer, och är sammanstötningen orsakad genom vållande å endera sidan, skall den skyldige ersätta uppkommen skada och förlust.

Har sammanstötningen orsakats 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, skall vardera sidan ersätta hälften av skadan.

Envar av de vållande svarar allenast för sin del av ersättningen. För skada å person skola dock de vållande svara en för båda och båda för en, med rätt för den som utgivit mera än vad på honom belöper att uttaga det överskjutande hos den andre under åtnjutande av den sjöpanträtt som tillkommer ersättningen.

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

221 §.

Om sammanstötning finnes hava inträffat av våda eller det ej kan utredas att den orsakats av vållande å endera sidan, skall vardera sidan svara för sin skada.

222 §.

Lika med sammanstötning mellan fartyg anses att till följd av fartygs manövrering eller eljest skada av ett fartyg orsakas på annat fartyg eller personer eller gods därå, utan att fartygen sammanstöta.

223 §.

Om befälhavares plikt att lämna hjälp, då hans fartyg sammanstött med annat fartyg, stadgas i 31 § 2 mom.

276 §.

Sjöpanträtt i inlastat gods tillkommer nedanstående fordringar:

1. bärjarlön samt fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri eller av annan kostnad, som skall fördelas efter enahanda grund (136 och 216 §§);

2. fordran på — — — lastägares räkning; och

3. fordran å — — — under resan.

Här upptagna — — — den äldre.

283 §.

Sjöpanträtt upphör, om talan icke i laga ordning väckes:

1. för fordran å bärgarlön, inom ett år från det bärgningsföretaget slutförts;
2. för fordran å ersättning för sammanstötning eller annan olyckshändelse samt för skada å person, inom ett år från den dag skadan inträffade;
3. för fordran å ersättning på grund av att last eller resgoods 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. för fordran för lämnade förnödenheter, som avses i 267 § 5, 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 lön eller annan gottgörelse på grund av tjänsteavtal skola icke anses enligt stadgandet under 6 förfalla till betalning på den grund att borgenären äger fordra förskott eller betalning.

Har fordran varom ovan sägs kommit under dispaschörs behandling, skall så anses som hade talan därom blivit väckt.

284 §.

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

1. för fordran å bärgarlön, inom två år från det bärgningsföretaget slutförts;
2. för 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;
3. för fordran å ersättning för sammanstötning eller händelse som avses i 222 §, inom två år från den dag skadan inträffade;
4. för fordran å utbekommande av belopp, som någon jämlikt 220 § tredje stycket erlagt utöver vad rätteligen belöper å honom, inom ett år efter det beloppet av honom själv utgivits;
5. för fordran å ersättning på grund av att last eller resgoods 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. för fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri eller av annan kostnad, som skall fördelas efter enahanda grund (136 och 216 §§), inom ett år från dispaschens dag.

Svarar i andra fall än ovan sägs gäldenären för ersättning eller för annan fordran med begränsning av redareansvaret eller allenast med inlastat gods, upphör fordringen, om talan icke i laga ordning väckes, för fordran å ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och för annan ford-

ran inom ett år efter det fordringen förföll till betalning. Äger borgenär för fordringen tillika hålla sig till redare, lastägare eller annan, utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller sådan rätt under tid som för fordran i allmänhet.

Har fordran varom ovan sägs kommit under dispasschörs behandling, skall så anses som hade talan därom blivit väckt.

286 §.

Befälhavare, som åsidosätter skyldighet att å fartyget medföra skeppshandlingar och ett exemplar av denna lag, dömes till dagsböter.

För vägran att i fall, som avses i 317 §, till besiktningsmän överlämna fartygs nationalitetshandling dömes befälhavaren till dagsböter.

287 §.

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

Den som lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i dagbok dömes till dagsböter, om ej för gärningen är stadgat svårare straff i brottsbalken.

288 §.

Försummar befälhavare att avgiva rapport enligt 40 §, dömes till dagsböter. Lämnar han i sådan rapport oriktig eller vilseledande uppgift, dömes till dagsböter, om ej för gärningen är stadgat svårare straff i brottsbalken.

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

289 §.

Om befälhavare eller redare vägrar någon som är därtill berättigad att taga del av innehållet i fartygs dagbok eller kladd till dagbok eller på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygets navigering och gången av dess maskineri, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Detsamma gäller, om redare åsidosätter sin skyldighet att förvara dagbok, kladd till dagbok eller uppteckning som förut sagts.

290 §.

Vägrar befälhavare utan lagligt hinder att i sådant fall, som avses i 41 §, å sitt fartyg medtaga befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter, dömes till dagsböter.

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 31 § 1 mom. eller vad som eljest åligger honom enligt god sjömanssed, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Uraktlåter befälhavare något av vad som åligger honom enligt 31 § 2 mom., dömes till dagsböter eller fängelse i högst två år.

292 §.

1 mom. Åsidosätter befälhavare vad som enligt 26 § åligger honom med avseende å fartygets behöriga skick, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

2 mom. Försummar redare att avhjälpa fel eller brist i fartygets behöriga skick varom han ägt eller bort äga vetskap, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

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 ombordvarande, dömes till dagsböter eller fängelse i högst två år.

293 §.

Den som å fartyg fullgör tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid försummar vad som enligt god sjömanssed åligger honom till förekommande av sjöolycka, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

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

294 §.

Den som å 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 icke kan fullgöra sina åligganden på betryggande sätt, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

295 §.

Har någon förbrutit sig på sätt som avses i 291 §, 292 § 1 mom., 293 § eller 294 § och har han därigenom ådagalagt olämplighet för den tjänst vari gärningen begåtts, skall domstolen förklara honom för viss tid eller för alltid förlustig behörighet att utöva sådan tjänst. Har han genom gärningen ådagalagt olämplighet för annan tjänst å fartyg, må han dömas förlustig behörighet därtill.

Om påföljd som här avses skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsstyrelsen samt, i fråga om radiotelegrafist, jämväl telestyrelsen.

296 §.

Vid tillämpning av vad som stadgas i detta kapitel dömes den såsom befälhavare, vilken trätt i befälhavarens ställe, och den såsom redare, vilken i redarens ställe haft befattning med fartyget.

297 §.

Vållar utlännning fartygs sammanstötning eller händelse som avses i 222 § eller medverkar han därtill och sker det utom riket i tjänst å utländskt fartyg, skall åtal för brottet icke äga rum här i riket.

13 KAP.

Om dagböcker, sjöförklaring och besiktning så ock om rättegång i sjörättsmål

Dagböcker

298 §.

Å handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst tjugu registerton skola, när fartyget är i drift, föras skeppsdagbok samt, 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 må medgiva undantag från skyldighet som nu sagts.

Angående förande av oljedagbok å vissa fartyg är särskilt stadgat.

299 §.

1 mom. Dagbok upprättas enligt formulär, som fastställas av sjöfartsstyrelsen; med beaktande av fartygs art och användning må olika formulär fastställas.

Anteckningar i dagbok skola göras i tidsföljd. Vad som förekommer under en vakt må tillsvidare upptecknas på en kladd men skall så snart det kan ske införas i dagbok.

Dagbok liksom kladd till dagbok skall föras med ordning och tydlighet. Anteckning däri må icke utplånas, överstrykas eller på annat sätt göras oläslig; i händelse av misskrivning skall särskild anteckning med rättelse ske.

2 mom. Fartygs dagböcker föras under befälhavarens tillsyn.

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

Maskindagbok föres av maskinchefen eller, efter dennes bestämmande, av den främste av det övriga maskinbefälet. I maskindagboken skall upp-

givas förrådet vid fartygets avgång från hamn av de för maskinens drift nödiga ämnena, förbrukningen därav för varje dygn samt eljest allt av vikt som rör maskineriets gång och skötsel. Vid angivande av tid skall följas samma tid, som användes i skeppsdagboken.

3 mom. Sjöfartsstyrelsen meddelar närmare föreskrifter om förande av dagbok.

300 §.

Ej må någon förvägras att, såvitt hans rätt är beroende därav, taga del av innehållet i dagbok, förd å svenskt fartyg eller å danskt, finskt eller norskt fartyg vilket befinner sig i svensk hamn. Vad nu sagts skall dock, då fråga är om sammanstötning med annat fartyg, gälla allenast i rättgång, i vilken talan föres på grund av sammanstötningen.

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

Vad i denna paragraf stadgas angående dagbok skall även gälla i fråga om kladd till dagbok ävensom på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygs navigering och gången av dess maskineri.

Besiktning

316 §.

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

317 §.

Uppstår fråga huruvida fartyg efter inträffad skada bör anses vara iståndssättligt eller icke, skall yttrande därom avgivas av minst tre besiktningsmän.

Besiktningsmännen förordnas, på begäran av fartygets ägare, redare eller befälhavare, inom riket av rätten i den ort, där besiktningen skall äga rum, från förteckning varom stadgas i 316 § samt utom riket av myndighet, som är behörig enligt lag eller sed å besiktningsorten, eller ock av svensk konsul eller, där sådan ej finnes, dansk, finsk eller norsk konsul.

När besiktning äger rum inom riket åligger det besiktningsmännen att avfordra fartygets befälhavare fartygets nationalitetshandling samt att, om fartyget förklaras icke vara iståndssättligt, ofördröjligen till sjöfartsstyrelsen insända avskrift av det avgivna yttrandet ävensom nationalitetshandlingen och bevis att de äro behörigen förordnade.

318 §.

Skada som i gemensamt haveri drabbat fartyg eller gods skall, om ska-

dan kan antagas vara av någon betydenhet och tillförlitlig utredning angående densamma icke annorledes åvägabringas, värderas av en eller flera besiktningsmän. Vad nu sagts skall även gälla i fråga om skada i enskilt haveri, såframt utredning om skadan erfordras för bestämmande av bidragsvärde å fartyg eller gods.

Den som äger del i haveriet må hos myndighet som sägs i 317 § begära förordnande för besiktningsmän eller eljest därtill utse den eller dem, för vilka han har förtroende.

319 §.

Om fartygets ägare eller redare eller någon, som i redarens ställe har befattning med fartyget, eller befälhavaren vill anordna annan besiktning än förut nämnts, äger han hos rätten i den ort, där besiktningen skall äga rum, begära förordnande för högst tre besiktningsmän eller eljest därtill utse den eller dem, för vilka han har förtroende. Samma rätt tillkommer lastägare, som vill låta besiktiga lasten.

320 §.

Besiktningsman må icke vägras erforderligt tillträde till fartyget och lasten, med mindre till följd därav skulle uppstå oskäligen kostnad för fartyget eller annan väsentlig olägenhet.

Rättegång i sjörättsmål

322 §.

När vid rådhusrätt till handläggning förekommer dispaschmål skola, utom tre eller fyra lagfarna ledamöter, tre i handel och sjöfart kunniga och erfarna personer hava säte och stämma i rätten. Prövning varom stadgas i 329 § 1 mom. samt 330 § första stycket så ock måls beredande må dock företagas av rättens ordförande.

Rättens ordförande utser, efter samråd med de lagfarna ledamöterna, för varje mål de särskilda ledamöterna från en förteckning, som sjöfartsstyrelsen efter samråd med handelskammaren i orten årligen upprättar för stad, vars rådhusrätt äger upptaga dispaschmål. Förteckningen skall upptaga minst tolv personer. Om på grund av förfall eller annat hinder föreskrivet antal ledamöter ej kan utses från förteckningen, kallas annan lämplig person att inträda såsom särskild ledamot i rätten.

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

326 §.

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

328 §.

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

329 §.

1 mom. Vill någon föra talan mot dispasch, skall han inom fyra veckor från dispaschens dag hos rådhusrätten anmäla klander. Den som anmält klander skall inom två månader från dispaschens dag hos rådhusrätten fullfölja sin talan genom klanderinlaga. Finnes uppenbart att talan icke kan upptagas till prövning, skall den omedelbart avvisas av rätten.

Dispasch, som ej behörigen klandrats, länder till efterrättelse.

2 mom. Beträffande klander av dispasch skall vad som är föreskrivet om besvär över underrätts slutliga beslut äga motsvarande tillämpning, om ej annorlunda stadgas i denna lag.

Upptages klander av dispasch, äger motparten utfå en avskrift av klanderinlagan. Vill han bemöta klandret, skall han inom fyra veckor efter fullföljdstidens utgång till rådhusrätten inkomma med skriftlig förklaring.

Prövas för utredningen eller målets beredande erforderligt att part eller annan höres muntligen, förordnar rätten därom på lämpligt sätt. Förhandling må ock äga rum för behandling av rättegångsfråga eller del av saken som må avgöras särskilt.

330 §.

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 besvärinlaga. Finnes besvärstalan ej vara fullföljd på föreskrivet sätt eller inom rätt tid, skall den avvisas av rätten.

Om klagandens skyldighet att nedsätta fullföljdsavgift samt belopp till säkerhet för kostnadsersättning åt motpart skola bestämmelserna i 54 kap. 17 och 18 §§ rättegångsbalken äga motsvarande tillämpning; vad klaganden har att iakttaga enligt 56 kap. 2 § samma balk skall fullgöras hos rättens ordförande och skall vad i övrigt där sägs om hovrätt avse rättens ordförande.

Beträffande besvärstalan som här avses och förfarandet i högsta domsto-

len skall i övrigt i tillämpliga delar gälla vad som är föreskrivet om besvär över hovrätts slutliga beslut, dock erfordras icke prövningstillstånd.

Denna lag träder i kraft den

Genom denna lag upphävas

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

2) 79 § andra stycket sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530).

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

Inledning

De för sjölagskommittén meddelade direktiven återges i sjölagskommitténs andra delbetänkande¹ rörande bärgarlönens fördelning, sjöförklaring m. m. I direktiven framhåller dåvarande chefen för justitiedepartementet särskilt vissa frågor som bör av utredningen tagas upp till övervägande. Bortsett från de spörsmål som redan behandlats i kommitténs tidigare förslag nämnes sålunda i direktiven vissa frågor sammanhängande med registreringen av fartyg, den för sjörätten speciella bolagsform som benämnes partrederi, några problem berörande befraktningsrätten samt sjölagens bestämmelser om gemensamt haveri. Vidare påpekas, att ansvarsbestämmelserna och de processuella bestämmelserna, däri inbegripet reglerna om dispaschförfarandet, i flera avseenden är föråldrade och i behov av översyn samt att kommittén bör uppmärksamma de lagstiftningsproblem som uppkommer vid en svensk anslutning till tre år 1952 utarbetade internationella konventioner innefattande vissa regler om dels civil domsrätt i tvister rörande fartygskollisioner, dels straffrättslig domsrätt i anledning av fartygskollisioner och dels kvarstad å fartyg. Bestämmande i övrigt för utredningens omfattning kan enligt direktiven i viss mån komma att bli de överläggningar som planenligt bör upptagas med motsvarande sakkunniga i de övriga nordiska staterna.

Sjölagskommittén har, efter överläggningar med de danska, finska och norska sjölagskommittéerna dels i Helsingfors augusti 1961 dels i Oslo augusti 1963 och dels i Göteborg augusti 1964, numera slutfört arbetet på en revision av sjölagens bestämmelser om fartygs befälhavare (3 kap.) och om gemensamt haveri (7 kap.). Den norska kommittén har under hösten 1963 framlagt lagförslag rörande dessa ämnen. Från de danska och finska kommittéerna föreligger preliminära lagförslag.

Det nu avgivna betänkandet innefattar åtskilliga ändringar av bestämmelserna i sjölagens befälhavarekapitel. I stället för de i sagda kapitel upptagna reglerna om besiktning och om fartygs dagböcker föreslås att vissa regler härom införes i sjölagens 13 kap. Sjölagens bestämmelser om gemensamt haveri har i betänkandet helt omarbetats. Ytterligare innehåller betänkandet delvis ändrade eller nya ansvarsbestämmelser (12 kap.) ävensom vissa jämkningar av föreskrifterna om dispaschförfarandet (13 kap.).

¹ SOU 1963: 20 s. 21 ff.

Förslaget till lag om ändring i sjölagen

5 a §.

Förevarande paragraf i sjölagens första kapitel, vilken tillkom genom 1914 års sjösäkerhetslagstiftning, har upptagits i kommitténs förslag med hänsyn till sambandet med 26 §. Paragrafen omfattas av ett förslag till lagstiftning angående säkerheten å fartyg som för närvarande beredes inom kommunikationsdepartementet. Kommittén har i sitt förslag givit paragrafen den lydelse som den torde komma att erhålla i sistnämnda förslag (jfr vidare nedan vid 26 och 292 §§).

6 §.

Paragrafen erhöll nuvarande lydelse genom 1914 års sjölagsändringar. Den upptager bestämmelser om när fartyg efter inträffat haveri skall anses icke vara iståndsättligt samt föreskrifter rörande besiktning för utrönande av iståndsättligheten.

De privaträttsligt betydelsefulla bestämmelserna om när fartyg skall anses icke vara iståndsättligt har, med någon redaktionell jämkning, bibehållits under denna paragraf medan övriga föreskrifter återfinns bland de i förslaget 13 kap. upptagna reglerna rörande besiktning (316—320 §§).

Det må erinras om att fartygs kondemnation medför viss civilrättslig verkan enligt sjölagens 73, 128 och 270 §§.¹ Angående inverkan på befälhavares och sjömans tjänsteavtal se 6 och 41 §§ sjömanslagen.

23 §.

Enligt denna paragraf, som kvarstår oförändrad sedan sjölagens tillkomst, skall tvist rörande orten eller villkoren för försäljningen på offentlig auktion av ett partrederis fartyg vid rederiets upplösning avgöras av skiljemän. Enligt 331 § sjölagen skola skiljemännen vara tre och utses i den ordning lagen om skiljemän bestämmer. Sistnämnda lagrum skall enligt kommitténs förslag upphöra att gälla. I stället har i förevarande paragraf införts föreskrift därom att tvist som här avses skall avgöras av tre skiljemän enligt bestämmelserna i lagen om skiljemän. Ändringen är redaktionell; bestämmelserna torde komma att övervägas ytterligare i samband med arbetet på en revision av sjölagens regler om partrederi.

¹ Jfr även 199 § sjölagen och Regel XVIII i YAR.

24 §.

Sjölagen innehåller i 24 § — som icke ändrats sedan lagens tillkomst — bestämmelser rörande rätt för partredare, som har större del i fartyget än hälften, att övertaga fartygets förande. Kan överenskommelse ej träffas om redarens lönevillkor i hans egenskap av fartygets befälhavare, gäller att tvisten skall avgöras av skiljemän. Sistnämnda stadgande har i förslaget jämkats på enahanda sätt som motsvarande bestämmelse i förslaget 23 §.

Enligt förslaget skall ifrågavarande föreskrifter, i sak oförändrade, sammanföras med bestämmelserna om partrederi i sjölagens 2 kap. Såsom ett andra stycke i paragrafen upptager förslaget, med redaktionella jämkningar, bestämmelsen i 61 § sjölagen om hur partredare, som är delägare i fartyget till mer än hälften, kan skiljas från befattningen som fartygets befälhavare.¹ Liksom i fråga om 23 § torde bestämmelserna komma att övervägas ytterligare i samband med arbetet på en revision av partrederireglerna.

3 KAP.

Om fartygs befälhavare

Avsevärda ändringar har skett i bestämmelserna i förevarande kapitel efter sjölagens tillkomst. I samband med 1914 års sjösäkerhetslagstiftning kompletterades bl. a. 26 § (befälhavarens skyldigheter med hänsyn till fartygets sjövärdighet) samt 40 § (rapport och sjöförklaring i anledning av sjöolycka). Vid införandet av 1922 års sjömanslag utbröts en del av bestämmelserna ur sjölagen. Av andra lagändringar må nämnas att genomförandet av 1936 års befraktningslagstiftning föranledde att 28, 31, 48, 49, 52, 54, 59 och 60 §§ erhöll ändrad avfattning, varjämte vissa andra lagrum upphörde att gälla. Sistnämnda två lagrevisioner utgjorde resultatet av nordiskt lagsamarbete.

I direktiven för sjölagskommittén beröres icke sjölagens stadganden om befälhavaren, bortsett från hans skyldighet att upprätta rapport och avgiva sjöförklaring i anledning av vissa inträffade händelser. Däremot omnämnes att i direktiven för den norska sjölagskommittén framhålls att sjölagens bestämmelser om befälhavaren synes vara i behov av omarbetning.

Mellan bestämmelserna i sjölagens tredje kapitel i den svenska sjölagen, å ena sidan, samt den danska och den norska sjölagen, å andra sidan, föreligger för närvarande vissa skiljaktigheter, främst beroende på att en del lagändringar kommit till stånd utan föregående samråd mellan länderna. I stort sett har dock den sedan sjölagarnas tillkomst rådande överensstämmelsen bibehållits. En olikhet består däri att svenska sjölagen innehåller den i det föregående omnämnda bestämmelsen om skyldighet för befälhava-

¹ Ang. 61 § sjölagen jfr NJA II 1922 s. 398 f (prop. 1922 nr 13 s. 83 f).

ren att till sjöfartsstyrelsen avgiva rapport angående vissa händelser. Den bestämmelse saknar motsvarighet i de danska och norska sjölagarna. Finskt lagutkast med föreskrifter angående befälhavaren utgår emellertid från att en liknande bestämmelse skall upptagas i den finska sjölagen. Och i den svenska sjölagskommitténs andra delbetänkande kvarstår ifrågavarande regel, med modifikationer (40 §). — Den finska sjölagens bestämmelser om fartygs befälhavare ansluter sig för övrigt nära till den svenska sjölagen.

Vid de överläggningar, som ägt rum mellan de nordiska sjölagskommittéerna, har icke ifrågasatts att vidtaga några mera väsentliga sakliga ändringar i befälhavarekapitlet. I likhet med vad tidigare förordats beträffande reglerna om sjöförklaring har man från svensk liksom från dansk och norsk sida funnit sig böra föreslå att nuvarande bestämmelser om besiktning i befälhavarekapitlet — 41 och 42 §§ samt 43 § tredje stycket — revideras och överföres till sjölagens 13 kap. Detsamma gäller bestämmelserna om dagbok å fartyg.

Utöver det nu sagda har den norska sjölagskommittén i Innstilling IV, oktober 1963, föreslagit — bortsett från vissa justeringar av enskilda bestämmelser varom i stort sett enighet kunnat vinnas inom de fyra kommittéerna — att regler angående befälhavarens tjänsteförhållanden överföres till sjömanslagen och att vissa andra bestämmelser i befälhavarekapitlet flyttas eller upphäves. Å danskt och finskt håll har man förklarat sig obenägen att för närvarande vidtaga någon större omflyttning av bestämmelser i sjölagen och i den övervägande socialt betingade sjömanslagen samt förordat att i det väsentliga bli stående vid den reglering av befälhavarens plikter gentemot, förutom det allmänna, redaren och tredje man som nu finnes i sjölagen.

Å svensk sida har man förmenat, att då varken från det praktiska livets sida eller eljest framkommit önskemål om ändring av gällande lagbestämmelser i de hänseenden varom här är fråga, anledning saknas att föreslå sådana ändringar och detta så mycket mindre som det måste anses vara av stor betydelse att själva sjölagen ger uttryck för det självständiga ansvar, som är förenat med ställningen av befälhavare. Vad angår förhållandet emellan sjölagens och sjömanslagens bestämmelser har kommittén funnit det angeläget att i möjligaste mån undvika förslag som skulle föranleda ändringar jämväl i sjömanslagen, med hänsyn till att nyligen tillsatts utredning med uppgift att verkställa översyn av denna lag.¹

Sjölagskommittén har vid sina överväganden kommit fram till de resultat som skall närmare anges vid de skilda paragraferna nedan. Bestämmelserna i 26—35 §§ — om befälhavarens skyldigheter med hänsyn till fartygets sjövärdighet, angående befälhavarens plikt att vara ombord å fartyget och om förfall för befälhavaren, om hans ansvar för navigeringen och

¹ Jfr nedan vid 25 §.

skyldigheter i fall av sjönöd m. m. samt hans s. k. ställningsfullmakt — överensstämmer tämligen väl med de övriga kommittéernas lagtext. Därutöver upptages i betänkandet några stadganden till vilka motsvarighet finnes i de danska och finska lagtexterna.

I förevarande sammanhang bör påpekas, att den norska sjölagskommittén i sin Innstilling IV uttalar att placeringen i sjölagen av befälhavarekapitlet och dess bestämmelser under de föreslagna 26—35 §§ får anses preliminär, enär den blivande revisionen av bestämmelserna om fartygsregistrering kan föranleda en utbyggnad av den norska sjölagens regler efter det nuvarande inledande kapitlet och förty göra en framflyttning av såväl 2 som 3 kap. önskvärd.

25 §.

Som förut antytts är det förenat med svårigheter att systematiskt nå en ändamålsenlig avgränsning mellan vissa av sjömanslagens regler och bestämmelser i sjölagens befälhavarekapitel. Det centrala i sjömanslagen utgöres av bestämmelser om besättningens tjänsteavtal samt besättningens övriga rättigheter och skyldigheter i tjänsten. Sjömanslagen innehåller emellertid även stadganden angående befälhavaren, nämligen såvitt rör befälhavarens tjänsteavtal, hans befälsmyndighet samt hans skyldigheter mot besättningen, medan sjölagen upptar bestämmelser angående befälhavarens tjänsteplikter i övrigt, således i första hand mot redare och lastägare.¹ Det ankommer icke på sjölagskommittén att behandla dessa systematiska problem eller närmare ingå på sjömanslagens regler. Emellertid innefattar kommitténs förslag på enstaka punkter några mindre jämkningar som berör sjömanslagen, nämligen där detta synes påkallat med hänsyn till de ståndpunkter som intages av kommittéerna i de andra nordiska länderna. Dock föreslås endast en ändring i nämnda lag, upphävande av 79 § andra stycket.

Sjölagen innehåller i gällande lydelse hänvisningar till sjömanslagen. I 48 § andra stycket finns sådan hänvisning vad beträffar befälhavarens behörighet att å redarens vägnar antaga och avskeda fartygets besättning. Sjölagskommittén föreslår, att i förevarande paragraf införes en hänvisning till vad som i sjömanslagen stadgas angående befälhavarens tjänsteavtal och hans ställning ombord (jfr sjömanslagen 1 kap. och 3 kap. 44 § första stycket).

26 §.

Lagrummet erhöll gällande lydelse i samband med 1914 års sjölagsändringar. Såsom nämnts vid 5 a § beredes för närvarande inom Kommunikationsdepartementet ett förslag till lagstiftning angående säkerheten å fartyg. Förslaget kommer att omfatta bl. a. förevarande paragraf och samråd har härutinnan ägt rum med sjölagskommittén. Paragrafen torde komma att föreslås få det innehållet, att befälhavaren skall *dels* innan resa anträdes

¹ NJA II 1922 s. 319 (prop. 1922 nr 13 s. 33 f, jfr s. 81 f).

tillse att fartyget är i behörigt skick i de hänseenden som avses i 5 a §, *dels* under resa vaka över att fartyget hålles i behörigt skick och *dels* ofördröjligen underrätta redaren eller den, som i redarens ställe har befattning med fartyget, angående sådana fel eller brister i fartygets behöriga skick, som ej genast kan avhjälpas. I överensstämmelse härmed har paragrafen upptagits i betänkandet.

Motsvarighet till *första och andra styckena* möter i sjölagen 26 § och, i viss mån, 32 §. Jfr förslaget 5 a och 29 §§.

Bestämmelserna i *tredje stycket* om befälhavarens underrättelseplikt gentemot redaren i vissa fall är ny i detta sammanhang; jfr även sjölagen 52 § samt förslaget 33 §. Uttrycket »den som i redarens ställe har befattning med fartyget» har till avfattning och innebörd motsvarighet i gällande 292 § 1 och 2 mom. samt i förslaget 214, 296 och 319 §§; jfr vid de båda förstnämnda paragraferna.

Såsom obehövlig har uteslutits föreskriften i 26 § sjölagen rörande befälhavarens skyldighet att föranstalta om undersökning av fartyget efter inträffad grundstötning.¹ Paragrafen torde komma att närmare motiveras i det blivande förslaget till lag om säkerheten å fartyg.

Straffbestämmelse i anslutning till denna paragraf återfinnes i förslaget 292 § 1 mom.

27 §.

Under denna paragraf har med redaktionella jämkningar upptagits bestämmelserna i dels 45 § andra stycket sjömanslagen och dels 29 § sjölagen. Förslaget överensstämmer med det finska lagutkastet och det norska förslaget. Det danska förslaget upptager icke motsvarighet till första stycket (sjömanslagen 45 § andra stycket) men överensstämmer eljest med de andra nordiska texterna. Av förut berörda skäl går kommitténs förslag trots denna utformning av 27 § icke ut på ändring eller upphävande av bestämmelsen i 45 § andra stycket sjömanslagen. I den mån tonvikten mera lägges på bestämmelsens karaktär av tjänstgöringsföreskrift för styrmän än på syftet att reglera beslutanderätten vid förfall för befälhavaren torde bestämmelsen f. ö. alltjämt försvara sin plats i sjömanslagen.

Föreskrifterna i denna paragraf är endast såtillvida straffsanktionerade som en befälhavare, vilken lämnar sitt fartyg när det är i fara utan att iakttaga vad som åligger honom enligt förslaget 31 § 1 mom. — bl. a. att ej utan vidare lämna fartyget när det är i sjönöd — eller eljest enligt god sjömanssed, kan bestraffas enligt bestämmelser upptagna i förslaget 291 §.

28 §.

Paragrafen upptager bestämmelser svarande mot 44 § andra stycket sjömanslagen och 30 § sjölagen. Förslaget överensstämmer med de danska

¹ Ang. nämnda föreskrift — som ursprungligen upptogs i 32 § sjölagen — se NJA II 1891 s. 35. Jfr nedan under 13 kap., om besiktning.

och finska utkastet i denna del samt väsentligen också med det norska förslaget.

Enligt förslaget bibehålles dels sjömanslagens bestämmelse, att då befälhavaren avlider, blir urståndsatt att föra fartyget eller överger tjänsten den främste av styrmännen träder i hans ställe till dess ny befälhavare utsetts, dels föreskriften i sjölagen, att underrättelse till redaren alltid ofördröjligen skall ges i dylika fall. Bestämmelserna i sjölagen att befälhavaren, om redarens föreskrift icke utan olägenhet kan avvaktas, utrikes skall samråda med konsul innan han sätter annan i sitt ställe och att konsul i vissa fall äger förordna ny befälhavare har däremot utelämnats. Med hänsyn till moderna kommunikationsförhållanden kan det förutsättas att erforderlig kontakt med redaren i regel skall kunna etableras; något praktiskt behov av att ifrågavarande bestämmelser bibehålles torde därför icke föreligga.

På skäl som förut anförts, bl. a. vid 27 §, går kommitténs förslag icke ut på ändring eller upphävande av sjömanslagens mot förslaget svarande bestämmelser.

29 §.

Paragrafen svarar närmast mot 32 § sjölagen. Enligt detta lagrum åligger det befälhavaren att bl. a. tillse, att vaktmanskap finnes på däck, att sjö-vakt och behörig utkik hålles, att behörigt vaktbefäl ständigt för kommandot ombord samt att erforderliga orts- och deviationsbestämningar företas. Dessa åligganden faller inom ramen för vad god sjömanssed bjuder att en fartygsbefälhavare iakttar. En detaljerad reglering härav torde för övrigt i viss utsträckning komma till stånd genom den förestående lagstiftningen om säkerheten å fartyg. Kommittén har funnit det vara ändamålsenligt, att reglerna i 32 § sjölagen ersättes med ett allmänt stadgande, enligt vilket befälhavaren skall sörja för att fartyget framföres och handhas på ett sätt som är förenligt med god sjömanssed samt har utformat första punkten av förevarande paragraf i enlighet härmed. De övriga nordiska lagtexterna upptar stadganden av samma innebörd.

I och för sig torde befälhavarens ifrågavarande åligganden vara uttömmande reglerade genom en bestämmelse av det innehåll som nu sagts. De övriga nordiska kommittéerna har också begränsat sig därtill. Emellertid har det inom den svenska kommittén förmenats vara önskvärt, att den allmänna bestämmelsen kompletteras med en uttrycklig föreskrift att befälhavaren skall tillse att navigatoriska hjälpmedel utnyttjas i erforderlig omfattning samt att lämpliga försiktighetsmått vidtas mot faror, som må hota i följd av is eller väderlek eller andra omständigheter. En dylik bestämmelse synes jämväl kunna bidra till att stärka befälhavarens ställning i förhållande till redaren.

Enligt förslaget 293 § kan straff ådömas den som under tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss försummar vad som enligt god sjömanssed åligger honom att iakttaga till förekommande av sjöolycka.

30 §.

I förevarande paragraf har, med jämkad avfattning, upptagits bestämmelsen i 33 § sjölagen om befälhavares skyldighet att på förhand skaffa sig kännedom om lokala påbud och föreskrifter rörande sjöfarten å de orter han skall anlöpa under resan. Föreskriften i samma lagrum att befälhavaren i händelse av krig eller blockad skall söka upplysning om vad han har att iakttaga med hänsyn till säkerheten för fartyg och last har ansetts kunna utgå. I den mån ändamålet med en sådan föreskrift icke tillgodoses redan genom den förstnämnda bestämmelsen är befälhavarens skyldighet härutinnan likväl så klar att den särskilda erinran därom, som stadgandet innefattar, kan betraktas som överflödig. Kommitténs förslag överensstämmer med de danska och norska kommittéernas förslag. Enligt det finska förslaget vidtages ej någon ändring av de gällande bestämmelserna, vilka väsentligen överensstämmer med motsvarande svenska regler.

31 §.

Beträffande befälhavares åligganden när fartyget råkar i sjönöd och hans skyldigheter i förhållande till andra sjöfarande, som utsatts för eller hotas av sådan fara, meddelas föreskrifter såväl i sjölagen som annorstädes. I 43 § sjölagen, som kvarstår utan ändring sedan lagens tillkomst, meddelas utförliga bestämmelser om vad befälhavaren skall iakttaga om fartyget råkar i sjönöd. I lagens 34 a och b §§, tillkomna vid 1914 års sjölagstiftning, upptages stadganden rörande befälhavarens åligganden då han anträffat någon i sjönöd eller eljest fått kännedom om att någon råkat i sådan nöd eller erhållit kunskap om någon sjötrafiken hotande fara. I anslutning härtill har särskilda föreskrifter utfärdats genom sjönödskungörelsen den 30 juni 1952. Om fartyg stött samman med varandra, gäller sedan 1912 års sjölagsändringar vad som under sjölagens sammanstötningsskapitel föreskrives i 223 § om befälhavares undsättningsplikt m. m.

Enligt sjölagskommitténs förslag sammanföres — liksom enligt det norska förslaget — under förevarande paragraf bestämmelserna om befälhavarens åligganden då fartyget råkat i sjönöd och lagreglerna om hans undsättningsplikt i olika fall. Dessa föreskrifter har ett inbördes systematiskt samband. Såvitt rör bestämmelserna i 223 § sjölagen uttalades i samband med lagstiftningen av lagrådet, att dessa, rätteligen hörande till sjölagens tredje kapitel, borde upptagas i detta kapitel.¹ Att så icke skedde motiverades med hänvisning till den dittills bevarade skandinaviska gemensamheten beträffande sjölagens åttonde kapitel. Det torde nu vara motiverat att låta systematiska hänsyn vara utslagsgivande. Till skillnad från det föreliggande norska förslaget överför det svenska till 3 kap. även föreskrifterna i 223 § att befälhavaren i fall av sammanstötning skall för det andra fartygets be-

¹ NJA II 1915 s. 409 f.

fälhavare uppge sitt fartygs namn och hemort samt den hamn varifrån det kommer och den till vilken det skall gå.

Under paragrafens 1 mom. har — i väsentlig överensstämmelse med de övriga nordiska texterna — upptagits bestämmelser svarande mot sjölagens 43 §. Råkar fartyget i sjönöd, skall sålunda befälhavaren göra allt som står i hans makt för att rädda detsamma. Till skillnad från sjölagen nämner förslaget här uttryckligen — och före fartyget — de ombordvarande samt dessutom lasten, såsom det viktigaste av de ytterligare intressen befälhavaren har att tillvarataga. Liksom enligt sjölagen ålägges befälhavaren särskilt att sörja för att skeppshandlingarna bringas i säkerhet samt att föranstalta om bärgning av fartyg och gods; till skillnad från sjölagen gör förslaget dock icke dessa skyldigheters inträde beroende av att läget är så allvarligt att fartyget måste överges. Det innefattar ingen saklig ändring att dagboken icke uttryckligen nämnes i texten, eftersom den är att betrakta som skeppshandling.

Sjölagens bestämmelser om att befälhavaren som regel skall leda bärgningsarbetet och förteckna bärgat gods m. m. har utmönstrats såsom otidsenliga. Föreskrifterna torde numera icke överensstämma med vad som är brukligt. Bärgningsarbete ledes i allmänhet av bärgaren, icke av haveristen. Beträffande stadgandet i sjölagen 43 § sista stycket om besiktning hänvisas till vad nedan anföres under 13 kap.

Såsom ett andra stycke av detta moment har upptagits föreskriften rörande befälhavarens skyldighet att stanna kvar ombord på fartyget under sjönöd. Enligt föreskriften i dess gällande lydelse får befälhavaren överge fartyget först när det ej längre är möjligt att rädda det. Att bibehålla en så kategoriskt utformad föreskrift skulle enligt kommitténs uppfattning varken vara rimligt eller realistiskt. Det skulle kunna leda till onödig förlust av människoliv och ge stöd åt ett förlegat betraktelsesätt rörande en fartygsbefälhavares plikter. I förslaget har därför — i anslutning till de övriga nordiska lagtexterna — stadgandet avfattats så, att befälhavaren kan överge fartyget även innan dess räddning blivit omöjlig, om nämligen läget är sådant att hans liv är i allvarlig fara.

Straffbestämmelse som anknyter till detta moment är upptagen i förslagens 291 § andra stycket.

Paragrafens 2 mom. upptager bestämmelser om befälhavares ifrågavarande skyldigheter i förhållande till andra sjöfarande.

I syfte att täcka vad som avses med bestämmelserna i 34 a och b §§ sjölagen och i överensstämmelse med det norska förslaget har såsom ett första stycke i detta moment upptagits en föreskrift av innebörd att befälhavare är skyldig att lämna envar som råkat i sjönöd eller eljest hotas av fara till sjöss all den hjälp som är möjlig och erforderlig, så långt det kan ske utan att hans eget fartyg och de ombordvarande där utsättes för allvarlig fara.

Såsom ett andra stycke i momentet har, utan saklig ändring, inarbetats

reglerna, för fall av sammanstötning mellan fartyg, om befälhavarens skyldigheter i förhållande till det fartyg med vilket hans fartyg sammanstött. Kommittén har övervägt huruvida uttrycklig bestämmelse bör meddelas därom att befälhavaren icke får bege sig från olycksplatsen utan att ha förväissat sig om att detta kan ske utan att det andra fartyget eller dess ombordvarande därigenom undandrages erforderligt bistånd. Det har emellertid ansetts att sådan skyldighet ändock följer av föreskrifterna i detta moment.

Underlåtenhet att ställa sig dessa bestämmelser till efterrättelse skall kunna beivras enligt förslaget 291 § tredje stycket.

En bestämmelse, enligt vilken Konungen meddelar närmare föreskrifter om vad befälhavare skall iakttaga i och för räddning av nödställda och avvärjande av faror som hotar sjöfarten, har upptagits i ett tredje stycke av momentet (jfr sjönödskungörelsen¹).

32 §.

Under denna paragraf upptager förslaget utan ändring reglerna i 31 § sjölagen, enligt vilka befälhavaren skall tillse att lastning och lossning föresiggår och resa företages med tillbörlig skyndsamhet samt före inledande av bärgningsföretag noga överväga om företaget är förenligt med hans skyldigheter emot dem, vilkas rätt och bästa han har att bevaka. Motsvarande bestämmelser upptages i det danska utkastet och även det finska utkastet bibehåller gällande bestämmelser på denna punkt. Den norska kommittén däremot har föreslagit att bestämmelserna skall utgå.

Till motivering av de nuvarande reglerna har anförts bl. a. — under erinran att vissa regler angående deviation eller annat uppehåll finnes i befraktningskapitlet (98 §) och i konossementslagen (4 § 4 mom.) — att det förhållandet att deviationen tidigare fått sin huvudbehandling i befälhavarekapitlet hade sin grund däri, att det problem som här möter sträcker sig vida utöver befraktningskapitlet. Med bestämmelsernas utformning har åsyftats att ange de inskränkningar, som vid sidan av befraktningsreglerna föreligger i befälhavarens rätt till deviation.²

Någon anledning att frångå den uppfattning som sålunda kommit till uttryck lär icke föreligga så länge principen om befälhavarens självständiga ställning upprätthålles; jfr bl. a. vid 34 §.

Med anledning av viss kritik, som under remissbehandlingen av kommitténs tidigare betänkande rörande bl. a. bärgarlön framförts mot föreskriften om befälhavarens andel i bärgarlön, må i detta sammanhang påpekas, att av bestämmelserna i förevarande paragraf — liksom av andra bestämmelser, t. ex. förslaget 31 § — följer att befälhavaren är pliktig att vid

¹ SFS 1952:581.

² Jfr NJA II 1936 s. 282.

inledande av bärgningsföretag taga behörig hänsyn till företagets risker för fartygets ombordvarande.

33 §.

Bestämmelserna i förevarande paragraf avhandlar frågan om befälhavarens ställningsfullmakt för redaren. De är så gott som helt överensstämmande med nu gällande 48 och 49 §§ samt 52 § första stycket, vilka lagrum erhöll sin lydelse genom 1936 års sjölagstiftning. I det förslag, som låg till grund för nämnda lagstiftning, hade bestämmelserna med avseende å fall, då befälhavaren överskridit ställningsfullmaktens gränser, en annan, förenklad avfattning. Efter anmärkning av lagrådet utformades bestämmelserna i närmare anslutning till tidigare lagregler i ämnet,¹ och anledning synes knappast föreligga att nu taga upp till omprövning detta övervägande redaktionella spörsmål.

Det danska utkastet behandlar under denna paragraf icke endast befälhavarens ställningsfullmakt för redaren utan också hans skyldigheter mot och ställningsfullmakt för lastägaren. Enligt det norska förslaget — vilket såsom förut nämnts icke upptar motsvarighet till det svenska förslaget 32 § — har reglerna om befälhavarens ställningsfullmakt för redaren införts i §§ 32 och 33. Det finska förslaget låter nu gällande regler i detta ämne kvarstå oförändrade.

De danska och norska texterna har kompletterats så att därav uttryckligen framgår, att befälhavarens behörighet att anskaffa penningar för ändamål, som avses i första stycket av förevarande paragraf, omfattar icke endast rätt att sälja av redarens gods eller av lasten utan även rätt att pantsätta sådan egendom. Inom den svenska kommittén har det ansetts, att ett förtydligande i detta hänseende är överflödigt.

34 §.

I denna paragraf har sammanförts sjölagens bestämmelser i 53 och 54 §§ angående befälhavarens skyldigheter gentemot lastägaren och hans ställningsfullmakt för denne. Bestämmelserna ger uttryck för uppfattningen om befälhavarens ställning såsom syssloman för lastägaren, alltså om befälhavaren som en även i förhållande till redaren i viss mån självständigt handlande man.²

Även det norska förslaget upptager här bestämmelserna om befälhavarens skyldigheter mot och ställningsfullmakt för lastägaren medan dessa frågor enligt det danska utkastet, såsom förut nämnts, regleras i § 33.

35 §.

I denna paragraf har, liksom i det danska utkastet och det norska försla-

¹ NJA II 1936 s. 282 ff.

² NJA II 1936 s. 292 ff.

get, upptagits bestämmelsen i 58 § sjölagen. En motsvarande regel har upptagits i det finska utkastets 67 §.

36 §.

Sjölagen innehåller i 59 § en allmän föreskrift angående skyldighet för befälhavare att ersätta skada, som han genom fel eller försummelse i tjänsten tillskyndar redare, lastägare eller annan, vars rätt och bästa han har att bevaka. Tillika gäller, att skadeståndet må nedsättas efter ty skäligt prövas, med hänsyn till beskaffenheten av fel eller försummelse som ligger befälhavaren till last, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt.

Motsvarighet till dessa föreskrifter föreslås i förevarande paragraf *första stycket*.

Sjölagen innehåller vidare stadgande av innehåll att om åtgärd vidtagits enligt beslut som fattats i skeppsråd (jfr sjölagen 195 §) befälhavaren ej på den grund är fri från ansvarighet. Stadgandet har såsom obehövt och i viss mån missvisande icke upptagits i förslaget.

I 1964 års proposition med förslag till nya regler om redareansvarets begränsning, har departementschefen — med anledning av en från stats-tjänstemannaförbundets sida under remissbehandlingen gjord hemställan — uttalat¹, att starka skäl talar för att lots jämföras med befälhavare och besättningsmedlem (jfr sjömanslagen 50 §) i fråga om möjlighet till jämkning av skadestånd och att spörsmålet torde böra närmare övervägas av sjölagskommittén. Även kommittén har funnit att dylik jämförelse bör föreligga. Lots har för övrigt enligt de regler om bärjarlön, som trätt i kraft den 1 januari 1965,² blivit jämförd med medlem av besättningen. Bestämmelse rörande jämkning av skadestånd, som den kan ha att utgiva vilken ådragit sig ersättningsskyldighet genom fel eller försummelse vid lotsning av fartyg, har upptagits såsom ett *andra stycke* i förevarande paragraf.

Med lotsning avses här icke endast lotsning i egentlig mening utan varje form av biträde, som lots i denna sin egenskap lämnar fartyg vid dess framförande, ankring eller förtöjning; jfr bestämmelserna i 17 och 24—26 §§ lotsförordningen. Begreppet skall alltså tolkas i vidsträckt bemärkelse och det bör i och för sig icke vara av betydelse huruvida lotsningen utföres av kronolots eller av annan. Om biträdet lämnas av någon som tillhör besättningen och för vilken bestämmelsen i 50 § sjömanslagen är avsedd, blir emellertid tillämpning av förevarande paragraf utesluten.

37 §.

Paragrafen innehåller i huvudsak samma bestämmelser om befälhavarens redovisningsplikt i förhållande till redaren som 60 § sjölagen. Med hänsyn till moderna sjöfartsförhållanden har det ansetts icke längre vara ända-

¹ Prop. 1964: 35 s. 106. — Jfr luftfartslagen 10: 3 och finskt lagutkast 67 §.

² SFS 1964: 728.

målsenligt att anknyta redovisningsplikten till den tidpunkt »när fartyget efter slutad resa ankommit till hemorten». Redovisning bör avges när redaren så begär. Det i 60 § andra stycket sjölagen intagna förbehållet för redovisning av särskild gottgörelse, nämligen om redaren uttryckligen medgivit att befälhavaren behåller sådan, har utgått såsom obehövt. Ifrågavarande bestämmelser är dispositiva.

Förslaget överensstämmer i stort sett med de danska och norska texterna, i vilka dock regeln om klander utgått. Det norska förslaget överför bestämmelserna till sjömanslagen. Det finska utkastet lämnar gällande bestämmelser utan ändring på denna punkt.

38 §.

Sjölagens föreskrift i 28 §, att befälhavaren icke må utan redarens samtycke medtaga handelsvaror för egen del eller annans räkning, har överförts till förslagets 38 §. Det kan anmärkas att redan vid sjölagens tillkomst delade meningar rådde huruvida bestämmelsen kunde anses påkallad.¹ Stadgandet bibehålles enligt såväl de danska och finska utkasten som det norska förslaget, enligt det sistnämnda visserligen överflyttat till sjömanslagen. Under dessa förhållanden har sjölagskommittén icke velat föreslå att bestämmelsen utgår.

39 §.

Enligt 27 § sjölagen skall befälhavaren ha ombord å fartyget alla nödiga skeppshandlingar ävensom ett exemplar av sjölagen. I 1 mom. av förevarande paragraf har upptagits en motsvarande bestämmelse. Denna föreslås få den innebörden, att skyldigheten skall gälla i den utsträckning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen förordnar. Som exempel på skeppshandlingar kan nämnas registrerings-, säkerhets-, fribords- och passagerarfartygscertifikat, mätbrev, sjömansrulla samt pass, dagbok och andra handlingar som angår last, passagerare och försäkring. Att exemplar även av vissa andra lagar och författningar än sjölagen skall finnas ombord framgår av bl. a. sjömanslagen 89 § och sjöarbetstidslagen 17 §. För underlåtenhet att medföra skeppshandlingar kan befälhavaren straffas enligt förslagets 286 §.

Bestämmelser i förevarande hänseende upptages i det danska utkastet under § 39 medan dessa enligt det norska förslaget överföres till 14 kap., »Forskellige bestemmelser». Den finska sjölagen innehåller motsvarande stadgande i 44 §.

Som förut nämnts överför förslaget bestämmelserna om dagböcker till 13 kap. En erinran om att befälhavaren är ansvarig för att å fartyget föreskrivna dagböcker har dock ansetts böra intagas i befälhavarekapitlet; den har jämte en hänvisning till dagboksreglerna i 13 kap. upptagits som

¹ NJA II 1891 s. 34.

2 mom. i förevarande paragraf. Under samma paragraf har motsvarande föreskrift upptagits i den danska texten. I det norska förslaget återfinnes den under § 30. I detta sammanhang upptager både den danska och den norska texten ett stadgande att böckerna föres under befälhavarens tillsyn. Det svenska förslaget upptager motsvarande bestämmelse bland dagboksreglerna i 13 kap. Enligt det finska förslaget bibehålles föreskriften angående dagböcker på hittillsvarande plats i befälhavarekapitlet.

Om straff för försummelse av åliggande med avseende på dagboks förande stadgas i 287 §.

41 §.

Förslaget upptager under denna paragraf, utan saklig ändring, de genom lagstiftning 1952 i 34 § sjölagen införda bestämmelserna om befälhavares skyldighet att med fartyget föra hem sjöfolk m. m. Bestämmelserna erhöll gällande lydelse genom lag den 23 november 1962.¹ Det danska utkastet bibehåller bestämmelserna i § 34. Motsvarande finska bestämmelser är upptagna i sjömanslagen 88 §. Enligt det norska förslaget överföres bestämmelserna till sjömanslagen.

För vägran att fullgöra skyldighet enligt denna paragraf kan befälhavaren ådömas dagsböter jämlikt förslaget 290 §.

42 §.

Under förevarande paragraf har upptagits bestämmelserna i 52 § andra och tredje styckena sjölagen. I samband med arbetet på en revision av reglerna om fartygsregistrering och därvid aktualiserade spörsmål rörande fartygsinteckning torde kommittén få anledning att överväga dessa bestämmelser.

43 §.

Till denna paragraf har överförts bestämmelsen i 69 § sjölagen, vilket lagrum erhöll sin nuvarande lydelse i samband med införandet av 1922 års sjömanslag. Under förarbetena till sjölagen angavs syftet med bestämmelsen vara att förekomma att någon befälhavarens borgenär skulle »genom att dröja till sista stunden kunna antingen tilltvinga sig betalning av rederiet eller ock hindra fartygets avgång».² Efter 1922 års lagändring avser lagrummet även annan ombordanställd än befälhavaren.³

Sjölagskommittén har övervägt huruvida bestämmelserna bör bibehållas. Motsvarande bestämmelser finnes i de övriga nordiska ländernas lagstiftning (den danska retsplejeloven § 514, den finska sjölagen 278 § andra stycket och den norska loven om tvangsfuldbyrdelse § 246 stk. 2, jfr § 250 stk.

¹ SFS 1962: 572.

² NJA II 1891 s. 51.

³ NJA II 1922 s. 399.

2). De andra kommittéerna har ej ifrågasatt att låta dessa bestämmelser utgå. Med hänsyn härtill och till gällande svenska handräckningsregler¹ har sjölagskommittén funnit sig icke böra föreslå någon ändring på denna punkt.

7 KAP.

Om gemensamt haveri och dispasch

Bestämmelserna i sjölagens 7 kap. om gemensamt haveri kvarstår i huvudsak oförändrade sedan sjölagens tillkomst. I direktiven för sjölagskommittén framhålles att bestämmelserna sällan kommer till tillämpning, enär praktiskt taget alla konossement och certepartier innehåller en klausul om att gemensamt haveri skall uppgöras enligt de s. k. York-Antwerpen-reglerna. Det uttalas vidare, att i följd härav sjölagens fördelningsregler har endast ringa praktisk betydelse och att med hänsyn härtill kan ifrågasättas, om icke en omarbetning borde ske av den svenska lagstiftningen i ämnet.

Innan kommittén går närmare in på den sålunda väckta frågan må nämnas att inom litteraturen förespråkare funnits för uppfattningen att det gemensamma haveriet utgör en kvarleva från äldre tider och att något praktiskt behov av institutet knappast föreligger i betraktande av sjöförsäkringen i dess moderna gestalt.² En viss sanning ligger väl häri såtillvida som i våra dagar, då i allmänhet alla intressen som här kommer i fråga är försäkrade, det gemensamma haveriet kan sägas ha förlorat något av sin ursprungliga betydelse och i många stycken kommit att bli väsentligen en uppgörelse, ett slags clearinginstitut, de olika assuradörerna emellan. Riktigheten av det gemensamma haveriets princip — att vissa skador, som till räddning av en fartyg och last gemensamt hotande fara avsiktligt tillfogas fartyg eller last, skall fördelas å den föreliggande intressegemenskapen — lär emellertid icke kunna med fog bestridas och principens tillämpning torde alltså fylla en viktig funktion. Såsom en svensk författare i ämnet framhållit, har man till och med menat att en fördelning enligt det gemensamma haveriets regler icke är något som kan eller bör förekomma uteslutande inom sjörätten.³

Sjöförsäkringsverksamhetens egna företrädare har övervägt frågan på det internationella planet inom International Union of Marine Insurance. Man stannade slutligen för den lösningen att reglerna om gemensamt haveri borde överarbetas, men ej avskaffas. Den senaste revisionen av de inter-

¹ UL 8 kap. särsk. 187 §, RB 15 kap. särsk. 2 §.

² Jfr D. Öwren: *The Reform of General Average* (London 1894) och Knut Selmer: *The Survival of General Average* (Oslo 1958), även i AfS IV s. 288 ff.

³ Per Hasselrot: *York-Antwerpenreglerna 1924*, s. 231. — Jfr första lagutsk. utl. 1947 nr 28 i anledning av motion ang. utredning rörande luftförsäkringens likställighet i processuell hänseende med sjöförsäkringen m. m.

nationellt åstadkomna reglerna om gemensamt haveri skedde därefter, under aktiv medverkan av den internationella sjöförsäkringsrörelsens egna företrädare. Under dessa förhållanden har kommittén ansett att frågan om det gemensamma haveriets avskaffande saknar aktualitet och att alltså regler om gemensamt haveri bör bibehållas.

I praxis har, som förut nämnts, en markerad utveckling ägt rum i den riktningen, att det gemensamma haveriet uppgöres enligt York-Antwerpen-reglerna (YAR), vilka erhöi sin första mera uttömmande utformning år 1890 och nu gäller i den lydelse de har efter senaste revisionen år 1950. Såväl inom den mindre som den större sjöfarten hänvisar certepartier och konossement nära nog undantagslöst till YAR.¹ Resultatet har därför blivit, i vårt land liksom i Danmark och Norge, att de materiella bestämmelser som ingår i sjölagens haverikapitel ytterst sällan kommer i tillämpning. Nämda förhållande framgår av följande statistiska uppgifter, avseende åren 1949—1963.

Utgivna dispascher åren 1949—1963

Totala antalet dispascher 1 094 (Stockholm 488, Göteborg 606), därav:	
enbart bestämmande av försäkringsgivares ersättningsskyldighet ²	76 + 90 = 166
enbart bestämmande av belopp, vartill redareansvaret är begränsat	6 + 10 = 16
enbart bestämmande av avståndsfrakt ³	3 = 3
gemensamt haveri enligt YAR	408
gemensamt haveri enligt sjölagens regler	1

Sjölagskommittén har ställt inför spörsmålet, på vilket sätt haverikapitlet bäst skulle bringas att överensstämma med den praxis som nu föreligger. Olika lösningar har därvid diskuterats. En möjlighet vore att det materiella innehållet i YAR upptoges i sjölagen, varvid reglerna förmodligen finge underkastas en stark språklig bearbetning för att få dem att någorlunda överensstämma med svensk lagstil. Mot en sådan lösning har dock yppats betänkligheter. YAR är resultatet av frivilliga överenskommelser mellan redare och lastägare och deras respektive assuradörer. Ehuru utarbetade och fastställda av internationellt verksamma organisationer, International Law Association och Comité Maritime International, är reglerna språkligt knappast ens så genomarbetade som de internationella sjörättsliga konventioner, på vilka sjölagstiftningen i stor utsträckning grundas. Att företa en språklig bearbetning av YAR skulle kunna leda till tolkningssvårigheter.

¹ Jfr *Kaj Pineus*: Haveri och dispasch, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie, 1947 nr 2, s. 8.

² Bestämmande av försäkringsgivares ersättningsskyldighet har förekommit i samband med utredning angående gemensamt haveri eller begränsat redareansvar.

³ Bestämmande av distansfrakt har skett i samband med gemensamt haveri.

heter. Man kunde hamna i ett läge, då originaltexten och en språkligt överarbetad svensk lagversion stode emot varandra. Vidare har man haft att taga hänsyn till, att om dessa regler — vilka för att bättre kunna hålla takt med sjöfartens utveckling reviderats såväl 1924 som 1950 — komme att införlivas med sjölagen, språkligt överarbetade eller icke, den situationen kunde inträffa, att den nordiska lagstiftningen på hithörande område åter skulle komma att släpa efter, nämligen för det fall att YAR 1950 bleve föremål för revision.

Kommittén har därför icke velat föreslå att YAR införes i själva sjölagen utan i stället ansett sig böra förorda att i sjölagen på ett eller annat sätt sker en hänvisning till reglerna. Tänkbart vore att YAR upptages i en fristående administrativ författning, utfärdad med stöd av föreskrift i sjölagen. I Finland har man valt denna väg. En dylik lösning väcker dock betänkligheter utöver dem som redan anförts i samband med frågan om införandet av YAR i själva sjölagen. Det är sålunda icke tillfredsställande att en civilrättslig fråga såsom om parternas inbördes förhållanden i det gemensamma haveriet skulle regleras i administrativ ordning.

Avseende bör även fästas vid att intet stode att vinna för parterna genom att upptaga YAR, vare sig i gängse översättning eller i överarbetat skick, i en svensk författning. Under flera decennier har parterna, såväl här som i andra sjöfartsländer, vant sig vid att tillämpa YAR i den utformning vari de framträder, utan att reglerna erhållit karaktär av lag eller annan författning. Då det i vart fall ur praktisk synpunkt ej vore förenat med någon fördel att införa YAR i sjölagen eller i särskild författning, har kommittén funnit de förut antydda betänkligheterna mot en sådan lösning böra tillmätas avgörande vikt.

Kommittén föreslår, att sjunde kapitlet såsom för närvarande inledes med en definition av det gemensamma haveriet, som ansluter sig till YAR, jämte en hänvisning till internationellt vedertagna grundsatser på området, men att regler om det gemensamma haveriets materiella innehåll i övrigt icke vidare upptages i sjölagen. Förslagets uttryck »internationellt vedertagna grundsatser» är alltså att uppfatta såsom en hänvisning till YAR.

I enlighet med det anförda har i sjunde kapitlet föreslagits, förutom en definition av det gemensamma haveriet och en hänvisning till grundsatser varom nyss sagts (211 §), regler bl. a. om plats för dispascheringen och av vem utredningen skall upprättas (212 §), om vilken part som äger påkalla dispasch och parts skyldighet att lämna dispaschören upplysningar (214 §), om ansvarighet för haveribidragens betalning (215 §), om s. k. oegentligt gemensamt haveri (216 §) samt slutligen om dispaschörens åligganden då dispasch begäres (217 §) och om tilläggsberäkning (218 §). Motsvarighet till de materiella bestämmelserna om gemensamt haveri, som återfinnes i sjölagens 188—212 §§, har ej upptagits i förslaget.

I bilaga till betänkandet återgives YAR dels i originaltexten (på engelska)

dels i den svenska version som hittills allmänt begagnats (se bl. a. Afzelius-Wikander i Sjölagen jämte viktigare författningar rörande sjöfarten, 15 uppl., 1954, s. 146 ff).

En jämförelse mellan sjölagens nuvarande bestämmelser och närmaste motsvarigheter i YAR 1950 utvisar i huvudsak följande. Stadgandet i 187 § om begreppet gemensamt haveri motsvaras i YAR väsentligen av bokstavsreglerna A., B., C. och G. Den i 188 § förekommande uppräknningen av exempel motsvaras av nummerreglerna I—XV. Den negativa avgränsningen av det gemensamma haveriet i 189 § har sin närmaste motsvarighet i Regel C. och undantagen från gemensamt haveri i 190 § i Reglerna XIX, I, II, VI, IV och III. Verkan av vållande beröres i sjölagen 191 § och i YAR Regel D. Sjölagens bestämmelse i 193 § om att haverifördelning förutsätter att något räddats bör jämföras med YAR Regel G. och XVII. Bestämmelsen i 196 § om hur skadan på fartyget beräknas motsvaras av Regel XVIII och åldersavdragen enligt 198 § av Regel XIII. Om verkan av att gemensamt haveri leder till fartygets kondemnation är tal i 199 § och i Regel XVIII. Beräkning av lastskada och lastförlust beröres i 200 och 201 §§ samt i Regel XVI. Bestämmelsen i 203 § om lastdokumentens betydelse och behandlingen av effekter har sina närmaste motsvarigheter i Reglerna XVII andra stycket och XIX. Beräkningen av fraktförlust behandlas i 204 § och i Regel XV. Angående fördelning av skada som beror av dels gemensamt och dels enskilt haveri (206 §) stadgas i Regel X (d). Bestämmelserna om bidragsvärdena i 207—210 §§ har sin motsvarighet i Regel XVII. Specialstadgandet i 212 § rörande föremål undantagna från bidragsplikt återfinnes i Regel XVII andra stycket. Slutligen får bestämmelsen i 217 § om haveribidragets säkerställande anses ha en viss motsvarighet i Regel XXII om haveridepositioner.

YAR och på dessa grundad internationellt vedertagen praxis har således icke full motsvarighet till sjölagens samtliga haveribestämmelser. Av den lämnade redogörelsen framgår, att motsvarighet i fråga om följande bestämmelser saknas, nämligen om verkan av att syftet av gemensamma haveriakten ej uppnås (192 §), om befälhavarens åligganden och om skeppsråd (194, 195 §§), huruvida skadan skall upptagas till verklig eller uppskattad kostnad (197 §), om avdrag för enskild skada å lasten (202 §), om verkan av efterföljande ny skada (205 §), om bidragsvärde vid flera gemensamma haverier under resan (211 §) samt angående platsen för och av vem dispassch upprättas (213 §).

Ej heller de mera processuellt betonade stadgandena i sjölagen 214, 215 och 218 §§ har någon motsvarighet i YAR.

Skiljaktigheter i den praktiska utformningen av det gemensamma haveriet grundad på sjölagens regler om det gemensamma haveriet och YAR beror väsentligen på det materiella innehållet i YAR. En fullständig redogörelse för skiljaktigheterna i sak har icke ansetts behöva lämnas i detta

sammanhang i vidare mån än att det bör framhållas att YAR utvidgat fältet för gemensamt haveri jämfört med sjölagen.

Här må slutligen tilläggas, att man vid tillkomsten av den finska sjölagen av år 1939 upphävde de ytterligt sällan tillämpade förutvarande lagföreskrifterna om gemensamt haveri. YAR har, som förut nämnts, i Finland antagits i form av en med stöd av sjölagen utfärdad förordning. Vid gemensamma överläggningar med de nordiska sjölagsskommittéerna i Oslo augusti 1963 diskuterades bl. a. gemensamt haveri och den norska kommittén har i november 1963 avlämnat »Innstilling V» i detta ämne. Häre förordas att sjölagens gällande bestämmelser om gemensamt haveri upphäves och att i stället, med stöd av stadgande i sjölagen, YAR utfärdas i form av administrativa föreskrifter.

211 §.

I enlighet med vad som anförts under den allmänna motiveringen har i denna paragraf, som motsvarar sjölagens 187 §, införts en definition av det gemensamma haveriet. Den i *första stycket* upptagna definitionen överensstämmer nära med den som förekommer i YAR Regel A och ger uttryck åt vad som inom läran om det gemensamma haveriet betecknas som det s. k. »common safety»-systemet. Emellertid innehåller YAR, icke minst i sina nummerregler, åtskilliga exempel på att såsom gemensamt haveri behandlas utgifter som icke kan inordnas under nyssnämnda system. Utgifter av angivet slag hör hemma under det s. k. »common benefit»-systemet. Exempel härpå utgör de ställföreträdande kostnaderna, vilka i YAR Regel F definieras sålunda: »Varje extra utgift, som trätt i stället för annan utgift, vilken skulle hava ersatts såsom gemensamt haveri, skall anses vara gemensamt haveri och ersättas såsom sådant, utan hänsyn till den besparing, som kan ha uppstått för andra intressen, men endast intill beloppet av den inbesparade gemensamt haveri-utgiften.» De gemensamma haveriutgifterna som sorterar under »common benefit»-systemet är så viktiga att en definition av det gemensamma haveriet som endast toge hänsyn till utgifter gjorda för gemensam räddning skulle vara ofullständig och missvisande. I *andra stycket* har därför upptagits en bestämmelse av innebörd att såsom gemensamt haveri jämväl skall anses utgift som, utan att täckas av definitionen i första stycket, det oaktat enligt internationellt vedertagna grundsatser — varmed åsyftas YAR — jämställs med gemensamt haveri-kostnad enligt första stycket.

Enligt vad kommittén inhämtat är begagnandet av YAR vid reglering av gemensamt haveri så utbrett att man i praxis synes tillämpa dem, även i de ovanliga fall att varken certeparti eller konossement innehåller direkt hänvisning till reglerna. Av denna anledning har åt *tredje stycket*, enligt vilket internationellt vedertagna grundsatser, d. v. s. YAR, bestämmer den närmare innebörden av gemensamt haveri och fördelningen därav, givits en utform-

ning som förutsätter att en avvikelse från dessa grundsatser bör särskilt angivas för att bli va gällande.¹

212 §.

I YAR avgöres ej var dispasch skall uppgöras. Enligt sjölagens 213 § skall detta ske å »den ort, där fartyg och last skiljas åt eller där dispasch för den ort vanligen upprättas, efter där gällande lag».²

Kommittén har övervägt huruvida den tillfälliga omständighet var resan slutar normalt skall tillåtas vara avgörande för dispascheringsorten eller om rederiets hemort eller liknande plats vore att föredraga. En i alla lägen tillfredsställande regel torde vara svår att finna. Inom linjefarten innehåller konossementen i allmänhet en regel om dispascheringsort, angivande i första hand rederiets hemort, med tillägget »or any other place at Owner's option» eller liknande. Motsvarighet härtill förekommer i regel icke i den resebefraktning som grundar sig på certeparti. Då rederiet är den part i haveriärendet, som i allmänhet sitter inne med de viktigaste upplysningarna och likaledes oftast utgivit de kostnader, som skall fördelas i gemensamt haveri, har kommittén ansett sig böra som huvudregel, i *första stycket*, föreslå att utredning och fördelning av gemensamt haveri skall äga rum i det land och på den ort som redaren bestämmer. Denna regel ansluter till praxis. Att omständigheterna i det enskilda fallet kan vara sådana att andra lösningar framstår som mera ändamålsenliga är fullt klart. Bestämmelsen medger parterna full avtalsfrihet, men en normalregel har ansetts vara av praktiskt värde. Det finska utkastet överensstämmer nära med det svenska. Det danska utkastet bibehåller huvudsakligen den gällande regeln med tillägg för det fall att flera orter skulle kunna bli dispascheringsort; dispaschen skall då uppgöras på den ort redaren bestämmer. Det norska förslaget hänvisar dispascheringen till redarens hemland.

Mot förslaget kan måhända invändas att det icke undanröjer den oklarhet, som såvitt nu är i fråga föreligger mellan innebörden av uttrycken »bortfraktare», »ägare» och »redare». Den oklarhet som härvidlag må anses föreligga har bedömts vara av så ringa praktisk vikt i detta sammanhang att det ansetts opåkallat att i förslaget uttrycka sig annorlunda och vidlyftigare än som skett.

Förslaget upptar icke den i sjölagen 213 § förekommande hänvisningen till dispascheringsortens lag, enär YAR principiellt är avsedda att för det gemensamma haveriet vara helt uttömmande, detta i avsikt att såvitt möjligt uppnå internationell likformighet i tillämpningen.

Andra stycket anger, att för gemensamt haveri dispasch inom riket upp-

¹ Av förut anförda statistiska uppgifter framgår att under år 1949—1963 allenast ett ärende handlagts enligt sjölagens haverikapitel.

² Jfr *Hasselrot* a.a. s. 57 ff.

rättas av lagfaren person (dispaschör) som förordnas av Kungl. Maj:t. Med orden »inom riket» avses icke att lägga hinder i vägen för att svensk dispaschör tager befattning med ärende vari en, flera eller flertalet parter är utlänningar.

Bestämmelsen att dispaschören skall vara lagfaren har tidigare ej uttryckligen angivits i sjölagen men väl i 3 § av Kungl. Maj:ts stadga angående dispaschörsväsendet av den 10 november 1911. De uppgifter som enligt sjölagens bestämmelser och lagen den 8 april 1927 om dispaschörs befattning med försäkringstvister åvilas dispaschören har ansetts motivera att nämnda kvalifikation anges i sjölagen (jfr nedan 219 §).

Andra stycket innehåller vidare en hänvisning till de jävsregler, som gälla för domare.

Kommittén bilägger samtidigt utkast till vissa ändringar i Kungl. Maj:ts stadga angående dispaschörsväsendet (*Bilaga 3*).

213 §.

Paragrafen upptager en besiktningsregel, vartill motiven redovisas nedan vid 318 §.

214 §.

Stadgandet i *första stycket* om att dispasch bör begäras utan dröjsmål — vartill motsvarighet finnes i 214 § sjölagen — har ansetts böra givas en framträdande plats. Förpliktelsen att föranstalta om dispaschering har icke längre i första hand ålagts befälhavaren utan fartygets redare. Detta anknyter till den utveckling som ägt rum och som å rederiet i allt väsentligt överfört den ekonomiska driftsledningen av fartyget, medan befälhavarens roll därvidlag minskat i betydelse jämfört med de förhållanden som rådde vid tiden för sjölagens tillkomst.

Formuleringen »den som i redarens ställe har befattning med fartyget» svarar mot avfattningen av bestämmelser i förslaget 26, 296 och 319 §§ samt sjölagen 292 § 1 och 2 mom. Som framgår av förarbetena till sistnämnda paragraf¹ omfattar detta uttryck dem som rättsligen äger att disponera över fartyget, exempelvis någon, som fått annan tillhörigt fartyg upplåtet åt sig genom avtal om tidsbefraktning. Det är enligt kommitténs uppfattning ändamålsenligt att rätt och skyldighet att taga initiativ till dispaschering också gäller befraktaren och därför användes icke här uttrycket i 261 § sjölagen² »den som i redares ställe handhar fartygets drift». Avfattningen i övrigt av detta lagrum ger nämligen vid handen, att uttrycket icke omfattar befraktare.

Vad som sägs i första styckets slutord, »annan som äger del i haveriet»,

¹ NJA II 1915 s. 397 och 401.

² SFS 1964: 85.

överensstämmer med gällande sjölag. Därunder kan inrymmas t. ex. en lastintressent, vars last kastats överbord. Denne äger ett intresse av att disasch upprättas, vari hans förlust fördelas å samtliga haveriintressenter, ett intresse som ej i samma utsträckning delas av fartygets rederi. Därunder inrymmes självfallet också andra fall, t. ex. då en försäkringsgivare garanterat eller betalt en bärgarlön eller eljest haft kostnader eller iklätt sig betalningsansvar för utgift, som delvis kan återvinnas genom fördelning i gemensamt haveri.

Bestämmelsen i *andra stycket* återger innehållet i nuvarande 214 § andra stycket. Skyldighet att utan dröjsmål tillhandagå utredningsmannen med erforderliga handlingar och uppgifter har ansetts böra understrykas i avsikt att söka påskynda slutuppgörelse av haveriärenden.

215 §.

Första stycket i denna bestämmelse återger innehållet i nuvarande 216 § sista punkten.

I *andra stycket* har till en början införts en hänvisning till 113 §, varav framgår, att redaren må vägra utlämna godset innan han erhållit säkerhet för haveribidrag för framtida betalning. Det torde tämligen undantagslöst förhålla sig så, att då fartyg och last skiljes åt efter en resa varunder inträffat ett gemensamt haveri, det exakta beloppet av haveribidraget ännu är okänt. Bestämmelsen ger stöd åt den praxis som utvecklats, nämligen att lasten utlämnas i bestämmelseorten allenast mot avlämnande av förbindelse (haveriförbindelse) att gälda det bidrag till gemensamt haveri som åvilar lastpartiet i fråga och som framdeles blir till sitt belopp fixerat i disasch. Det har ansetts lämpligt att i lagtexten första punkten genom en hänvisning till 113 § giva ett mera uttryckligt stöd åt gällande praxis än vad nuvarande bestämmelse lämnar.¹

Skulle en redare underlåta att uttaga haveriförbindelse och detta leda till att haveriintressent därigenom icke genom bidrag från övriga lastintressenter erhåller den andel av sin skada han eljest skulle bekommit, bör redaren bli ersättningsskyldig gentemot de haveriintressenter som lider sådan förlust. Bestämmelse härom föreslås i andra punkten av andra stycket.

216 §.

Kommittén har övervägt huruvida den här upptagna bestämmelsen, som med huvudsakligen redaktionell jämkning återger innehållet i nuvarande 218 §, borde bibehållas eller icke.

Enligt kommitténs mening förefaller det nödvändigt att i haverikapitlet ange icke blott, såsom i dess första paragraf, när och under vilka förut-

¹ Jfr sjölagen 136 §.

sättningar en kostnad eller skada utgör gemensamt haveri utan även hur sådan kostnad eller skada bör betraktas i andra fall. Bestämmelsen i *första stycket* ger uttryck åt denna uppfattning, som överensstämmer med gällande rätt.

Vad i *andra stycket* angives har visat sig icke sakna praktisk betydelse. Man har framdragit såsom exempel att, då eldsvåda utbryter ombord och bekämpas medelst vattenbegjutning, ersättning i gemensamt haveri skulle kunna utgå för släckningsskada som uppkommit å godset när detta befinner sig ombord å fartyget, men att om eldsvåda utbryter i gods som efter lossningen lagts i pråm, en fördelning av släckningsskador strängt taget icke vore möjlig, enär YAR gäller för fartyg på resa. Bestämmelsen i *andra stycket* avser att avhjälpa detta förhållande.

217 §.

Bestämmelsen fastställer vilka förpliktelser som åvilar dispaschören och som i sjölagen anges i tredje stycket av 214 §.

Det kungörelseförfarande sjölagen föreskriver torde numera sällan vara tillfyllest för att uppnå det eftersträfvade syftet att bereda haveriintressenterna erforderlig kännedom om att dispasch begärts och att de till bevakande av sin rätt bör ingiva sina haverihandlingar till dispaschören. Handels- och sjöfartens utveckling har medfört en spridning från det lokala till det nationella och internationella planet av det övervägande antalet ärenden som numera handlägges av dispaschör, vilket bidragit till att göra kungörelseförfarandet ineffektivt. Enligt vad kommittén erfarit har sättet att delgiva intressenter att dispasch begärts i praktiken förändrats och gjorts effektivare. Direkta meddelanden tillställas inhemska försäkringsföretag och försäkringssammanslutningar utomlands med begäran att haverihandlingar skall insändas. Kungörelseförfarandet har i jämförelse härmed visat sig tämligen betydelselöst och en generell och uttrycklig förpliktelse att kungöra dispaschärende har därför ej upptagits i förslaget.

Sjölagen tänker sig såsom normalfall att dispaschen skall kunna föreligga färdig inom två månader från det kungörelsetiden gått till ända. Kungörelsetiden har i allmänhet varierat mellan 4 och 6 veckor. Emellertid har kungörelseförfarandet i praxis endast sällan lett till att fullständiga handlingar kommit dispaschören tillhanda inom sagda tidsfrist. Kompletterande handlingar och uppgifter har nära nog undantagslöst måst införskaffas. Den i lagen förutsedda tvåmånadersfristen för dispaschens färdigställande räknas då från tidpunkten för senast inkomna handling eller uppgift. Angående de faktiska tidsperioder som förflyter från det haveriet inträffar till dess dispasch begäres samt från det dispasch begäres till dess den utgives hänvisar kommittén till följande statistik avseende dispascher utgivna i Göteborg.

Utgivningsår	Antal dispascher	Genomsnittlig tid från haveriet till be- gäran om dispasch	Genomsnittlig tid från begäran om dispasch till dis- paschens utgivning	Genomsnittlig total- tid från haveriet till dispaschens utgivning
1946.....	17	1 år 5 mån.	2,5 mån.	1 år 7,5 mån.
1947.....	33	1 »	3 »	1 » 3 »
1948.....	47	1 » 1,5 »	1,5 »	1 » 3 »
1949.....	33	1 » 1 »	5 »	1 » 6 »
1950.....	39	1 » 2 »	7 »	1 » 9 »
1951.....	47	1 »	7 »	1 » 7 »
1952.....	34	1 » 3 »	6 »	1 » 9 »
1953.....	37	1 » 1 »	7 »	1 » 8 »
1954.....	42	1 » 1 »	8,5 »	1 » 9,5 »
1955.....	38	1 » 3 »	10,5 »	2 » 1,5 »

Statistiken är hämtad från förut återopade arbete av *Selmer* (AfS IV s. 168).

Anförda statistik läser utvisa, att oaktat vad som nyss anförts om kungörelseförfarandets ineffektivitet, dispascheringstiden i praktiken icke är påtagligt utdragen men att å andra sidan den i nuvarande 214 § sjölagen tänkta normalperioden icke är realistisk.

Den i nuvarande lagtext fixerade tvåmånadersfristen för dispaschens utgivande räknat från det sista uppgiften erhållits har avsett att säkerställa att ärenden handlägges med tillbörlig skyndsamhet av dispaschören. Förslaget har i stället för en fixerad frist begagnat uttrycket »så snart det kan ske», vilket — tillsammans med övriga faktorer som påverkar utvecklingen — bedömts vara tillfyllest för att uppnå den skyndsamhet med ärendenas handläggning som anses önskvärd.

När i sjölagen talas om att dispaschen skall vara »tvefalt utskriven» menas därmed bl. a., att övriga dispaschexemplar skall utgöra »avskrifter» för vilka dispaschören skall äga tillgodoräkna sig lösen. Sedan 1883 års »Taxa på arvode åt dispaschörer» upphävts och, enligt vad som förutsattes i betänkandet med förslag till ändringar i fråga om stämpel- och expeditiionsavgifter¹, lösen icke utgår för dispascher, föreligger ej tillräckliga skäl att bibehålla sjölagens bestämmelser i hithörande del.

Stegringen av antalet haveriintressenter och deras, av den internationella handeln betingade, geografiska spridning har ökat behovet av antalet dispaschexemplar samtidigt som modern reproduktionsteknik underlättat mångfaldigandet. Förslaget anger därför dispaschexemplaren till »erforderligt antal» och ålägger uttryckligen dispaschören att tillställa de sakägare, som är i behov av dispaschen, ett exemplar därav. I överensstämmelse med vad förut nämnts om avskaffandet av generell skyldighet att kungöra dispaschansökan har i sista meningen införts en förpliktelse för dispaschören att genast på ändamålsenligt sätt underrätta övriga intressenter om dispaschens utgivande.

¹ SOU 1961: 37 s. 206—207; jfr SFS 1964:618.

218 §.

Denna bestämmelse återger i viss utsträckning innehållet i sjölagens 215 §. Detta lagrum anger att tilläggsberäkning skall upprättas i två fall, nämligen då förlorat föremål senare kommer tillrätta samt då ersättning för skada, som upptagits till fördelning, inflyter från annan. Regeln har ansetts kunna förenklas till att avse allenast sistnämnda fall, enär det första visat sig vara synnerligen sällan förekommande. Spörsmålet huruvida i händelse av t. ex. fartygskollision, som medför gemensamma haverikostnader, med dispaschen bör anstå till dess frågan om ansvaret för kollisionen avgjorts och ett skadestånd från motparten kommit haveriintressenterna tillgodo har stor betydelse i praxis. I likhet med vad för närvarande är fallet uppställer bestämmelsen som huvudregel att det gemensamma haveriet först skall fördelas samt att därefter tilläggsberäkning skall upprättas i vilken ett eventuellt inflytande skadestånd krediteras och uppdelas mellan haveriintressenterna. Utgången av t. ex. en kollisionstvist skall icke få tillåtas fördröja upprättande av dispasch. Goda skäl föreligger för ett bibehållande av sjölagens huvudregel i denna del. Praxis erbjuder emellertid åtskilliga exempel på att den motsatta ordningen blivit följd, d. v. s. med dispascheringen fått anstå till dess en tvist om ansvaret för en kollision blivit slutligt avgjord och beloppen av de å ömse sidor framställda kraven och motkraven godkänts och avräknats. Detta sätt att gå till väga har i en del fall visat sig icke behöva medföra en reell försening av den definitiva slutavräkningen för parterna i det gemensamma haveriet. Bl. a. av denna anledning har bestämmelsen fått bibehålla sin deklaratoriska karaktär.

219 §.

För närvarande återfinnes denna paragraf under åttonde kapitlet om skada genom fartygs sammanstötning. Samtidigt som paragrafen enligt kommitténs förslag tages i anspråk för nu förevarande kapitel utgår det gällande stadgandet ur sjölagen. Därom hänvisas till vad som sägs under åttonde kapitlet. I paragrafen föreslås i stället bli upptagna bestämmelser om s. k. partikulärdispasch.

Då bestämmelserna om sjöförsäkring utbröts ur sjölagen och sammanfördes i 1927 års försäkringsavtalslag med regler för övriga försäkringsarter, ansågs stadgandet i dåvarande 264 § sjölagen rörande rättegång i försäkringsmål icke heller kunna bibehållas i sjölagen utan upptogs i en särskild lag om dispaschörs befattning med försäkringstvister.¹ Kommittén har funnit det naturligt att i nu förevarande sammanhang återflytta bestämmelsen om dispaschörs befattning med försäkringstvister till sjölagen, varvid stadgandets avfattning anknutits till lydelsen av motsvarande stadganden i

¹ Se NJA II 1927 s. 570 f. — Ang. partikulärdispasch jfr vidare *Kaj Pineus* i ND 1943 s. 67.

129 och 259 §§ samma lag. Ur bestämmelsen har strukits skyldigheten för dispaschör att på begäran avgöra tvister angående återförsäkring av sjöförsäkring, enär återförsäkringsavtalen undantagslöst innehåller skiljedoms-klausuler och de svenska dispaschörerna sedan lagens tillkomst 1927 icke en enda gång haft att avgöra återförsäkringstvister.

I anslutning till vad som sagts vid 217 § om kungörelse har vad i 1927 års lag sista punkten stadgas om kungörelse ansetts böra utgå.

8 KAP.

Om skada genom fartygs sammanstötning

I 219 § sjölagen, som inleder detta kapitel och som kvarstår oförändrad sedan lagens tillkomst, hänvisas till administrativa föreskrifter rörande vad som å fartyg bör iakttagas till undvikande av sammanstötning. Därmed åsyftas för närvarande i första hand 1962 års sjötrafikförordning, vilken bl. a. reglerar tillämpningen av gällande internationella sjövägsregler. Enligt förslaget utgår denna hänvisning såsom obehövlig och paragrafen överföres i stället till sjunde kapitlet såsom framgår av vad där anförts. Bestämmelsen har tidigare upphävts i den danska sjölagen och skall utgå även enligt det norska förslaget.

Förevarande kapitel innehåller vidare i 223 § bestämmelser angående befälhavarens åligganden att lämna hjälp m. m., då hans fartyg sammanstött med annat fartyg. Bestämmelserna har av sjölagsskommittén föreslagits skola överflyttas till befälhavarekapitlet där de mera hör hemma (31 § 2 mom.). Förevarande kapitel synes emellertid böra upptaga en hänvisning till föreskrifterna i befälhavarekapitlet. Hänvisningen har införts såsom 223 §. Den nu gällande 223 a § har enligt förslaget upptagits såsom 222 §.

I kapitlet har samtidigt vidtagits vissa övervägande formella ändringar, för att bestämmelserna skall bringas i överensstämmelse med modern lagstil. Det må i detta sammanhang anmärkas, att sjölagsskommittén självfallet icke framlägger förslag om ändring av enstaka stadganden, uteslutande ur redaktionella synpunkter. Men vid ändring av vissa bestämmelser i ett kapitel synes det lämpligt att verkställa en formell översyn av kapitlet i dess helhet för att undvika besvärande stilbrytningar. (Såväl 9 som 10 kap. har blivit formellt översedda genom lagändringar år 1964.)

(11 KAP.)

I 276 § första stycket har under punkt 1 skett ändring av en paragrafhänvisning.

Redaktionella jämkningar har vidtagits i 283 och 284 §§ i samband med att vissa hänvisningar ändrats i det senare lagrummet.

12 KAP.

Ansvarsbestämmelser

I direktiven för sjölagskommittén uttalas, att ansvarsbestämmelserna i sjölagen i flera avseenden är föråldrade och i behov av översyn. Kommittén har i sitt 1963 avgivna, andra delbetänkande — angående sjöförklaring och bärgarlönens fördelning m. m. — framhållit, att en omarbetning av ansvarsbestämmelserna icke kunde verkställas förrän revisionen av andra partier i sjölagen, främst befälhavarekapitlet, slutförts.¹ Vissa ändringar av ansvarsbestämmelserna ifrågasattes emellertid i nämnda betänkande dels föranledda av de där föreslagna bestämmelserna beträffande sjöförklaring m. m. och dels erforderliga för en anpassning av ansvarsreglerna till brottsbalken. I sist omnämnda hänseende har förslaget föranlett lagstiftning.²

Ehuru kommittén icke har anledning att nu åter ingå på de förslag i 1963 års betänkande vilka föranletts av bestämmelser rörande sjöförklaring — och självfallet ej heller på ansvarsbestämmelsernas anpassning till brottsbalken — skall för sammanhangets skull i korthet redogöras för samtliga ansvarsbestämmelser. Därvid skall något beröras de remissyttranden som avgivits över betänkandet.

I några av dessa remissyttranden påtalas, att tveksamhet kan råda om den utsträckning i vilken för straffansvar förutsättes uppsåt eller endast oaktsamhet. Ett klarläggande härutinnan anses önskvärt. Det har även från visst håll förordats att i varje särskilt stadgande bör anges om straff skall följa redan då gärningen begåtts av ovarsamhet.

Kommittén vill i anledning härav först påpeka att ett i det nämnda delbetänkandet föreslaget stadgande, av innehåll att straff ej må ådömas där gärning skett av oaktsamhet som var ringa, ej alls löser spørsmålet om för ett speciellt straffbuds tillämplighet förutsättes uppsåt eller allenast vårdslöshet. I och för sig vore det uppenbarligen tillfredsställande att redan i lagtexten gäves svar på frågan om kraven beträffande det subjektiva rekvisitet. Så sker i brottsbalken (jfr 1:2 första st.). När det gäller specialstraffrätten förhåller det sig emellertid så att en mångfald författningar icke i lagtexten löser detta spørsmål. Frågan får alltså avgöras i rättstillämpningen. Vederbörande departementschef betonade nämnda förhållande i samband med brottsbalkens tillkomst. Och ur förslaget till brottsbalk utgick en bestämmelse angående brottsbalkens tillämplighet inom specialstraffrätten, efter anmärkning av lagrådet därvid bl. a. framhölls att specialstraffrätten var föremål för särskild utredning.³

Remissbehandlingen av 1963 års delbetänkande har enligt kommitténs mening bl. a. visat, att den däri föreslagna bestämmelsen om att straff ej skall ådömas för gärning, som skett av ringa oaktsamhet, torde vara mera

¹ SOU 1963: 20 s. 43.

² SFS 1964: 728; jfr prop. 1964 nr 166.

³ Se NJA II 1962 s. 47 ff; jfr s. 16 ff och 23 f.

ägnad att skapa missförstånd och ovisshet rörande tolkningen av de enskilda straffbuden än att främja en ändamålsenlig tillämpning av dem. Det åsyftade resultatet lärar snarare vinnas utan en uttrycklig bestämmelse av detta slag. Kommittén har därför icke upptagit bestämmelsen i det nu utarbetade förslaget till revision av sjölagens ansvarsbestämmelser. Även i övrigt har i förslaget kunnat i viss mån beaktas vad som förekommit vid remissbehandlingen.

Förslaget tager självfallet hänsyn till ansvarsbestämmelsernas utformning enligt 1964 års lagstiftning och bibehåller gällande bestämmelser utan stora ändringar. Vissa icke helt oväsentliga nyheter och ändringar inbefattas dock i förslaget. Det föreslås bl. a. *dels* ändring av de nuvarande bestämmelserna om straff för vållande till sjöolycka på det sättet att ansvar skall kunna ådömas för vårdslöshet eller försummelse som varit ägnad att leda till sjöolycka, alltså oavsett om olycka inträffat eller ej, och *dels* införande av en bestämmelse om straff för vad som skulle kunna kallas onykterhet till sjöss.

Det må i sammanhanget erinras om att riksdagen i skrivelse till Konungen den 29 april 1950, nr 134,¹ anhållit att utredning måtte verkställas rörande införande av straffbestämmelse för fartygsbefälhavare, som varit onykter vid förande av fartyg eller eljest i tjänsten, och att i samband därmed behovet av straffstadgande för fartygsbefälhavare, som visat oförstånd eller försumlighet i tjänsten eller gjort sig skyldig till vårdslös navigering, måtte övervägas. Skrivelsen har överlämnats till kommittén för övervägande.

Kommittén har även ifrågasatt om i sjölagen bör upptagas en allmän bestämmelse om straff för befälhavare, som visar oförstånd eller försumlighet i tjänsten, men funnit, att något påtagligt behov av ett dylikt stadgande icke torde föreligga. Det måste dessutom beaktas, att de skyldigheter som åvilar en fartygsbefälhavare, t. ex. på ett handelsfartyg, kan vara av så mångskiftande art och måste lämna så stort utrymme åt dennes personliga bedömningar, att en därtill knuten straffbestämmelse av nämnda slag måste bli av tvivelaktigt värde från praktisk synpunkt. De i förslaget upptagna bestämmelserna om ansvar för försummelse av vad god sjömanssed bjuder till förekommande av sjöolycka samt för onykterhet till sjöss är enligt kommitténs mening tillräckliga i förevarande hänseende.

Bestämmelserna i 290 § sjölagen rörande bl. a. straff för befälhavare som grovt försummar deras rätt och bästa, som han enligt sjölagen har att bevaka, föreslås skola utgå. I 297 § föreslås en helt ny bestämmelse, som gäller inskränkning av svensk straffrättslig domsrätt i vissa kollisionsmål; förslaget är härutinnan betingat av att kommittén tillstyrker att Sverige tillträder 1952 års internationella konvention i ämnet (jfr nedan vid 1952 års internationella sjörättskonventioner).

Kommittén vill fästa uppmärksamheten vid den inverkan på frågan om

Jfr första lagutskottets utlåtande 1950 nr 19 och NJA II 1950 s. 495,

de allmänna medverkansreglernas tillämplighet inom sjölagens ram, som förslaget kan komma att föranleda. I kommitténs ovannämnda delbetänkande med bl. a. förslag om följdändringar till brottsbalken anfördes, under hänvisning till ett uttalande av 1958 års lagråd,¹ att man torde ha kommit fram till den ståndpunkten att de allmänna medverkansreglerna är generellt tillämpliga utanför strafflagens (resp. brottsbalkens) område utom möjligen vad mera bagatellartade förseelser angår. Sjölagens enbart till 292 § knutna stadganden om straff för sådan medverkan ansågs därför ej böra bibehållas utan föreslogs bli upphävda. Emellertid intog departementschefen i propositionen 1964 nr 166 den ståndpunkten, att sjölagens medverkansregler borde bibehållas i avbidan på den pågående översynen av specialstraffrätten. I fråga om 292 § innefattar nu kommitténs förslag en avsevärd omarbetning och medverkansregler har därvid icke bibehållits. Om förslaget godtages, utgår kommittén från att rättstillämpningen skall omfatta den ståndpunkt som det nyssnämnda uttalandet av lagrådet ger uttryck för.

Kommittén har haft anledning uppmärksamma de speciella straffrättsliga problem, som kan vara förknippade med det inom handelssjöfarten förekommande bruket av s. k. rena konossement. Ett konossement säges vara rent då det icke innehåller någon bortfraktarens anmärkning emot det mottagna eller inlastade godsets mängd, tillstånd eller förpackning. Innehåller konossementet dylik anmärkning, har det ett förhållandevis lågt omsättningsvärde; bl. a. godkännes det som regel icke vid remburs enligt Internationella Handelskammarens rembursvillkor.

Redaren kan bli ställd inför krav från avlastarens sida att utfärda rent konossement, även om godset icke är anmärkningsfritt. Och under hårda konkurrensförhållanden kan dylika krav vara svåra att motstå. Det är vanligt att avlastaren i sådana fall genom s. k. indemnitetsförklaring skriftligen förbinder sig att hålla redaren skadeslös för vad han i egenskap av bortfraktare kan nödgas utge till mottagaren på grund av oriktig eller ofullständig konossementsuppgift rörande godset.

Uppenbarligen kan förfaranden som här avses innefatta straffbar gärning, t. ex. osant intygande och anstiftan därav eller, i ytterlighetsfall, bedrägeribrott. Spörsmålet berördes i samband med behandlingen av förslaget till brottsbalk.² Anledningen därtill var en framställning från Sveriges redareförening om att utfärdande av rent konossement, ehuru osäkerhet råder om godset är helt anmärkningsfritt — av föreningen betecknat som ett hävdvunnet förfarande och nödvändigt för att möjliggöra normala kommersiella transaktioner — icke borde falla under någon brottsbeskrivning i strafflagen. I anslutning till exempel som anförts i framställningen betonade föredragande departementschefen i det till lagrådet remitterade försla-

¹ NJA II 1962 s. 47; jfr departementschefens uttalande s. 340.

² NJA II 1962 s. 245 f.

get, att man vid bedömande av det åsyftade förfarandet har att beakta det ändamål för vilket konossementet är upprättat och att ansvar för osant intygande kan inträda endast om uppsåt enligt vanliga grunder föreligger beträffande såväl uppgiftens osanning som faran i bevishänseende. Lagrådet uttalade:

Problemet angående giltigheten av förbindelser av förut nämnt slag och frågan huru utfärdandet, mot erhållande av dylik förbindelse, av veterligen oriktigt konossement borde straffrättsligt bedömas ha sedan länge varit föremål för uppmärksamhet inom det internationellt sjörättsliga arbetet. Den svenska sjölagen har såtillvida tagit ställning till det förra problemet som föreskrift i lagen upptagits av innehåll, att om godset finnes icke motsvara vad konossementet därom innehåller, bortfraktaren är pliktig att på mottagarens begäran meddela, huruvida avlastaren avgivit förbindelse att hålla bortfraktaren skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring), så ock ge mottagaren del av sådan förklaring (163 § sjölagen, jfr NJA II 1936 s. 529 ff).

Den omförmälda bestämmelsen i sjölagen läser icke ge någon vägledning för det straffrättsliga bedömandet av utställande av konossement, som innehåller medvetet oriktiga uppgifter. Vid den straffrättsliga bedömningen bör, såsom departementschefen antytt, självfallet beaktas konossementets särskilda natur. Det torde finnas fog för den uppfattningen, att konossementet har en dubbel uppgift, nämligen att dels utgöra bevis av bortfraktaren om mottagande av gods dels vara en utfästelse av honom att avlämna godset till mottagaren. Vidare bör ej förbises, att konossementets rättsverkan ej är helt densamma enligt de nordiska sjölagarna (se särskilt 160—162 §§) som enligt den anglosaxiska rätten och den därpå grundade internationella konossementskonventionen (se den svenska konossementslagen 3 § 4 mom.).

Av det sagda framgår, att den straffrättsliga fråga som berörts i förenämnda framställning knappast kan besvaras så entydigt som man önskat. De speciella problem som här uppstå torde kunna uppmärksammas i samband med den sjörättsliga lagstiftningen; åtskilliga förslag i ämnet ha framkommit och under senare tid varit föremål för diskussion inom Comité Maritime International bl. a. vid 1955 års förhandlingar (se även Svensk sjöfartstidning årg. 1955 s. 1 521 ff, 1956 s. 994 f och 1957 s. 1 129 f).

Föreliggande spörsmål är enligt kommitténs uppfattning av den art att en lösning därav bör sökas på det internationella planet.¹ Det lämpar sig föga för nationell särlagstiftning och i vart fall bör ej komma i fråga att i vårt land legalisera sådana här avsedda kommersiella tillvägagångssätt, som nu är straffbara. Lösningen torde lämpligast nås genom att en ordning tillskapas, som icke inbjuder till kommersiella metoder av förut angivet slag. I avvidan på att en dylik ordning kan uppnås internationellt — genom mellanstatlig överenskommelse eller annorledes — torde frågan för svenskt vidkommande böra överlämnas åt rättstillämpningen.

På sätt angivits i 1963 års delbetänkande överfördes de norska ansvarsbestämmelserna redan 1902 till allmänna strafflagen. De danska motsvarande bestämmelserna reviderades genom lagstiftning 1952 och kvarstår i sjölagen. Även 1939 års finska sjölag upptager ansvarsbestämmelser. Viss

¹ Jfr *Robert Lion*; *Reine Konossemente gegen Revers* (Hamburg 1930).

överensstämmelse mellan de nordiska lagreglerna i ämnet föreligger alltjämt.

Ehuru förslaget omfattar hela sjölagens 12 kap., bör det framhållas att kommittén likväl kan komma att i samband med det fortsatta revisionsarbetet få anledning överväga ytterligare ansvarsbestämmelser, exempelvis i anslutning till bearbetningen av reglerna om fartygsregistrering. Förslaget avser icke 285 § sjölagen, vilket lagrum upphävdes i samband med 1922 års sjölagsändringar.

286 §.

I gällande lydelse upptager paragrafen bestämmelser om bötesstraff för befälhavare, som icke ombord har ett exemplar dels av sjölagen och dels av den för besättningen på svenska handelsfartyg fastställda spisordningen. Den sistnämnda bestämmelsen torde, i likhet med det grundläggande stadgandet i detta hänseende i 27 § sjölagen, bli utmönstrad i samband med lagstiftningen om säkerheten å fartyg. Kommittén föreslår i befälhavarekapitlet, under 39 § 1 mom., en föreskrift att befälhavare skall i den utsträckning så i administrativ ordning föreskrives medföra skeppshandlingar och ett sjölagsexemplar ombord å fartyget. Och i *första stycket* av förevarande paragraf stadgas ansvar för befälhavare, vilken åsidosätter skyldighet att å fartyget medföra skeppshandlingar och ett exemplar av denna lag. Straffet är dagsböter. Här må liksom vid 39 § framhållas, att till skeppshandlingar hänföres bl. a. fartygets dagböcker. Det torde framgå av bestämmelsens avfattning, att uppsåt ej kräves för straffbarhet.

Paragrafens *andra stycke* upptager motsvarighet till den i samband med 1914 års sjölagsändringar tillkomna bestämmelsen i 288 § första stycket sjölagen om straff för befälhavare, som vägrar att vid s. k. kondemnationsbesiktning till besiktningsmännen överlämna fartygets nationalitetshandling eller hemortsbevis. Bestämmelsen har jämkats som en följd av att sjölagens besiktningsregler enligt förslaget överföres till 13 kap. och att i samband därmed stadgandet om skyldighet att överlämna hemortsbevis fått utgå; jfr vad som under nämnda kapitel anföres vid 317 §.

Bestämmelsens avfattning torde ge vid handen, att fråga är om ansvar för uppsåtlig gärning.

287 §.

Denna paragraf erhöll gällande lydelse genom 1964 års sjölagsändringar. Den innehåller bestämmelse om straff — böter, högst 500 kronor — för den som försummar vad honom åligger med avseende å förande eller uppvisande av fartygs dagbok. Kommitténs förslag innefattar den ändringen, att bestämmelsen om straff för försummelse av skyldighet att *uppvisa* dagbok utgår. Föreskriften i 38 § sjölagen att utrikes nyupprättad dagbok skall uppvisas för konsul har nämligen enligt kommitténs förslag till reviderade

dagboksbestämmelser strukits och redan i 1963 års delbetänkande föreslog kommittén i anslutning till nya regler om sjöförklaring, att föreskriften i 40 § sjölagen om skyldighet att i samband med utrikes avgiven sjöförklaring uppvisa dagbok för konsul skulle upphävas. För ansvar kräves ej uppsåt.

Dessutom har, med jämkad avfattning, såsom ett nytt *andra stycke* i paragrafen upptagits ett i nämnda delbetänkande föreslaget stadgande om straff för oriktig eller vilseledande uppgift i dagbok oberoende av om fara i bevishänseende och uppsåt förelegat. Straffet är dagsböter, om ej för gärningen är stadgat svårare straff i brottsbalken (jfr 15 kap. 10 §).

288 §.

Lagrummet erhöll gällande lydelse genom 1964 års sjölagsändringar. Det innehåller i första stycket motsvarighet till den förut berörda bestämmelsen om ansvar för vägran att till besiktningsmän överlämna vissa handlingar. Enligt förevarande förslag överföres den bestämmelsen till 286 § andra stycket. Dessutom innehåller lagrummet bestämmelser om straff för befälhavare som försummar att avge rapport till sjöfartsstyrelsen enligt 40 § sjölagen eller att anmäla sig för avgivande av sjöförklaring.

I 1963 års delbetänkande har kommittén föreslagit komplettering av sistnämnda bestämmelser. Enligt nämnda förslag skall sålunda till dagsböter dömas befälhavare, som försummar sin rapportskyldighet enligt 40 § sjölagen, och samma straff gäller för oriktig eller vilseledande uppgift i rapport som här avses, om icke gärningen är belagd med svårare straff i brottsbalken. Vidare skall till dagsböter dömas befälhavare eller redare, som försummar att göra anmälan för upptagande av sjöförklaring eller som föranleder olaga uppskov med sådan förrättning. Dessa bestämmelser motsvarar *första och andra styckena* av förevarande paragraf. Gärningar som här avses blir straffbara redan om de förövas av oaktsamhet.

289 §.

Denna paragraf upphävdes i samband med 1922 års sjölagsändringar.

Enligt föreskrift i sjölagen 39 § äger envar, vars rätt är därav beroende, taga del av innehållet i fartygs dagbok. Vidare stadgas skyldighet för redaren att förvara dagboken under viss tid. Dessa bestämmelser, som enligt förslaget i bearbetat skick överföres till 300 §, är ej straffsanktionerade. Förhållandet har påtalats under remissbehandlingen av 1963 års delbetänkande. Kommittén ansluter sig till uppfattningen, att det bör vara förenat med straffansvar att obehörigt vägra någon att taga del av dagboks innehåll. Det framstår då som följdriktigt att även föreskriva straffansvar för redare, vilken åsidosätter sin skyldighet att förvara dagboken. Enligt 300 § likställas i förevarande hänseende med dagbok dels dagbokskladd och dels

vad på teknisk väg upptecknas rörande fartygs navigering och gången av dess maskineri, d. v. s. registrering på kursdiagram och dylikt.

Under denna paragraf upptager förslaget bestämmelser som utformats i enlighet med vad nu sagts. Straffet föreslås bli dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Vid åsidosättande av skyldighet att förvara dagbok torde ansvar böra inträda redan då förseelsen begås av oaktsamhet. I övrigt krävs här uppenbarligen uppsåt.

290 §.

Lagrummet erhöll gällande lydelse i samband med 1964 års sjölagsändringar. Det innehåller *dels* en bestämmelse om straff för oredlighet av befälhavare mot vissa intressenter i fartyg och last, vilkas rätt och bästa befälhavaren har att bevaka enligt sjölagens regler, *dels* en straffbestämmelse för det fall att befälhavaren grovt försummat sådan intressents rätt och bästa och *dels* föreskrifter om åtalsrätt.

Vid sidan av brottsbalken torde — som departementschefen i detta sammanhang uttalat i propositionen 1964 nr 166 — utrymme knappast finnas för tillämpning av den förstnämnda bestämmelsen; förfarande som avses därmed måste som regel kunna beivras såsom trolöshet mot huvudman eller liknande brott. Stadgandet har också, i samband med remissbehandlingen av kommitténs förslag om följdändringar till brottsbalken, kritiserats såsom ålderdomligt och otydligt. Det torde kunna upphävas utan att därmed skapas någon beaktansvärd lucka i det straffrättsliga sanktionssystemet.

Den senare straffbestämmelsen rör förfarande, som av departementschefen i berörda uttalande betecknats närmast såsom tjänstefel i enskild tjänst. Remisskritiken mot 290 § gällde även denna, från 1864 års sjölag härrörande bestämmelse. Enligt kommitténs uppfattning svarar den knappast mot något verkligt behov numera. Mot här avsedda former av misskötsel av tjänst såsom befälhavare får de sanktioner förutsättas vara helt tillräckliga, vilka möjliggöres av anställningsförhållandet. Befälhavaren kan enligt 3 § sjömanslagen när som helst skiljas från sin befattning. Om anledningen är oduglighet, oredlighet, grovt fel eller grov försummelse i tjänsten, är befälhavaren icke berättigad till lön för längre tid än han förrättat tjänsten.

Kommittén har på nu anförda skäl ansett sig böra föreslå, att bestämmelserna i 290 § helt utgår. Det föreslås att i stället under denna paragraf upptages bestämmelserna i 295 § sjölagen.

Sistnämnda bestämmelser, som i likhet med 290 § erhöll gällande lydelse genom 1964 års sjölagsändringar, stadgar straff av dagsböter för befälhavare vilken utan lagligt hinder vägrar att med sitt fartyg hemföra sjöfolk, sjöfolks efterlämnade effekter m. m. i enlighet med vad 34 § sjölagen ålägger honom. Förevarande förslag innefattar endast redaktionell jämkning däri, betingad av att bestämmelserna i 34 § sjölagen enligt förslaget upptages

i 41 §. Att uppsåt kräves för ansvar torde framgå av bestämmelsens avfattning.

291 §.

I detta lagrum och i 294 §, som båda erhöll gällande lydelse i samband med 1964 års sjölagsändringar, stadgas straff för befälhavare, *dels* om han avviker ur tjänsten och överger fartyget eller ock lämnar det då det är i fara, utan att iakttaga vissa åligganden och *dels* om han, efter fartygets sammanstötning med annat fartyg eller eljest, försummar bl. a. sin undsättningsskyldighet i förhållande till annan som är i sjönöd eller fara.

Enligt kommitténs förslag sammanföres under 31 § i befälhavarekapitlet samtliga grundläggande föreskrifter i ifrågavarande hänseenden. I konsekvens härmed har berörda straffbestämmelser, med redaktionell bearbetning, upptagits i förevarande paragraf.

Paragrafens *första stycke* innehåller den i sjölagen på motsvarande plats upptagna bestämmelsen om straff för befälhavare som avviker ur tjänsten och överger det honom anförtrordade fartyget. Kommittéförslaget överensstämmer här helt med bestämmelsens gällande lydelse.

I *andra stycket*, som svarar mot andra stycket i gällande 291 §, har vissa redaktionella jämkningar gjorts, delvis betingade av den bearbetning av befälhavarekapitlet som kommitténs förslag innefattar. Till straff skall dömas, om befälhavaren lämnar sitt fartyg när det är i fara utan att iakttaga föreskriften i förslaget 31 § 1 mom. eller vad som eljest åligger honom enligt god sjömanssed. Kommittén har ansett, att uttrycket åliggande »enligt god sjömanssed» bäst svarar mot vad som åsyftas med sjölagens nuvarande formulering »såsom god sjöman». Saklig ändring innefattas icke i denna omformulering.¹

Stadgandena i 294 § sjölagen har överförts till förevarande paragraf *tredje stycket*. Bestämmelsen, upptagande strafflatituden dagsböter eller fängelse i högst två år, blir tillämplig både på försummelse av den särskilda undsättningsplikt och andra skyldigheter, som enligt förslaget 31 § 2 mom. åvilar befälhavaren ifall hans fartyg sammanstött med annat fartyg, och på försummelse av de övriga skyldigheter, vilka på grund av stadgande i sistnämnda moment åvilar befälhavaren gentemot andra sjöfarande.

Ingen av straffbestämmelserna i paragrafen torde kräva uppsåt.

292 §.

Medan sjölagens grundläggande regler rörande fartygs säkerhet är meddelade i 5 a och 26 §§ anger 292 § — som erhöll senast gällande lydelse i samband med 1964 års sjölagsändringar — förutsättningarna för att bristande tillsyn härvidlag medför straffpåföljd.

Ansaret för fartygets säkerhet åvilar i första hand *befälhavaren*, vars

¹ Jfr nedan vid 293 §.

skyldigheter ingående regleras i 26 §. Enligt 292 § 1 mom. skall frihetsstraff eller böter ådömas befälhavare, som anträtt resa med så osäkert fartyg att han bort inse att resan var förbunden med uppenbar livsfara för de ombordvarande. De fel eller brister i fartygets skrov och utrustning m. m. som här avses anges utförligt i lagen. I 292 § 2 mom. ges en allmän regel om ansvar för åsidosättande av föreskrifterna i 26 §, vilken regel icke konkurrerar med 1 mom. utan är tillämplig i andra fall än där avses. Enligt 292 § 3 mom. inträder bötesstraff för befälhavare, som underlåter att iakttaga de skyldigheter 32 § sjölagen ålägger honom, d. v. s. bl. a. att tillse att vaktmanskap finnes på däck, att sjöväkt och behörig utkik hålles, att behörigt vaktbefäl för kommandot ombord samt att erforderliga orts- och deviationsbestämmingar göres. Här angivna straffbestämmelser förutsätter icke att befälhavarens åtgärd eller försummelse lett till sjöolycka eller till skada av något slag. Enligt 4 mom. må ej dömas till straff med tillämpning av denna paragraf, om för gärningen är stadgat svårare straff i brottsbalken. För den händelse befälhavaren genom vårdslöshet eller försummelse på annat sätt än som avses i 1 mom. vållar sjöolycka, blir i stället 293 § tillämplig.

Ansaret för *redaren* i förevarande hänseenden är enligt sjölagen sekundärt såtillvida som denne bestraffas för medverkan till befälhavarens åtgärd eller försummelse. Som inledningsvis berörts upptager 292 § vissa bestämmelser om medverkan av redare eller annan, vilka på det hela taget överensstämmer med de allmänna medverkansreglerna i brottsbalken. Dessutom stadgas straff för vissa speciella former av medverkan. En av bestämmelserna i 1 mom. innebär sålunda, att lika med befälhavaren skall straffas redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, om han med vetskap om sådana fel eller brister hos fartyget, som avses i momentets stadgande rörande befälhavare, underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra fartyget att gå till sjöss. Straff som i 2 mom. stadgas för befälhavares försummelse kan vidare även ådömas redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, om han med vetskap om fel eller brist hos fartyget i något hänseende som avses i 5 a § underlåtit att föranstalta om felets eller bristens avhjälpande.

Kommittén har företagit en tämligen långtgående omarbetning av 292 §. I fråga om *befälhavaren* bibehåller förslaget endast en bestämmelse om straff för åsidosättande av föreskrifterna i förslaget 26 §. Bestämmelsen har upptagits i 1 mom. av förevarande paragraf. För straffbarhet skall uppsåt icke fordras. Övriga stadganden i 292 § om straff för åtgärd eller försummelse från befälhavarens sida ersättes genom förslaget 293 §. Kommitténs revision av sistnämnda paragraf innebär nämligen, som förut berörts, att straff skall kunna ådömas den som försummar vad god sjömanssed bjuder att han iakttar till förekommande av sjöolycka. Brottbeskrivningen tager icke endast sikte på fel eller försummelse vid navigering av fartyg. Under densamma torde också rymmas — förutom sådana i 292 § 3 mom.

avsedda förfaranden, vilka icke har karaktär av rena ordningsföreseelser — varje åtgärd av befälhavare, som för närvarande kan beivras med tillämpning av 292 § 1 mom.

I det förslag till lagstiftning rörande säkerheten å fartyg, vilket för närvarande — såsom förut nämnts — beredes inom kommunikationsdepartementet, torde 26 § komma att givas den innebörden att befälhavaren skall, *dels* innan resa anträdes tillse att fartyget är i behörigt skick i de hänseenden som avses i 5 a §, *dels* under resa vaka över att fartyget hålles i behörigt skick och *dels* ofördröjligen underrätta redaren eller den, som i redarens ställe har befattning med fartyget, angående sådana fel eller brister i fartygets behöriga skick som ej genast kan avhjälpas. Ett dylikt förslag innefattar en viss anpassning till det i vart fall i fråga om större fartyg förändrade förhållande mellan befälhavaren och redaren med avseende på ansvaret för fartygets behöriga skick, som efter hand inträtt inom handelsflottan. I samband med en tilltagande koncentration på större, tekniskt mer komplicerade och dyrbarare fartygsenheter har nämligen detta ansvar allt mer kommit att övergå från befälhavaren till redaren¹. De större rederierna har ofta egna tekniska avdelningar med erforderlig expertis. Under sådana förhållanden avgör befälhavaren mera sällan själv tekniskt komplicerade frågor av större ekonomisk betydelse utan att först inhämta redarens direktiv.

Det torde ligga i linje med den angivna utformningen av de grundläggande reglerna i 26 § att redaren ålägges ett helt självständigt straffansvar för att fartyget hålles i behörigt skick. Stadgande om sådant ansvar föreslås i 2 mom. första stycket av förevarande paragraf. Med dagsböter eller fängelse i högst sex månader skall sålunda den redare straffas, vilken försummar att avhjälpa fel eller brist i fartygets behöriga skick, varom han ägt eller bort äga vetskap. Stadgandet svarar således närmast mot bestämmelsen i gällande 2 mom. andra stycket. Att det gäller även i fråga om annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, framgår av särskilt stadgande härom i förslaget 296 §. Med fartygets behöriga skick förstås, liksom eljest i förevarande paragraf, detsamma som avses i 5 a §. Att straff sålunda skall inträda även för underlåtenhet att vidtaga åtgärd beträffande fel eller brist, varom redaren bort äga vetskap, innebär en utvidgning av straffansvaret i förhållande till gällande rätt. Även om straffsanktionerad skyldighet för befälhavaren att rapportera fel och brister i fartygets behöriga skick måste vara ägnad att säkerställa att redaren hålles fortlöpande underrättad om fartygets skick, torde det vara lämpligt att förutsätta skyldighet för redaren att i erforderlig utsträckning — själv eller genom annan som i hans ställe äger disponera över fartyget — vara verksam för att hålla sig underkunnig härom. En ansvarsregel, vilken såsom den nuvarande förutsätter redarens vetskap om felet eller bristen i far-

¹ Jfr ovan vid 214 §.

tygets behöriga skick synes för övrigt möjliggöra missbruk sålunda att en redare genom vårdslöshet eller t. o. m. med avsikt håller sig ovetande om fartygets skick.

I paragrafens 2 mom. andra stycket föreslår kommittén, i form av ett helt självständigt ansvarsstadgande, en motsvarighet till bestämmelsen i gällande 1 mom. andra stycket andra punkten om redares ansvar för underlåtenhet att hindra befälhavaren att gå till sjöss med bristfälligt fartyg. I enlighet härmed skall till dagsböter eller fängelse i högst två år dömas, om redaren underlåter 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 bli förenad med allvarlig fara för de ombordvarande. I förhållande till nuvarande lag innefattar detta förslag icke endast den förändringen att det ej längre är fråga om medverkansansvar utan också att man uppställer ett mindre strängt farerekvisit. Det skulle nämligen enligt modern samhällsuppfattning utgöra en alldeles för snäv begränsning av bestämmelsens tillämplighet att bibehålla rekvisitet »uppenbar livsfara» för de ombordvarande. I subjektivt hänseende förutsätter stadgandet, att redaren ägt vetskap om det fel eller den brist varom fråga är. Kommittén har ansett det vara obehövt att tynga bestämmelsens avfattning med en erinran härom, eftersom redan den uttryckliga reservationen »såvitt det är honom möjligt» torde förutsätta dylik vetskap. Enligt förslaget 296 § blir även denna bestämmelse tillämplig på den, som i redares ställe har befattning med fartyg.

Medan bestämmelsen i momentets andra stycke gäller den situationen att fartyget befinner sig i hamn upptager förslaget icke — lika litet som gällande sjölag — någon däremot svarande särskild bestämmelse, enligt vilken straff skulle inträda för den redare vilken när fartyget är till sjöss så påverkar dess framförande eller handhavande att säkerheten för de ombordvarande äventyras. Spörsmålet har emellertid övervägts av kommittén. Det till lagrådet remitterade förslag som låg till grund för 1914 års sjösäkerhetslagstiftning upptog under 293 § en bestämmelse av liknande innebörd, låt vara att dess giltighet skulle vara begränsad till fall då sjöolycka verkligen vållats¹. Lagrådet erinrade emellertid följande².

Den förändring i befälhavarens och redarens inbördes ställning, som enligt vad sjöfartssäkerhetskommittén framhållit på senare tiden faktiskt inträtt, synes icke kunna föra fram till den föreslagna bestämmelsen i sista stycket av 293 §. Med den omfattning 292 § erhållit i förslaget skulle under 293 § icke komma andra fall än då sjöolycka vållats genom felaktig navigering. På sjön måste befälhavaren vara ensam herre. Det bör ej ifrågasättas att han skulle beträffande navigeringen taga order av någon, vare sig redaren eller annan; ett lagstadgande som vore byggt på sådan förutsättning, vore ägnat att inverka försvagande på befälhavarens känsla av personligt, odelat ansvar. I de fall, där rättsmedvetandet kräver redarens bestraffande för åtgärd, som här avses, lär redaren såväl som en var

¹ NJA II 1915 s. 395.

² NJA II 1915 s. 399.

annan under motsvarande förhållanden bliva hemfallen till straff enligt allmänna strafflagen.

På grund av lagrådets erinran uteslöts den föreslagna bestämmelsen ur propositionen. Enligt sjölagskommitténs mening får lagrådets uttalande i huvudsak alltjämt tillerkännas giltighet. Redares åtgärd av det slag, varom här är fråga, kommer enligt förslaget som regel att kunna beivras såsom medverkan till brott mot 293 §.

293 §.

Lagrummet har sedan sjölagens tillkomst icke undergått ändring förrän i samband med 1964 års sjölagsändringar. Det stadgar straff för befälhavare som genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten, på annat sätt än som sägs i 292 § 1 mom., är vållande till sjöolycka.

Utredning rörande behovet av bestämmelser om straff för nautisk vårdslöshet oavsett om sjöolycka vållats har, som nämnts under inledningen till ansvarsbestämmelserna, påkallats av riksdagen genom skrivelse till Konungen den 29 april 1950¹. Vissa stadganden i ämnet har tillkommit genom 1962 års sjötrafikförordning². Denna förordning 4 § föreskriver, att vid förande av fartyg eller vid dess förankring eller förtöjning skall iakttagas den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna. Den som brister i dylik omsorg och varsamhet dömes, om ej oaktsamheten är ringa, enligt 17 § samma förordning till dagsböter. Straffstadgandet är uttryckligen subsidiärt i förhållande till allmän lag. Om sjöolycka vållats genom förfarandet blir i stället 293 § sjölagen tillämplig; dess strafflatitud innehåller frihetsstraff. Självfallet kan stadgandet liksom sjölagsbestämmelsen konsumeras av brottsbalkens bestämmelser rörande bl. a. allmänfarlig vårdslöshet. Sjötrafikförordningen torde visserligen främst taga sikte på den numera kraftigt ökade småbåts-trafiken i våra farvatten men den är likväl tillämplig på all sjöfart. I remissyttrande över det förslag som låg till grund för sjötrafikförordningen förutskickade sjölagskommittén, att dess blivande förslag till revision av sjölagens ansvarsbestämmelser, såvitt då kunde bedömas, skulle komma att i likhet med det remitterade förslaget upptaga stadgande om ansvar för vårdslöshet vid framförande av fartyg även om sjöolycka icke vållats därigenom. Tillika gav kommittén uttryck för uppfattningen, att ett föregripande av dess blivande förslag genom den tilltänkta författningen icke skulle medföra annan olägenhet än att författningens utformning framdeles kunde behöva anpassas till reviderade stadganden i sjölagen.

Såsom framgår av vad här senast anförts delar kommittén uppfattningen att straff bör inträda även för vårdslöshet eller försummelse av ifrågavarande slag, som — måhända av ren tillfällighet — icke leder till sjöolycka. Till-

¹ Första lagutskottets utlåtande 1950 nr 19.

² SFS 1962: 150.

lämpligheten av en dylik bestämmelse om ansvar för »vårdslöshet till sjöss» bör emellertid enligt kommitténs uppfattning icke såsom sjötrafikförordningens stadgande begränsas till att avse vårdslöshet vid fartygs förande, förankring och förtöjning. Kommittén menar, att den bör omfatta varje åtgärd eller underlåtenhet, som strider mot god sjömanssed och är ägnad att leda till sjöolycka. Bestämmelsen bör vidare vara tillämplig även på andra än fartygs befälhavare. Envar som å fartyg fullgör tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss bör omfattas av en sådan bestämmelse. För handelsflottans del kan som exempel på dylik personal nämnas, förutom befälhavare, tjänstgörande lotsar, maskinchefer, styrmän, maskinister, radiotelegrafister, rorgångare och utkiksmän. Därmed bör naturligtvis likställas även sådan personal, som visserligen normalt icke fullgör tjänst av detta slag men som tillfälligtvis satts därtill.

I överensstämmelse med vad nu sagts har kommittén utformat förevärande ansvarsbestämmelse så, att straff skall ådömas den som å fartyg fullgör tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid försummar vad som enligt god sjömanssed åligger honom till förekommande av sjöolycka. Normalstraffet föreslås bli dagsböter eller fängelse i högst sex månader. I grova fall skall kunna dömas till fängelse i högst två år. Straffet svarar alltså mot vad som kan ådömas för allmänfarlig vårdslöshet (jfr 13 kap. 6 § brottsbalken).

Enligt paragrafen skall t. ex. kunna bestraffas befälhavare, som i strid med förslaget 29 § går till sjöss med fartyg under sådant väder eller sådana isförhållanden, att säkerheten för fartyg och ombordvarande äventyras. Det skall i ett dylikt fall icke freda befälhavaren från ansvar, att fartyget i och för sig är i bästa skick och att han manövrerar det väl. Att fartyg går till sjöss under kommando av befäl, som visserligen är behörigt men t. ex. på grund av trötthet icke är i fullt tjänstedugligt skick — något som med den nutida intensiva fartygsdriften inom handelsflottan torde kunna förekomma — måste likaledes kunna beivras med tillämpning av denna bestämmelse. Såsom erinrats under 292 § gäller detsamma för det fall att befälhavare går till sjöss med fartyg, som så brister i behörigt skick att resan till följd därav blir farlig för fartygets och de ombordvarandes säkerhet. Enligt gällande bestämmelser är sådant förfarande straffbart endast om det, enligt vad befälhavaren bort inse, var förenat med uppenbar livsfara för de ombordvarande.

Det är som förut anförts¹ sjölagskommitténs mening, att bestämmelsen i denna paragraf även skall kunna bli tillämplig ifall redare eller annan påverkar fartygets handhavande eller framförande på sådant sätt att säkerheten för de ombordvarande äventyras. Dylika förfaranden skall nämligen — med förslagets ståndpunkt rörande de allmänna medverkansregler-

¹ Jfr under inledningen till kapitlet samt vid 292 §.

nas tillämplighet — kunna beivras såsom anstiftan eller medhjälp till brott mot paragrafen.

Det innefattar ingen nyhet för sjölagen att anknyta straffbarhet till rekvisitet försummelse av vad god sjömanssed bjuder. Sjölagens 291 § straffbelägger som berörts ovan, att befälhavaren lämnar fartyget när det är stätt i fara utan att iakttaga bl. a. vad som »åligger honom såsom god sjöman». I praktiken torde det icke erbjuda större svårigheter, att för det enskilda fallet slå fast huruvida åliggande enligt god sjömanssed försumats eller ej. Det må emellertid här understrykas, att icke varje fel, som kan begås till sjöss och som kan leda till sjöolycka, behöver innefatta försummelse av vad god sjömanssed kräver. I detta rekvisit torde ligga ett oaktsamhetskrav som medger visst utrymme för ursäktliga felbedömningar (jfr 17 § sjötrafikförordningen, enligt vilken fall av ringa oaktsamhet är undantagna från straffbarhet). Erinras må om att, enligt förslaget till 1914 års sjölagsändringar, 293 § skulle begränsas till att gälla vållande till sjöolycka av större omfattning och svårare art, främst av den anledningen att i praxis uppstått en tendens att tillämpa lagrummet även på rent nautiska fel som föranlett sjöolycka¹. Den närmare innebörden av god sjömanssed kan självfallet icke anges här. Spörsålet måste, liksom bestämmandet av utrymmet för ursäktliga felbedömningar, överlämnas åt rättstillämpningen.

Eftersom den föreslagna bestämmelsen har en räckvidd, som sträcker sig utöver rent navigatoriska förseelser, kommer det att i ej oväsentlig mån bli möjligt att med tillämpning därav beivra oförstånd eller försumlighet i tjänsten, nämligen i fall som varit av betydelse för säkerheten till sjöss. Sätillvida tillgodoses genom kommitténs förslag det i den förutnämnda riksdagskrivelsen ifrågasatta behovet av en allmän straffbestämmelse rörande befälhavares oförstånd eller försummelse i tjänsten.

I likhet med det stora flertalet av sjölagens bestämmelser har nu förvarande paragraf avfattats med tanke främst på handelssjöfarten. Den blir emellertid tillämplig på all slags sjöfart. Kravet på att försummelsen skall ha ägt rum under fullgörande av tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss skall således icke förstås på det sättet, att försummelsen skall ha ägt rum i anställning, exempelvis på ett handelsfartyg. Även den som för en nöjesfarkost eller biträder vid dess förande får enligt kommitténs uppfattning anses i den mening varom här är fråga fullgöra tjänst å fartyg och skall kunna bestraffas med tillämpning av bestämmelsen.

Det må här påpekas, att paragrafen icke endast kommer att på det hela taget täcka förseelser som avses i 17 § sjötrafikförordningen utan även sådana, som avses i 79 § första stycket sjömanslagen. Enligt detta lagrum straffas ombordanställd med dagsböter eller fängelse i högst ett år, om han genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållar sjöolycka. Sjölagskommittén har ansett sig böra avstå från att lägga fram förslag rörande

¹ NJA II 1915 s. 398. — Jfr den danska motsvarande regeln i § 289 sjölagen.

denna bestämmelse med hänsyn till den nyligen tillsatta utredningen för en översyn av sjömanslagen. Emellertid synes stadgandet komma att bli överflödigt.

Det ligger i sakens natur, att för ansvar enligt förevarande paragraf icke kräves uppsåt.

294 §.

I denna paragraf har såsom en nyhet för sjölagen upptagits en bestämmelse om straff för onykterhet å fartyg. Kommittén har i denna del samrätt med 1957 års trafiknykterhetskommitté.

Frågan om ett straffrättsligt korrektiv mot onykterhet till sjöss har tidigare uppmärksamrats. År 1925 övervägdes ett på grund av motion till 1924 års riksdag utarbetat förslag till allmän bestämmelse om bötesstraff för den som var berusad under utövning av yrke eller tjänst, varav annans säkerhet till liv eller hälsa berodde. Förslaget ledde icke till lagstiftning. Till 1928 års riksdag avläts proposition med förslag om en straffbestämmelse liknande den nyssnämnda. Sedan första lagutskottet avstyrkt förslaget, bl. a. under åberopande av att behov knappast förelåg av en dylik straffbestämmelse för andra än motorförare, stannade riksdagens kamrar i olika beslut och frågan förföll. Därefter har frågan om en dylik bestämmelse i ämnet icke prövats förrän 1949 års trafiknykterhetsutredning 1953 lade fram sitt betänkande¹. Såvitt är av intresse i förevarande sammanhang föreslog denna utredning, att i trafikbrottslagens 4 § skulle upptagas bestämmelser av innebörd att såsom för rattfylleri skulle straffas den, som vid förande av maskindrivet fartyg varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att han företett tecken därå eller haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver. Till grund för förslaget åberopades bl. a., att förandet av maskindrivet fartyg — trots olikheterna i förhållande till trafiken till lands — enligt utredningens uppfattning var från säkerhetssynpunkt lika maktpåliggande som förande av motorfordon, varför nykterhetskraven borde ställas lika och ansvarsreglerna vara desamma. Någon begränsning till person i förarställning borde enligt utredningen icke äga rum. Utredningens förslag rönt ett tämligen ogynnsamt mottagande under remissbehandlingen. Det kritiserades från både principiella och praktiska utgångspunkter. Bl. a. invändes att förhållandena till lands och till sjöss var alltför olika i ifrågavarande hänseende för att samma behandling skulle vara helt motiverad samt att en promilleregeln icke skulle vara möjlig att tillämpa. Förslaget ledde icke till lagstiftning.

Som nämnts under 293 § innehåller sjötrafikförordningen bestämmelser av innebörd, att vid förande, förankring och förtöjning av fartyg skall iakttas omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna samt att åsidosättande av sådan omsorg och

¹ SOU 1953: 20.

varsamhet, när oaktsamheten ej är ringa, bestraffas med dagsböter, om ej gärningen är straffbar enligt allmän lag. I proposition 1962 nr 94, varigenom riksdagens yttrande över författningsförslaget inhämtades, anförde departementschefen, att den föreslagna bestämmelsen rörande vårdslöshet i trafik till sjöss i mera uppenbara fall torde kunna åberopas gentemot den, som låter onykterhet komma sig till last vid förande av båt. Tredje lagutskottet anförde bl. a. följande.

Utskottet finner det väsentligt att det otvivelaktigt i viss utsträckning förekommande spritmissbruket till sjöss stävjas. Det framstår därför som önskvärt att det inom 1957 års trafiknykterhetskommitté pågående utredningsarbetet angående de särskilda bestämmelser om ansvar för onykterhet i sjötrafik bedrivs med skyndsamhet. I avvaktan på att slutlig ställning skall kunna tagas till frågan om dylika bestämmelser, torde — såsom också framhållits i propositionen — det avsedda allmänna ansvarsstadgandet i sjötrafikförordningen kunna verka i viss mån avhållande med avseende å onykterhet vid förande av fartyg.

Det må här påpekas, att sjömanslagen visserligen innehåller bestämmelser om disciplinstraff för onykterhet i tjänsten och en allmän bestämmelse om straff för den som begår förseelse i tjänsten eller bryter mot ordning och skick men att dessa uppenbarligen ej är att betrakta annat än som ordningsföreskrifter; de är f. ö. icke tillämpliga i inrikesfart eller i öresundsfart.

Gällande rätt medger icke lagföring av den som varit onykter till sjöss på annat sätt än med åberopande av sjötrafikförordningens nämnda ansvarsbestämmelse eller sjölagens och sjömanslagens bestämmelser om ansvar för den som genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten är vållande till sjöolycka.

Såvitt kommittén har sig bekant föreligger icke någon utredning rörande det inflytande onykterhet må ha på frekvensen av sjöolyckor inom svensk sjöfart. Någon utredning i ämnet har icke heller verkställts genom kommitténs försorg. Enighet har likväl rått inom kommittén därom, att sådan onykterhet till sjöss, som är äventyrlig för säkerheten där, måste kunna beivras och att sjölagen bör innehålla ett särskilt stadgande om ansvar härför.

I fråga om den straffbara gärningen är det till en början tydligt, att en regel av innebörd att viss alkoholkoncentration i gärningsmannens blod skall konstituera straffbarhet, icke är generellt genomförbar för sjöfartens vidkommande på grund av de särpräglade förhållandena på sjön. Från teoretisk synpunkt må det vara tillräckligt att fästa uppmärksamheten vid de svårigheter, som skulle vara förenade redan med att välja lämplig promillegräns, eftersom till sjöss starkt skiftande trafikförhållanden samt skilda slag av fartyg och sysslor ombord rimligen ställer olika starka krav i nykterhetshänseende. Det kan från praktisk utgångspunkt sättas i fråga om ändamålsenlig blodprovstagning skulle kunna äga rum annat än i undantagsfall. Och rent principiellt måste beaktas, att handelsflottans och i viss mån även fiskeflottans personal icke endast tjänstgör ombord utan också bor ombord och tillbringar det mesta av sin fritid där; en promilleregul —

som alltid måste leda till onyanserad straffrättskipning — kan på grund av dessa förhållanden enligt kommitténs uppfattning icke godtagas.

Om sålunda en lagstiftning av förut angivet slag mot onykterhet till sjöss skulle vara från flera synpunkter olämplig, finner kommittén det vara både principiellt och praktiskt lämpligt, att knyta straffbarhet till onykterhet som manifesteras genom att den berusade icke kan fullgöra sina åligganden på betryggande sätt, förutsatt att fråga är om åligganden vars behöriga fullgörande är av väsentlig betydelse från säkerhetssynpunkt. Kommittén har därför valt att utforma här ifrågavarande ansvarsbestämmelse så, att till straff kan dömas envar, som å 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 icke kan fullgöra sina åligganden på betryggande sätt. Straffet föreslås bli dagsböter eller fängelse i högst ett år. Kommittén har ej funnit anledning göra någon indelning av brottet med hänsyn till svårhetsgrad.

Rörande den närmare innebörden av uttrycket »å fartyg fullgör tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss» må hänvisas till vad som anförts därom vid 293 §. Det bör framhållas, att för straffbarhet kräves att gärningsmannen varit påverkad medan han hade den ifrågavarande tjänstgöringen. Kommitténs avsikt har således icke varit, att uppställa ett generellt krav på nykterhet hos envar, vars sysslor normalt omfattar tjänst som här avses, även för tid då han ej fullgör sina från säkerhetssynpunkt väsentliga uppgifter. Å andra sidan förhåller det sig så, att i vart fall inom handels-sjöfarten gränserna mellan tjänstgöring och icke tjänstgöring lätt kan bli svårbestämbara eller rentav helt utsuddade. Särskilt äger detta sin giltighet till sjöss. Befälhavaren på ett handelsfartyg torde där regelmässigt få anses vara i tjänst dygnet om. Han måste alltså ständigt vara beredd att utan omgång träda till det omedelbara kommandot och fatta beslut i olika hänseenden. Det kan t. ex. gälla att besluta om bärgning av annat fartyg under besvärliga förhållanden. Att fatta dylika beslut kan ställa höga krav på omdömesgillhet. Under gynnsamma betingelser åter, såsom i hamn eller vid gång i öppen sjö i gott väder, kan saken ställa sig annorlunda. Det nu sagda äger naturligtvis motsvarande tillämpning på annat befäl ombord. Också för personal i manskapsställning kan förslaget komma att medföra höga krav på nykterhet även utom tjänstgöringstid.

Liksom förslagets 293 § och de flesta övriga sjölagsbestämmelser har förevarande paragraf avfattats med tanke i första hand på handelssjöfarten. Icke desto mindre är det avsikten att den skall vara tillämplig på all sjöfart. Lika litet som i fråga om 293 § skall således av uttrycket »tjänst» dragas slutsatsen att gärningsmannen måste inneha anställning i egentlig mening. Även den som för lustfarkost eller biträder vid förande därav faller under stadgandet.

Slutligen må här nämnas, att varken i Danmark eller i Finland finnes

straffbestämmelser av förevarande slag; den finska sjölagskommittén har emellertid utarbetat ett med det svenska förslaget nära överensstämmande utkast till straffstadgande i sjölagen. Den norska lagstiftningen däremot innehåller bestämmelser i ämnet. Sålunda kan enligt norska straffeloven bötes- eller frihetsstraff ådömas dels fartygspersonal i överordnad ställning som »forsettlig» eller »uaktsomt» berusar sig i tjänsten eller när denna förestår (§ 422) och dels personal i underordnad ställning som »er beruset i tjenesten» (§ 426:4)¹. Härutöver gäller speciella regler för personal på norska passagerarfartyg, nämligen föreskrifter om »pliktmessig avhold fra nytelse av alkohol m. m.», vilka är så utformade att redan viss alkoholkoncentration i blodet eller alkoholförhöjning i kroppen kan föranleda straff². Den praktiska tillämpningen av dessa sistnämnda straffbestämmelser torde, enligt vad kommittén inhämtat, vara koncentrerad till kustsjöfarten.

295 §.

Under förevarande paragraf upptager förslaget bestämmelser rörande den särskilda påföljd, som kan ådömas befälhavare och viss annan fartygspersonal, nämligen förlust av behörighet till tjänst å fartyg. Gällande bestämmelser härom återfinnes i 296 § sjölagen och 79 § andra stycket sjömanslagen. Om villkoren för behörighet att utöva tjänst som befäl i handels- och fiskeflottorna stadgas i 1960 års sjöbefälskungörelse³. För radiotelegrafister gäller speciella regler⁴.

Enligt 296 § sjölagen må befälhavare, som förbrutit sig mot vissa uppräknade ansvarsbestämmelser, för viss tid eller för alltid dömas förlustig »sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade». I fråga om maskinchef, styrman, maskinist eller radiotelegrafist, som genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållat sjöolycka, gäller enligt 79 § andra stycket sjömanslagen att han må för viss tid eller för alltid förklaras förlustig rättigheten att nyttjas i dylik befattning, såframt särskilda villkor är stadgade för rättighetens utövande och omständigheterna är synnerligen försvårande. För radiotelegrafist gäller dessutom, att hans certifikat kan återkallas av telestyrelsen närhelst anledning föreligger därtill.⁵ Annan möjlighet än här sagts att ompröva någons behörighet till fartygstjänst medger icke gällande rätt. Däremot kan enligt mönstringsförordningen påmönstringsförbud meddelas sjöman, som på grund av grov misshandelsamhet under anställning ombord å fartyg finnes olämplig att utöva

¹ Norsk Lovtidend 1963: 8 s. 214 f.

² Kungl. resolution den 11 oktober 1963, vilken ersatt en resolution av den 12 november 1937; se Norsk Lovtidend 1963: 35 s. 1073.

³ SFS 1960: 487.

⁴ Se det till 1959 års internationella telekonvention hörande radioreglementet kap. VI art. 22 och 23, Kungl. Maj:ts instruktion den 3 juni 1960 (nr 270) för telestyrelsen med underlydande förvaltningsorgan samt Telestyrelsens instruktion för svenska fartygsstationer kap. VI: 241—251 (särskilt 246 och 247).

⁵ Se Telestyrelsens instruktion för svenska fartygsstationer kap. VI: 247.

sjömansyrket.¹ Sådant förbud utfärdas av sjömansnämnd för viss tid, högst sex år, eller tillsvidare. Inom sjöfarten enligt kollektivavtal verksamma s. k. undersöknings- och bestraffningsnämnder har också befogenhet att vidtaga dylik åtgärd, i form av avstängning för alltid eller för viss tid från rätten att erhålla arbete inom sjömansyrket; härifrån är dock befälhavare och maskinchefer undantagna.

Enligt kommitténs uppfattning torde regler icke kunna undvaras, enligt vilka befälhavare och sjömän i samband med lagföring för brott i sjöfartsförhållanden kan förklaras förlustiga behörighet att utöva tjänst på fartyg. En dylik omprövning av behörighet torde böra mera grundas på en bedömning av vederbörandes lämplighet för tjänsten än på frågan huruvida omständigheterna är synnerligen försvårande. Har han genom gärningen visat sig vara olämplig att fortsättningsvis användas i sådan tjänst, bör han också dömas förlustig sin behörighet därtill, även om omständigheterna icke är i och för sig försvårande. Vidare måste det beaktas, att den som förklaras förlustig behörighet till viss tjänst kan äga behörighet även till annan tjänst å fartyg. Enligt 8 § sjöbefälskungörelsen skall den, som uppfyller fordringarna för viss tjänst, jämväl vara behörig att inneha annan sådan tjänst för vars erhållande likartade lägre fordringar är uppställda. Att en sjökapten förklaras förlustig behörighet att föra fartyg hindrar sålunda icke att han därefter mönstrar på ett annat fartyg såsom styrman. På motsvarande sätt kan en sjöingenjör, som dömts förlustig sin behörighet att vara maskinchef, utan vidare mönstra på nytt såsom maskinist. En sådan ordning är självfallet icke lämplig, eftersom sjösäkerhetssynpunkter bör tillmätas utslagsgivande vikt. Möjlighet bör därför finnas att med förlust av viss behörighet förena förlust av behörighet till annan tjänst å fartyg. Det måste också tagas i betraktande, att olämplighet för viss tjänst å fartyg kan av den därtill behörige ådagaläggas också genom brott i sådan tjänst å fartyg, vars utövande icke förutsätter innehav av särskild behörighet, t. ex. vid förande av lustfarkost. Även i ett dylikt läge är det från sjösäkerhetssynpunkt påkallat att behörighetsförlust kan ifrågakomma.

Vad nu sagts torde äga samma giltighet för all fartygspersonal med särskild behörighet. Det finns icke anledning att göra åtskillnad mellan de olika personalkategorierna. Eftersom bestämmelserna bör vara generella, kommer de att kunna träda i stället för både 296 § sjölagen och 79 § andra stycket sjömanslagen.

Beträffande de gärningar, som bör föranleda omprövning av behörighet, har kommittén icke funnit anledning föreslå annan ändring, såvitt rör befälhavare, än som sammanhänger med ändringarna beträffande 287 och 290 §§. Den förra paragrafen gäller efter 1964 års lagändringar endast bötesförseelse och ej heller enligt kommitténs förslag skall den avse brott, varå kan följa svårare straff än böter. Nuvarande straffbestämmelse i 290 § rö-

¹ Med sjöman avses där icke endast besättningsmedlem utan även befälhavare.

rande oredlighet mot redare, lastägare och andra utgår enligt förslaget. I stället upptages i paragrafen bestämmelser om ansvar för befälhavare eller redare som obehörigen vägrar någon därtill berättigad att taga del av bl. a. dagboks innehåll och för redare som försummar sin skyldighet att förvara dagbok m. m. Varken 287 eller 290 §§ kommer sålunda att gälla brott av beskaffenhet att böra inverka på gärningsmannens behörighet till tjänst å fartyg. Däremot torde befälhavare alltjämt böra riskera förlust av sin behörighet, om han avviker ur tjänsten och överger fartyget eller lämnar det när det är i fara utan att iakttaga sina åligganden som befälhavare och »god sjöman» (291 §) eller om han åsidosätter sin skyldighet att öva tillsyn å fartygets behöriga skick (292 §). Omprövning av gärningsmannens behörighet bör också vara förbunden med lagföring för brott som avses i förslaget 293 och 294 §§.

Bestämmelser av innebörd, som överensstämmer med vad nu sagts, har upptagits i *första stycket* av förevarande paragraf. Sålunda skall den, som förbrutit sig på sätt som avses i 291 §, 292 § 1 mom., 293 § eller 294 § och därigenom ådagalagt olämplighet för den tjänst vari gärningen begåtts, av domstolen förklaras för viss tid eller för alltid förlustig behörighet att utöva sådan tjänst. För det fall att han genom gärningen ådagalagt olämplighet för annan tjänst å fartyg må han förklaras förlustig behörighet därtill.

Paragrafens *andra stycke* innehåller motsvarighet till stadgandena i 296 § andra stycket sjölagen och 79 § andra stycket sjömanslagen om underrättelse rörande beslut om förlust av behörighet till sjöfartsstyrelsen och telestyrelsen. Den ändringen har här ansetts vara lämplig, att underrättelse om dom varigenom radiotelegrafist dömts förlustig behörighet icke endast skall tillställas telestyrelsen utan även sjöfartsstyrelsen.

Det må erinras om att i sjöbefälskungörelsen 36 § stadgas bötesstraff för den som utövar befäl å fartyg utan att inneha behörighet som för varje särskilt fall erfordras enligt kungörelsens regler. Samma straff skall tillämpas på såväl befälhavaren som redaren eller den som i redarens ställe haft befattning med fartyget, såframt ej omständigheterna gör sannolikt att brottet skett utan hans vilja och vetskap. Om gärningen föranletts av att lämplig och behörig person icke kunnat erhållas till befattningen i senast besökta hamn, gäller dock enligt kungörelsens 38 § ansvarsfrihet för obehörigt utövande av annan befattning än befattningen som befälhavare.

296 §.

Enligt 310 § sjölagen skall vad i ansvarskapitlet stadgas om brott av befälhavare också gälla brott av den som är satt i befälhavarens ställe. Bestämmelserna i 292 § 1 och 2 mom. sjölagen om straff för redare är, enligt vad där sägs, tillämpliga även på annan som i redares ställe haft befattning med fartyget. Förevarande paragraf upptager motsvarigheter till dessa bestämmelser.

I fråga om *befälhavaren* innefattar förslaget endast redaktionell jämkning i den gällande regeln. Sålunda skall vid tillämpning av stadgandena i detta kapitel den dömas såsom befälhavare, vilken trätt i befälhavarens ställe. På motsvarande sätt regleras den utsträckning i vilken ansvarskapitlets bestämmelser om straff för *redare* skall vara tillämpliga på annan, eftersom kommittén på sätt förut framgått föreslår straffbestämmelser avseende redaren även i andra hänseenden än som avses i 292 § sjölagen. Ansvarskapitlets ifrågavarande straffbestämmelser skall sålunda kunna tillämpas på den, som i redarens ställe haft befattning med fartyget. Formuleringen anknyter till gällande föreskrifter i 292 § 1 och 2 mom. Rörande innebörden härav framgår av förarbetena till 1914 års sjölagsändringar i fråga om 292 §, att därmed åsyftas någon som rättsligen äger disponera över fartyget, t. ex. tidsbefraktaren ifall fartyget seglar på tidscerteparti¹. Till avfattning och innebörd har det här använda uttryckssättet motsvarighet i förslaget 26, 214 och 319 §§². Sedan den 1 juli 1964³ upptager 261 § sjölagen, vilket lagrum anger vilka som äger åberopa reglerna om begränsning av redares ansvarighet, formuleringen »den som i redares ställe handhar fartygets drift», något som skall ses mot bakgrund av 1957 års internationella konvention i ämnet. Kommittén har övervägt huruvida samma uttryck borde användas i bl. a. förevarande paragraf. Det framgår emellertid redan av det nämnda lagrummets avfattning i övrigt att uttrycket icke omfattar befraktare.⁴ Kommittén, som icke funnit skäl att ändra omfattningen av den personkrets vilken i straffrättsligt hänseende bör likställas med redare, har därför valt att bibehålla den i förevarande sammanhang hittills brukade formuleringen.

297 §.

Bestämmelserna i förevarande paragraf saknar motsvarighet i gällande rätt. De är betingade av att enligt kommitténs uppfattning Sverige bör tillträda 1952 års internationella konvention om straffrättslig domsrätt i kollisionsmål. Enligt de föreslagna bestämmelserna undantages från svensk domsrätt⁵ det fall att utlänning utom riket och i tjänst på främmande fartyg vållar eller medverkar till fartygs sammanstötning eller händelse som avses i förslaget 222 §. Se närmare nedan vid 1952 års internationella sjörättskonventioner.⁶

¹ NJA II 1915 s. 397 och 401.

² Jfr även 36 och 37 §§ sjöbefälskungörelsen (SFS 1960: 487).

³ SFS 1964: 85.

⁴ Jfr SOU 1961: 33 s. 51.

⁵ Se brottsbalken 2 kap.

⁶ S. 97 ff.

13 KAP.

Om dagböcker, sjöförklaring och besiktning så ock om rättegång i sjörättsmål

Kapitlet har i gällande sjölager rubriken »Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål». I kapitlet finns jämväl bestämmelser dels om sjöförklaring och sjöförhör dels om skiljemän och besiktningsmän. Enligt kommitténs 1963 avgivna delbetänkande angående bl. a. sjöförklaring skall i kapitlet införas reviderade regler i detta ämne¹. Förevarande förslag innebär, att i kapitlet dessutom upptages bestämmelser om fartygs dagböcker och om besiktning medan stadgandena om skiljemän utgår (jfr ovan vid 23 och 24 §§). Kapitelrubriken har jämkats i enlighet härmed.

Dagböcker

Sjölagen innehåller i befälhavarekapitlet, 35—39 §§, bestämmelser om fartygs dagböcker. I 35 § föreskrives när dagbok skall föras, i 36 och 37 §§ hur dagbok skall föras och vad som skall antecknas däri samt i 38 § hur ny dagbok skall anskaffas under resa. Föreskrifter om rätten att taga del av dagboks innehåll och om bevarandet av dagbok ges i 39 §.

I likhet med de danska och norska kommittéerna föreslår sjölagskommittén, att bestämmelser om dagböcker överföres till 13 kap. och får inleda kapitlet, närmast följt av reglerna om sjöförklaring. Som tidigare nämnts vid 3 kap. upptages i befälhavarekapitlet enligt förslaget endast det stadgandet i förevarande ämne, att befälhavaren är ansvarig för att föreskrivna dagböcker föres å fartyget, samt en hänvisning till 13 kap. Det finska utkastet bibehåller dagboksreglerna i befälhavarekapitlet.

De danska och norska kommittéerna har utformat dagboksbestämmelserna så, att föreskrifter om när och hur dagbok skall föras meddelas i administrativ ordning medan i sjölagen endast stadgas om rätten att taga del av dagboks innehåll och om skyldigheten att bevara dagbok. Sjölagskommittén anser, att den svenska sjölagen bör upptaga, förutom stadgande i sistnämnda hänseende, jämväl de grundläggande reglerna om skyldighet att föra dagbok. Förslaget tager i anspråk 298—300 §§ av sjölagen medan de danska och norska förslagen endast utnyttjar § 300.

298 §.

Skeppsdagbok skall enligt gällande bestämmelser föras ombord på fartyg, vilket avgår till annan utrikes ort än som är belägen vid Östersjön eller i Danmark och Norge hitom linjen Skagens fyr — Lindesnäs, alltså i stort sett fartyg som går i nordsjöfart eller vidsträcktare fart.² Undantagna från dagboksplikt är segelfartyg med en dräktighet understigande 50 ton.

¹ SOU 1963: 20, 301—315 §§.

² Jfr sjöbefälskungörelsen 4 § (SFS 1960: 487).

På maskindrivna fartyg skall såsom bihang till skeppsdagboken föras maskindagbok. Härtill kommer, för vissa fartyg, oljedagbok¹.

Sjölagens dagboksbestämmelser är, såsom framhålles i förarbetena², utformade med sikte på handels- och fiskeflottorna. Bruket av dagbok förutsätter, att personal finnes ombord som är både kompetent och tillgänglig för uppgiften. Det ursprungliga förslaget till 1891 års sjölag upptog icke någon tonnagegräns men undantog fiskefartyg från dagboksplikten. Undantaget avlägsnades i samband med att tonnagegränsen, gällande redan i 1864 års sjölag³, av departementschefen återupptogs i lagförslaget; en dylik gräns ansågs uppenbarligen fylla motsvarande funktion för fiskesjöfartens del. Större delen av vår nuvarande fiskeflotta torde segla utan dagböcker, emedan fartygen ej användes i fart som faller under dagboksplikten. Icke heller inom högsjöfisket torde dagböcker i praktiken föras.

Med hänsyn främst till det ändamål dagboken skall tjäna — nämligen att i bl. a. såväl sakägarnas som sjöfartssäkerhetens intresse bereda underlag för kontroll och utredning rörande fartygs navigering samt maskineriets gång och skötsel — bör dagboksplikten enligt kommitténs uppfattning principiellt icke vara inskränkt till vissa farter, så mycket mindre som fartyg under samma resa kan användas i både dagbokspliktig och annan fart. I stället bör olika krav ställas på bruket av dagbok ombord på skilda slags fartyg och i olika användningar av fartygen, allt i kombination med möjlighet att i administrativ ordning medge undantag från skyldighet att föra dagbok. Av praktiska skäl torde emellertid en tonnagegräns böra bibehållas. På angivna tankegång bygger kommitténs förslag. Dagboksplikten gäller enligt förslaget handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton och fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 80 registerton. Det förutsättes att fartyget är i drift för att skyldighet att föra dagbok skall inträda.⁴ Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen skall äga medgiva undantag från dagboksplikten. Den för handelsfartyg föreslagna tonnagegränsen är lika med den tonnagegräns som enligt kommitténs mening bör gälla för skyldigheten att införa fartyg i fartygsregistret. Beträffande fiskefartygen har gränsen bestämts så, att huvudparten av den nuvarande fiskeflottan kommer att falla utanför; för dess vidkommande skulle krav på dagboks förande med beaktande av bemanningen knappast vara rimligt eller ens möjligt att upprätthålla. Övan 80-tonsgränsen kommer som regel att falla de moderna stålbyggda fiskefartygen, företrädesvis använda i högsjöfiske. Dessa fartyg står, tekniskt sett och i fråga om bemanning, handelsfartygen betydligt närmare än de andra; för deras del torde det vara rimligt att föreskriva dagboksplikten. I vissa gränsfall, såsom där en del äldre trälfiskefartyg kommer att omfattas av dagboksplikten,

¹ 1956 års oljeskyddslag 6 § (SFS 1956: 86).

² Betänkande och lagförslag den 22 februari 1887, Motiven s. 40 f. Jfr NJA II 1891 s. 36.

³ 33 § i lydelse enl. förordn. den 19 april 1875.

⁴ Jfr ang. uttrycket »fartygs drift» SOU 1963: 20 s. 55.

kan undantag beviljas. Anledning torde också föreligga att från sådan plikt mer eller mindre generellt kunna undantaga vissa fartyg som användes i inre fart, exempelvis hamnbogserare och vägfärjor. Kommittén har ansett en delvis generell tillämpning av en dispensregel vara att föredraga framför att uttryckligen i själva lagtexten stadga undantag, vilka ej kunna bli uttömmande.

Beteckningarna handelsfartyg och fiskefartyg användes icke i gällande sjölag¹. Enligt sjöbefälskungörelsen förstås med *handelsfartyg* »fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande eller till annat ändamål, som med handelssjöfarten äger gemenskap, såsom bogsering, isbrytning, bärgning eller dykning» och med *fiskefartyg* »fartyg, som nyttjas för fiske eller fångst eller tillgodogörande av vad som fiskats eller fångats»². Dessa definitioner ger åt uttrycken handelsfartyg och fiskefartyg en innebörd, som torde överensstämma med gängse språkbruk. En annan sak är, att med uttrycket »handelssjöfart» (jfr 2 § sjölagen) utanför lag- och författningstext som regel torde åsyftas icke endast godsbefordran till sjöss utan även varje annan form av kommersiell sjöfart med undantag för fångst och fiske³.

Det förtjänar slutligen påpekas att, då kommitténs förslag icke föreskriver dagboksplikt vare sig för lustfartyg eller för örlogsmän och andra icke-kommersiella statsfartyg, detta innebär godtagande av en redan tillämpad ordning. På skäl som förut anförts i fråga om huvuddelen av fiskeflottan torde det vara ofrånkomligt, att lustfartyg undantages. Vad de övriga kategorierna angår finnes i administrativ ordning utfärdade bestämmelser med åtminstone i huvudsak samma syften som sjölagens dagboksregler. Det må här vara tillräckligt att hänvisa till 1953 års Tjänstereglemente för marinen Del II, Sjötjänst, kap. 4, § 30, där under p. 221—225 meddelas bestämmelser om däck-, maskin- och elektrologgböcker; däckssloggboken betecknas i p. 222 uttryckligen såsom en dagbok.

299 §.

Denna paragraf svarar mot 35 § andra stycket samt 36 och 37 §§ sjölagen.

Medan enligt gällande bestämmelser dagbok upprättas efter formulär fastställda av Konungen föreslår kommittén — i 1 mom. första stycket — en bestämmelse av innebörd, att fastställandet av dagboksformulär skall ankomma på sjöfartsstyrelsen och att styrelsen skall äga fastställa olika formulär med beaktande av fartygs art och användning. Skyldighet att föra dagbok åvilar, enligt sjölagen såväl som enligt förslaget, fartyg av vitt skilda slag och användningssätt. Numera har också kursskrivare och dylika tekniska hjälpmedel börjat tagas i bruk för registrering av fartygs

¹ Här bortses från hänvisningen i 27 § till spisordningen för besättningar å svenska handelsfartyg.

² Motsvarande innebörd enligt kungörelsen den 30/12 1952 ang. bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda. Jfr i fråga om handelsfartyg 2 § mönstringsförfordningen.

³ Jfr 2 § andra stycket finska sjölagen; *Beckman*: Handbok i sjörätt (1961) s. 8, jfr s. 14.

navigering och maskineriets gång. Enhetliga formulär oberoende av omständigheterna utesluter en enligt kommitténs mening välmotiverad anpassning av kraven på hur dagbok skall föras till den starka variation som präglar sjöfarten. Förslaget syftar till att möjliggöra en sådan anpassning.

I övrigt upptager förevarande paragraf, i 1 mom. andra och tredje styckena, väsentligen oförändrade de bestämmelser, som enligt 36 § sjölagen gäller beträffande ordningen för förandet av dagbok.

Paragrafens 2 mom. stadgar bl. a., att fartygs dagböcker föres under befälhavarens tillsyn. Kommittén har övervägt huruvida tillsynen över maskindagbokens förande bör undantagas från befälhavarens skyldigheter i detta sammanhang, eftersom denne i allmänhet icke besitter större maskintekniska insikter; tillsynsplikten skulle då i stället läggas på maskinchefen. Avgörande för kommittén att bibehålla gällande ordning har varit att befälhavaren är och måste vara i viss mån ansvarig för all tjänst ombord och att det därför icke skulle vara rimligt betaga honom befogenheten att öva det inflytande även på maskindagbokens förande som kan vara påkallat. En annan sak är att befälhavaren som regel ej har anledning att inskrida, med mindre uppenbar försummelse föreligger i fråga om maskindagbokens förande.

Om befälhavaren icke själv för skeppsdagboken, skall denna föras av den främste av styrmännen. Maskindagboken föres av maskinchefen eller, efter dennes bestämmande, av den främste av det övriga maskinbefälet. I gällande forskrifter har alltså endast vidtagits redaktionella jämkningar.

Dessutom upptager 2 mom. de grundläggande reglerna i 37 § sjölagen om vad som skall antecknas i dagbok. I fråga om *skeppsdagboken* innebär detta noggranna uppgifter om vad som inträffar under resa och varom kännedom kan vara till nytta för redare, lastägare, försäkringsgivare eller annan, vars rätt kan vara beroende av resans utgång. I *maskindagboken* skall uppgivas förrådet vid fartygets avgång från hamn av de för maskinens drift nödiga ämnena, förbrukningen därav för varje dygn samt eljest allt av vikt som rör maskineriets gång och skötsel; vid tidsangivelse skall följas samma tid som i *skeppsdagboken*. Sjölagens detaljföreskrifter om anteckningar i dagbok har således utmönstrats. Närmare föreskrifter om användningen av dagbok skall i stället, enligt 3 mom., meddelas av sjöfartsstyrelsen.

300 §.

I förevarande paragraf har upptagits bestämmelserna i 39 § sjölagen om rätten att taga del av innehållet i dagbok och om skyldigheten att förvara dagboken.

Kommittén har i 1963 års delbetänkande med förslag till bl. a. nya regler om sjöförklaring föreslagit viss, av samtidigt föreslagna sekretessbestämmelser beträffande sjöförklaring betingad inskränkning i rätten

att taga del av dagboks innehåll samt förlängning av den tid under vilken redaren har att förvara avslutad dagbok. Sedan dess har mellan de nordiska sjölagsskommittéerna slutliga överläggningar ägt rum beträffande bl. a. befälhavarekapitlet. Dessa har lett till att förslag nu framlägges om att enligt huvudregeln rätten att taga del av dagboks innehåll icke skall vara begränsad till dagbok, som föres ombord på svenskt fartyg, utan även gälla i fråga om dagbok på danska, finska och norska fartyg medan de befinner sig i svensk hamn. Förslaget ansluter sig härutinnan till de danska och finska kommittéernas utkast. Den norska kommittén har icke stannat härvid utan valt den lösningen, att ifrågavarande rätt skall gälla i förhållande till varje främmande fartyg, som befinner sig i norsk hamn. Enligt i vart fall de svenska och finska kommittéernas uppfattning kan det dragas i tvivelsmål att ett sådant förslag är godtagbart från folkrättslig synpunkt.

I nyssnämnda betänkande föreslogs en ny bestämmelse i 39 § av innebörd, att paragrafens regler om dagbok skulle äga tillämpning på kladd till dagbok. Kommittén föreslår nu — delvis med föranledande av vad som förekommit under remissbehandlingen av betänkandet — att dessa bestämmelser om dagbok tillika skall vara tillämpliga i fråga om vad som med kurskrivare och dylika tekniska hjälpmedel registreras rörande fartygs navigering och maskineriets gång. Dylika uppteckningar kan ha väl så stort utredningsvärde som anteckning i dagbok.

Besiktning

Sjölagen innehåller — främst i befälhavare- och haverikapitlen — bestämmelser rörande besiktning. De gälla s. k. haveribesiktningar, vilka så gott som undantagslöst är obligatoriska, samt last-, luck- och stuvningsbesiktningar.

Haveribesiktning beträffande fartyg skall äga rum *dels* då fartyget skadats så att betydligare reparation eller längre uppehåll föranledes därav (41 §), *dels* då fartyget eljest förolyckats eller bärgats ur sjönöd (43 §), *dels* vid fall av gemensamt haveri (196 och 204 §§) *dels* ock då fråga uppstått om fartyget efter timad skada bör anses vara istandsättligt eller icke, s. k. kondemnationsbesiktning, (6 §). Beträffande last skall haveribesiktning ske *dels* då lasten under resa lidit betydligare skada genom sjöolycka, hårt väder eller dylikt eller anledning förekommer att lasten är i sådant tillstånd att särskild åtgärd erfordras för dess bevarande eller det är nödvändigt att lossa den på grund av att fartyget skadats (41 §) och *dels* vid fall av gemensamt haveri (200—202 och 208 §§).

I fråga om *lastbesiktning* stadgas i 42 § första punkten att befälhavaren, då anledning förekommer att gods under resa tagit skada, bör föranstalta om besiktning av godset innan det utlämnas till mottagaren. Det må här

erinras om att behörig mottagare jämligt 111 § äger besiktiga godset före mottagandet.

Om *luck- och stuvningsbesiktning* stadgas i 42 § andra punkten. Kan fråga uppstå därom, att lastskada vållats genom felaktig stuvning, garnering eller skalkning av lastluckorna eller genom annat dylikt fel, bör befälhavaren enligt denna bestämmelse tillkalla besiktningsmän att närvara redan då luckorna öppnas och godset undersökes.

Kommitténs omarbetning av befälhavare- och haverikapitlena har icke kunnat undgå att beröra besiktningsreglerna. Förslaget går till en början ut på att samtliga sjölagens regler i ämnet sammanföres till 13 kap. och där upptages närmast efter bestämmelserna om sjöförklaring¹. I 6 och 213 §§ göres i stället hänvisningar till bestämmelserna om besiktning. En dylik omredigering har skett även i ett preliminärt danskt lagutkast; jfr för norskt vidkommande bestämmelserna om s. k. sjørettsskjønn. Den finska sjölagen upptager i ett särskilt kapitel, det tionde, bestämmelser om besiktnings- och värderingsmän. I förevarande sammanhang har den svenska kommittén funnit det vara lämpligt att göra en fullständig översyn av besiktningsreglerna, vilka kvarstår i huvudsak oförändrade sedan sjölagens tillkomst.

Avgörande för utformningen av besiktningsinstitutet är i vilken mån besiktning bör vara obligatorisk. Det väsentliga syftet med de obligatoriska haveribesiktningarna är att antingen möjliggöra kontroll över befälhavaren samt giva redaren och andra intressenter ledning för deras bedömning om vad som bör göras med anledning av inträffade haverier eller skapa underlag för uppgörelse av gemensamt haveri eller ock att, efter svårare haveri, utröna fartygets iståndsättlighet. Bland dessa besiktningar intager *kondeminationsbesiktningen* en särställning. Är fartyg icke iståndsättligt (jfr 6 §), medför redan besiktningsmännens utlåtande därom vissa rättsverkningar. Sålunda upphör då enligt 128 § fraktavtal att gälla (jfr 176 §) och det samma blir enligt 6 och 41 §§ sjömanslagen in dubio fallet med befälhavarens och besättningens anställningsavtal. Kondeminationsförklaringen har vidare betydelse för värderingen av fartygsskada vid gemensamt haveri (199 §) och för giltigheten av sjöpanträtt (270 §). Den utgör tillika en av de i 2 § stadgade förutsättningarna för att fartyg skall kunna avföras ur fartygsregistret. Det framgår av förarbetena till 1891 års sjölag, att kondeminationsförklaringen trots dessa rättsverkningar icke är avsedd att innefatta mer än en legal presumtion. Frågan om fartygs iståndsättlighet må som andra spörsmål prövas i rättegång och en avgiven kondeminationsförklaring kan då motbevisas. Anledning torde saknas att göra väsentlig ändring i den rådande ordningen. Det norska förslaget² innebär visserligen, att kondeminationsfråga skall prövas av domstol och att genom »sjøretts-

¹ Jfr 1963 års delbetänkande, SOU 1963: 20.

² Se Innstilling IV s. 73.

skjønn» endast skall kunna erhållas uttalande rörande förhållanden av betydelse för prövningen. Men detta skall ses mot bakgrund av att dylika spörsmål enligt gällande norska sjölag, som härutinnan hänvisar till särskild lagstiftning, avgöres vid »skjønn».

I fråga om *haveribesiktningar för fall av gemensamt haveri* torde erfarenheten ha visat, att dylika icke sällan är obehövlige. Ofta kan tillförlitlig utredning föreligga dessförutan, såsom genom att sakkunnig enskild värdering eller undersökning ägt rum, och tillfredsställande vägledning för värdering av skada kan också sökas t. ex. i skadans försäkringsmässiga reglering; särskilt torde detta gälla i fråga om lastskador. Enligt kommitténs uppfattning bör besiktning, varom här är fråga, krävas endast då tillförlitlig utredning ej åvägabringas på annat sätt.

Vad angår *övriga haveribesiktningar*, de i 41 och 43 §§ föreskrivna, torde de sällan äga rum i den stadgade ordningen. Besiktning med anledning av skador på fartyg anordnas vanligen genom försäkringsgivarens, vederbörande klassificeringsanstalts eller fartygsinspektionens försorg. Då det gäller last anlitas visserligen ofta s. k. magistratbesiktningsmän för viktigare besiktningar men i allmänhet sker detta utan att besiktningsmännen förordnats att utföra förrättningen. Vanligt är också att antalet besiktningsmän avviker från det föreskrivna, vilket möjliggöres just genom att myndighets förordnande icke begäres för dem. Den ordning, som sålunda i praktiken utvecklats inom sjöfartsnärigen, är enligt kommitténs mening i allt väsentligt ändamålsenlig och det föreslås därför, att haveribesiktning som nu avses icke vidare skall vara obligatorisk. I stället bereder förslaget lastägaren möjlighet att låta utföra besiktning av lasten genom förordnade eller formlöst anlitate besiktningsmän. En i förslaget tillika upptagen föreskrift, att besiktningsman icke må vägras erforderligt tillträde till fartyg och last bör utgöra tillräcklig garanti för att en av lastägare påkallad besiktning skall komma till stånd.

Enligt 332 § utföres haveribesiktning av tre för ändamålet av myndighet förordnade besiktningsmän; för det fall att besiktningen skall äga rum utomlands är dock icke visst antal föreskrivet. Till annan besiktning äger part anlita den eller dem för vilka han har förtroende. I förarbetena till 1891 års sjölag framhölls¹, att där part anordnade besiktning uteslutande i eget intresse, för att framdeles göra ett anspråk gällande eller för att värja sig mot ett sådant, hade lagstiftaren intet skäl att bestämma i vilken ordning en sådan förrättning borde äga rum. Ifall däremot besiktningen skulle företagas för att motivera åtgärder som kan inverka på tredje mans rätt eller för att utgöra grundval för uppgörelser med andra än dem som kan närvara vid förrättningen, ansågs det vara angeläget att lagstiftaren sökte bereda garantier för besiktningens tillförlitlighet. I enlighet härmed är föreskrivet, att part har skyldighet att begära myndighets förordnande av besiktnings-

¹ NJA II 1891 s. 158 f.

män då haveribesiktning skall äga rum. En sådan ordning anser kommittén böra bibehållas i fråga om kondemnationsbesiktning. Detsamma vore i och för sig alltjämt motiverat beträffande besiktning vid fall av gemensamt haveri men då förslaget innebär, att dylik besiktning endast behöver företagas om tillfredsställande utredning icke kommer till stånd på annat sätt, skulle en bestämmelse av sådan innebörd ej fylla någon rimlig funktion. Därför går kommitténs förslag ut på att besiktning som här avses skall kunna företagas även av annan än av myndighet förordnad besiktningsman.

Inom riket ankommer det — sedan magistratsinstitutionen avvecklats med verkan från den 1 januari 1965 — på domstol, som är behörig att upptaga sjörättsmål, att förordna besiktningsmän.¹ Även framgent torde dylikt förordnande böra meddelas av domstol. Emellertid har uppgiften icke sådant samband med sjörättsliga förhållanden att det är nödvändigt att den förbehålles domstol med behörighet som nu sagts. Enligt kommitténs uppfattning är det ändamålsenligt att förordnande för besiktningsmän kan begäras vid varje allmän underrätt.

Utom riket begäres förordnande av besiktningsmän hos myndighet som är behörig därtill enligt lag eller sed på besiktningsorten eller hos svensk konsul. Finnes fartyget på ort där enligt gällande sed offentlig myndighet ej förordnar besiktningsmän, anlitas genom befälhavarens försorg sakkunniga män att utföra besiktningsuppdraget. Kommittén anser det vara lämpligt att utomlands, utöver myndighet på besiktningsorten som må vara behörig för ändamålet, endast konsul skall äga utse besiktningsmän. På ort där svensk konsul icke finnes bör begäran om förordnande av besiktningsmän kunna göras hos dansk, finsk eller norsk konsul.²

316 §.

Enligt 332 § andra stycket sjölagen åligger det — sedan magistratsinstitutionen avvecklats med verkan från den 1 januari 1965 — rådhusrätten i de städer där handels- och sjöfartsnämnd finnes att årligen efter förslag av nämnden utse lämpligt antal personer, som skall gå parter tillhanda med besiktningar, samt att kungöra förteckning över dessa besiktningsmän.³ Dessa bestämmelser har tillkommit för att på större handelsorter tillse att särskilt auktoriserade besiktningsmän finnes. Förteckningen är avsedd för parterna men bestämmelserna förutsätter uttryckligen, att part för

¹ Sjölagen 41 § tredje stycket, i lydelse enligt SFS 1964: 658, och lagen om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål.

² Enligt artikel 31 i gällande nordiska samarbetsöverenskommelse skall befattningshavare i fördragsslutande stats utrikestjänst — i den mån det är förenligt med hans tjänsteåligganden och hinder icke möter från anställningslandets sida — bistå jämväl medborgare i annan nordisk stat om denna saknar representation på orten. Kommittén har genom de övriga nordiska sjölagskommittéerna under hand inhämtat, att man på dansk, finsk och norsk sida är beredd att, efter officiell svensk framställning därom, medverka till att sådant konsulärt bistånd som förslaget förutsätter kan komma till stånd.

³ SFS 1964: 658; jfr lagen om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål.

besiktning varom här är fråga kan anlita den eller dem för vilka han har förtroende. Lagrummets första stycke upptager en föreskrift, enligt vilken det i stad som nyss sagts åligger rådhusrätten att årligen från handels- och sjöfartsnämnden infordra uppgift på personer, som anses skickliga att fullgöra haveribesiktningar. Något åliggande för rätten att upprätta förteckning med ledning av dessa uppgifter är icke stadgat. Vid sitt val av besiktningsmän för haveribesiktning förutsättes rätten icke vara bunden vare sig av parts anvisning eller av uppgift från handels- och sjöfartsnämnd.

Kommitténs förslag upptager under förevarande paragraf bestämmelser om förteckning över lämpliga besiktningsmän, vilken är avsedd att tjäna till underlag icke endast för parts val utan även för myndighets förordnande av besiktningsmän. Förteckningen skall årligen upprättas av sjöfartsstyrelsen för varje fartygsinspektionsdistrikt.¹ Meningen är att förteckningen skall kunna utnyttjas i alla hamnar och på alla skeppningsplatser av betydelse. Den skall hållas tillgänglig hos rätten i de orter sjöfartsstyrelsen bestämmer, lämpligen varje ort där det kan förväntas vara behövt. Ehuru det icke ansetts böra uttryckligen föreskrivas, torde det vara ändamålsenligt att sjöfartsstyrelsen i och för upprättandet av förteckning som nu sagts samråder med vederbörande handelskammare eller handels- och sjöfartsnämnd ävensom med andra, som må antagas kunna lämna uppgift på lämpliga personer.

Den föreslagna förteckningen är såvitt angår kondemnationsbesiktning ämnad att vara mer än en vägledning; till att utföra sådan besiktning skall nämligen enligt förslagets 317 § inom riket alltid utses personer upptagna på förteckningen. Detta möjliggöres av att tillämplig förteckning kommer att finnas för varje tänkbar besiktningsort i riket. Inskränkningen i domstolens valfrihet är tillräckligt motiverad av de viktiga rättsverkningar som tillkommer besiktningsmännens utlåtande. Med hänsyn till kondemnationsbesiktningens speciella ändamål och begränsade inriktning torde det kunna förutsättas att förteckningen städse skall komma att upptaga tillräckligt antal för sådana besiktningar lämpliga personer. Till att utföra annan besiktning än nu sagts äger enligt förslaget domstolen förordna och part anlita även den, vilken icke är upptagen å sjöfartsstyrelsens förteckning.

317 §.

I 6 § sjölagen föreskrives till en början under vilka förutsättningar fartyg skall anses icke vara iståndsättligt. Därefter stadgas, att när dylik fråga uppstår yttrande därom skall avgivas av besiktningsmän. Ifall besiktningen äger rum inom riket skall besiktningsmännen, enligt föreskrift som infördes i samband med 1914 års sjölagsändringar, avfordra fartygets befälhavare fartygets nationalitetshandling eller det hemortsbevis enligt 4 § sjölagen, varmed fartyget må vara försett. Förklarar besiktningsmännen

¹ Jfr SOU 1963: 20, sjölagsförslagets 303 § 1 mom. första stycket.

fartyget icke vara iståndsättligt, skall sjöfartsstyrelsen tillställas avskrift av yttrandet jämte nyssnämnda handling eller hemortsbevis samt bevis att de blivit behörigen utsedda. Kondemnerat fartyg skall nämligen avföras ur fartygsregistret. I fråga om besiktning utomlands ges ej motsvarande föreskrifter. Emellertid åligger det enligt gällande förordning angående beskickningar och konsulat¹ konsul att ofördröjligen underrätta sjöfartsstyrelsen när svenskt fartyg förklarats icke vara iståndsättligt. Där det kan ske, skall konsul avfordra befälhavaren bl. a. fartygets nationalitetshandling och insända den till sjöfartsstyrelsen.

Enligt förslaget skall i 6 § kvarstå den civilrättsligt betydelsefulla bestämmelsen om förutsättningarna för att fartyg skall anses icke vara iståndsättligt medan lagrummets övriga bestämmelser överföres till förevarande paragraf. De till 317 § överförda bestämmelserna har underkastats viss redaktionell översyn. Det må nämnas, att uttrycklig bestämmelse upptagits att såväl fartygs ägare och redare som dess befälhavare äger behörighet att anordna besiktning av förevarande slag. Förutom vad ovan sagts om myndighet, som bör äga behörighet att förordna besiktningsmän att utföra kondemnationsbesiktning, samt om sättet för utseende av sådana besiktningsmän har vidare den ändringen föreslagits, att föreskriften om att befälhavaren skall avfordras eventuellt hemortsbevis för fartyget skall utgå. Stadgandet i 4 § sjölagen,² enligt vilken fartygs ägare har att bestämma hemort för fartyget och göra anmälan därom till vederbörande myndighet, har enligt vad kommittén inhämtat icke blivit tillämpat i praktiken. Visserligen kommer stadgandet att behandlas av kommittén först i senare sammanhang men det torde redan nu stå klart, att den ifrågavarande föreskriften i 6 § kan utgå såsom överflödigt.

Kommittén har övervägt att föreslå bestämmelser i fråga om kondemnationsbesiktning på utrikes ort svarande mot vad som gäller sådan besiktning inom riket men har funnit att dylika bestämmelser knappast skulle kunna göras ändamålsenliga. Den rådande ordningen, enligt vilken det ankommer på konsul att instruktionsenligt tillvarataga det offentliga intresset i sammanhang av detta slag, torde kunna bibehållas utan ändring eller komplettering.

318 §.

Som förut anförts föreslår kommittén, att besiktning med anledning av gemensamt haveri framdeles icke skall vara obligatorisk i andra fall än då tillförlitlig utredning icke annorledes åvägabringas. I förevarande paragraf har den bestämmelsen upptagits, att skada som i gemensamt haveri drabbat fartyg eller gods i fall som nu sagts skall värderas av en eller flera besiktningsmän. Det är enligt kommitténs uppfattning lämpligt, att

¹ SFS 1928: 49 (§ 46).

² Senaste lydelse enl. SFS 1964: 658.

en sådan regel blir tillämplig även vid de fall av enskilt haveri, i vilka grunderna för vad som gäller gemensamt haveri skall tillämpas. Därför har tillfogats en föreskrift, att vad som sagts om besiktning vid fall av gemensamt haveri skall gälla vid skada i enskilt haveri, såframt utredning om skadan erfordras för bestämmande av bidragsvärde på fartyg eller gods. Om enskilt haveri i fall som här avses stadgas i 218 § sjölagen och i förslaget 216 §. Haverikapitlet innehåller i förslaget 213 § en hänvisning till förevarande paragraf.

Envar som äger del i gemensamt haveri kan, såväl enligt 214 § sjölagen som förslaget 214 §, begära dispasch. Motsvarande rätt bör tillkomma envar haveriintressent i fråga om besiktning. Som anförts inledningsvis bör besiktningsuppdrag som här avses kunna fullgöras såväl av besiktningsmän, vilka förordnats därtill av myndighet, som av formlöst anlitade besiktningsmän. I andra stycket av förevarande paragraf har i överensstämmelse med vad nu sagts upptagits en föreskrift att den som äger del i haveriet må hos myndighet, som avses i 317 § — d. v. s. myndighet med behörighet att förordna besiktningsmän för kondemnationsbesiktning — begära förordnande för besiktningsmän eller eljest därtill utse den eller dem, för vilka han har förtroende. Jfr vidare 320 §.

319—320 §§.

Medan 317 och 318 §§ reglerar ordningen för kondemnationsbesiktning samt för besiktning med anledning av gemensamt haveri och vissa därmed jämförliga fall av enskilt haveri, blir det, på sätt framgår av vad ovan anförts, enligt förslaget överlämnat åt parterna att i övrigt anordna besiktningar efter eget gottfinnande. Kommittén anser att bland sjölagens besiktningsregler bör finnas bestämmelser även för dessa fall. I enlighet härmed upptager förslaget 319 § en bestämmelse av innebörd, att om fartygets ägare eller redare eller någon som i redarens ställe har befattning med fartyget¹ eller befälhavaren vill anordna annan besiktning än förut sagts, han äger att hos rätten i besiktningsorten begära förordnande för besiktningsmän till ett antal, som förmenats böra vara begränsat till tre, eller eljest därtill anlita den eller dem för vilka han har förtroende.

Som tidigare nämnts går förslaget ut på att besiktning av lastskada ej vidare skall vara obligatorisk, d. v. s. det skall icke vara ett åliggande för fartyget att självant låta anordna sådan besiktning. Om lastägaren då ej tillförsäkrades rätt att för egen räkning låta verkställa besiktning, skulle han i viss mån ställas i ett ogynnsamt rättsligt utgångsläge, för den händelse parterna icke kunde enas om att företaga besiktning. Föreskrift, som tillförsäkrar honom möjlighet att själv föranstalta om besiktning, har ansetts vara påkallad. En sådan föreskrift bör lämpligen korrespondera med stadgandet i 111 § sjölagen, enligt vilken behörig mottagare äger besiktiga

¹ Ang. innebörden av detta uttryck se vid 214 och 296 §§.

godset före dess mottagande. I 319 § har upptagits en ytterligare förskrift av innebörd, att den rätt att utverka förordnande för besiktningsmän eller eljest utse sådana som enligt förslaget skall tillkomma fartygs ägare m. fl. också skall tillkomma lastägare som vill besiktiga lasten. Lastägaren behöver icke åberopa visst skäl för besiktningen. Det är tillfyllest att han finner anledning att låta besiktiga godset.

Det är uppenbart, att lastägarens rätt att låta besiktiga godset lätt skulle kunna göras illusorisk, om det stode fartyget fritt att undandraga sig besiktningen genom att vägra besiktningsman tillträde. I själva verket torde det stundom inträffa att lastägaren, trots gällande bestämmelser om luck- och stuvningsbesiktning, betages möjligheten att på ett tidigt skede verkställa besiktning genom att han vägras tillträde till lasten innan den lossats; sådant kan förorsaka att besiktningsändamålet helt förfelas. Enligt kommitténs uppfattning är det lämpligt, att bestämmelserna om lastägarrens besiktningsrätt kompletteras med den föreskriften, att besiktningsman icke må vägras erforderligt tillträde till fartyg och last, med mindre därav skulle uppstå oskäligen kostnad eller annan väsentlig olägenhet för fartyget. Bestämmelsen blir enligt förslaget tillämplig även på andra besiktningsmän än lastägarrens och kan således komma att bli av betydelse exempelvis vid besiktning med anledning av skada i gemensamt haveri då utredningsintresset omfattas främst av annan haveridelägare än redaren.

Rättegång i sjörättsmål

Sjölagens trettonde kapitel innehåller för närvarande endast tre paragrafer med regler för egentlig rättegång, nämligen 313 § (att rådhusrätt är första domstol), 323 § (forum i tvistemål) och 328 § (forum i brottmål), Därjämte finns vissa regler angående dispaschprocessen i 314 § 2 och 3 mom., 326, 329 och 330 §§. Det må erinras om att enligt 1963 års delbetänkande bestämmelserna i 313 § föreslagits bli överförda till 321 § samt bestämmelserna i 314 § rörande särskilda ledamöter i rådhusrätten vid handläggning av dispaschmål upptagits såsom 322 §. Anmärkas må vidare att 323 § erhöll ny lydelse i samband med 1964 års lagstiftning rörande redareansvarets begränsning.¹

Sjölagskommittén har i nu förevarande betänkande upptagit de paragrafer till behandling, som icke berörts av kommitténs tidigare förslag. De sakliga ändringar som föreslås inskränker sig till dispaschbestämmelserna. Inga av de nu avsedda frågorna har funnits anledning att diskutera på det nordiska planet.

Sjölagen 313 § stadgar — liksom 321 § i delbetänkandet angående sjöförklaring m. m. — att rådhusrätt är första domstol i mål som skall bedömas efter sjölagen, varjämte paragrafen innehåller en hänvisning till den särskilda lagen av den 4 juni 1937 om behörighet för häradsrätt att upptaga

¹ SFS 1964: 85.

sjörättsmål. Ehuru sjölagskommittén av olika skäl lärer sakna anledning att överväga förslag om ändring av sjölagens grundläggande processuella föreskrifter, anser sig dock kommittén böra något beröra forumreglerna, detta främst på grund av kommitténs tidigare förslag i fråga om sjöförklaringsars upptagande.

Sjölagskommittén stannade i sitt förslag angående sjöförklaring för att icke, vilket varit under övervägande, förorda avskaffande av domstolar såsom utredningsmyndighet i dessa ärenden. En viss begränsning av antalet domstolar med behörighet att upptaga sjöförklaring föreslogs emellertid på det sättet att enligt betänkandet behörighet för häradsrätt, med stöd av lagen den 4 juni 1937, att upptaga sjöförklaringar icke längre skulle ifrågakomma.

I remissyttrande den 28 oktober 1963 över nyssnämnda förslag har domstolskommittén förordat, att sjölagens stadgande om forum för sjöförklaring utformas med utgångspunkt från att för upptagande av sjöförklaringar skall finnas en domstol i vart och ett av rikets sju fartygsinspektionsdistrikt. Det påpekas i yttrandet, att även om man beaktar att i praktiken endast rådhusrätter i hamnstäder kommer i fråga för ändamålet och borträknar rådhusrätterna i städer, beträffande vilka antingen redan föreligger beslut om landsrättsförläggning eller utredning därom verkställt eller pågår, ändock omkring 25 domstolar kvarstår på vilka det skulle ankomma att handlägga förekommande sjöförklaringar. Vidare framhålles att den ojämförligt största delen av alla sjöförklaringar för närvarande upptages av rådhusrätterna i Stockholm, Göteborg och Malmö samt att en långt starkare begränsning av antalet sjöförklaringsdomstolar än den sjölagskommittén förordat bör ske, om man vill skapa förutsättningar för att sjöförklaringar blir handlagda av domare som haft tillfälle skaffa sig för uppgiften erforderlig förtrogenhet med sjörättsliga och sjötekniska frågor.

I remissyttrandet anför domstolskommittén ytterligare bl. a. att kommittén ifrågasätter lämpligheten av att anknyta behörighet att upptaga sjöförklaring till begreppet rådhusrätt, att i en framtida enhetlig underrättsorganisation underrätterna torde komma att få en enhetlig benämning samt att det såvitt möjligt bör undvikas att i ny lagstiftning, då det gäller att begränsa behörigheten i något särskilt hänseende till vissa underrätter, grunda urvalet på nuvarande skillnader i fråga om organisation och benämning mellan magistratsstädernas domstolar och övriga underrätter.

Det må i detta sammanhang framhållas, att domstolskommittén, som den 1 oktober 1963 avgivit Betänkande I angående domstolsväsendet (SOU 1963: 56), i sina motiv till författningstext, avseende avveckling av magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna, uttalar — under erinran att rådhusrätt alltid och häradsrätt efter särskilt förordnande av Kungl. Maj:t är första domstol i sjörättsmål — att domstolskommittén senare i samband med sitt arbete på förslag till enhetliga underdomstolar för land och stad torde få överväga nya forumregler i sjölagen (s. 42 och 44).

För egen del vill sjölagskommittén — på vilken det icke ankommer att nu ingå på den redan tidigare av kommittén behandlade frågan om behörig domstol för upptagande av sjöförklaring — uttala att spörsmålet om forum för såväl verkliga sjörättsmål som sjöförklaringar tydligen icke kan få sin definitiva reglering förrän underrätternas framtida organisation blivit klarlagd. I vart fall synes det ej kunna ifrågasättas att i förevarande sammanhang föreslå ändringar av gällande forumregler för sjörättsmålen. Härtill vill kommittén tillägga följande.

Bestämmelserna i 13 kap. sjölagen om laga domstol och rättegång i sjörättsmål avviker i flera avseenden från den allmänna rättegångsordningen. Sjørättsmål skall sålunda upptagas av rådhusrätt såsom första instans; vissa speciella forumregler ges beträffande såväl tvistemål som brottmål. Bestämmelsen om rådhusrätt såsom första instans är numera icke undantagslös, efter tillkomsten av förenämnda lag den 4 juni 1937 om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål. Med stöd av denna lag har 19 häradsrätter, i samband med att städer som tidigare ägt egen rådhusrätt blivit i judiciellt hänseende förenade med domsaga, tillagts behörighet att upptaga sjörättsmål. Processlagberedningen fann på sin tid ej anledning att föreslå någon principiell avvikelse från de sålunda gällande reglerna.¹

I och för sig kan det sägas vara förenat med vissa fördelar att de egentliga sjörättsmålen koncentreras till ett mindre antal domstolar i första instans — såsom i fråga om sjöförklaringar. En sådan koncentration torde i praktiken ske i betydande omfattning. För tvistemålens del kan anmärkas, att de regelmässigt anhängiggöres vid ett fåtal rådhusrätter. Av antalet sjörättsliga tvistemål under åren 1957—1960, tillhoppa 54, handlades 33 av rådhusrätterna i Stockholm, Göteborg och Malmö; ett sådant mål behandlades av häradsrätt. Vidkommande brottmålen i vidsträckt mening, omfattande jämväl mål som skall bedömas efter sjömanslagen och vissa sjörättsliga specialförfattningar, torde bilden vara en annan. Det lär emellertid kunna antagas att av brottmålen ett tämligen stort antal är av bagatellartad karaktär, i vilka fall skälen för speciella forumregler avvika från vad som i allmänhet gäller är föga bärande.² Ställningstagandet till frågan, vilka domstolar som bör äga behörighet att upptaga sjöförklaringar, synes icke vara avgörande för spörsmålet angående behörigheten att upptaga sjörättsliga brottmål i allmänhet och än mindre beträffande egentliga tvistemål. Det ligger dock i öppen dag att genomförandet av en enhetlig domstolsorganisation, i första instans, kan påkalla en omprövning av domstols- och forumreglerna i sjölagen och i förenämnda lag av 1937.

Sjölagskommittén har i enlighet med det anförda inskränkt sig till att i

¹ Jfr NJA II 1946 s. 699 ff.

² Den nya lagstiftningen om varusmuggling har icke bibehållit systemet med tullmålsdomstolar eller eljest i något hänseende speciella forumregler (se NJA II 1960 s. 165 ff). Jfr betr. tryckfrihetsprocessen reglerna i lagen den 22 april 1949 med vissa bestämmelser om rättegången i tryckfrihetsmål.

bestämmelserna rörande sjörättsmål i allmänhet föreslå endast redaktionella jämkningar.

För sjörättsmål gäller att de — med vissa i sjölagen stadgade avvikelser — är underkastade samma regler som gäller för den allmänna processen. *Dispaschmålen* intar emellertid av ålder en särställning. Dessa mål, som främst rör utredning och fördelning av gemensamt haveri, handlägges i första hand av dispaschör. Mot den dispasch som dispaschören utfärdar kan föras klandertalan vid rådhusrätten i den stad där dispaschen är utgiven. Förfarandet inför rådhusrätten anknyter nära till reglerna för besvärsprocessen i överrätt. Det är i regel skriftligt. Part kan dock begära att få bli hörd muntligen inför rätten och domstolen kan även självmant föranstalta om muntligt förhör med parterna. Klanderinlagan kommuniceras icke med motpart, som i stället har att själv vara verksam för att få del därav och bemöta densamma. Dispasch som icke sålunda klandrats länder till efterrättelse. Mot rådhusrätts utslag eller beslut i dispaschmål föres talan genom besvär till högsta domstolen och även där gäller att förfarandet nära ansluter sig till den vanliga besvärsprocessen. Någon inskränkning av fullföljdrätten genom krav på prövningstillstånd är icke förskreven.

I direktiven för kommittén uttalas att reglerna om dispaschprocessen är i behov av översyn. Den kritik som försports har emellertid mindre gällt den principiella anordningen av denna speciella rättegångsform än vissa bristfälligheter i reglernas närmare utformning. Det har bl. a. påpekats att reglerna är ofullständiga och att icke lagfästa procedurregler därför ofta måste tillämpas i praktiken. Behov har förmenats föreligga av att muntlig förberedelse kan äga rum i dispaschmål och att muntlig bevisning, utöver parts hörande, kan upptagas på samma sätt som i den allmänna processen; så torde ofta ske i praktiken. Det har också riktats anmärkning mot att de gällande reglerna icke medger att mer än en skrift inges av part under rättegången i rådhusrätten och upplysts, att rådhusrätterna likväl enligt praxis tillåter att fler partsinlagor växlas. I fråga om rådhusrätternas särskilda ledamöter i dispaschmål har uttryckts önskemålet, att de skall utses i en ordning som bättre än den nuvarande tillgodoser kravet på sakkunskap hos dem.

Sjölagskommittén har icke funnit skäl att föreslå någon genomgripande förändring av dispaschprocessen utan begränsat sig till en övervägande teknisk och redaktionell översyn av bestämmelserna. Erforderliga förbättringar torde kunna väl tillgodoses inom ramen för en dylik revision. Enligt förslaget skall processen alltså vara i princip skriftlig men förhandling skall i rådhusrätt bl. a. kunna äga rum såväl för målets beredande som för utredningsändamål. Det skall även framgent ankomma på motpart att själv bevaka sin rätt att bemöta klandertalan. En annan ordning vore praktiskt omöjlig med hänsyn till att dispaschförfarandet ofta berör många utländska intressenter, som icke sällan är okända. Klanderfristen utformas — med hänsyn särskilt till utländska parter — så, att inom fyra veckor från dis-

paschens dag skall göras anmälan om klander, varefter löper en ytterligare frist intill två månader från dispaschens dag för fullföljd av klandret genom ingivande av klanderinlägga. Fullföljd av talan mot rådhusrätts utslag eller beslut i dispaschmål skall alltjämt ske genom besvär hos högsta domstolen. Prövningstillstånd skall icke erfordras men i övrigt blir de vanliga reglerna för besvärsprocessen i stort sett tillämpliga. Rådhusrätts särskilda ledamöter i dispaschmål föreslås skola utses på liknande sätt som i 1963 års delbetänkande föreslagits för de särskilda ledamöterna i ärende angående sjöförklaring.

Det må här anmärkas, att av totala antalet åren 1949—1963 utgivna dispascher (jfr ovan s. 40), omkring 1 000, endast i 50 fall anförts klander. I något mer än hälften av dessa fall har emellertid klandertalan återkallats och saklig prövning av domstol således ej skett. — Fullföljd till högsta domstolen förekommer sparsamt i dispaschmål. Under de senaste 30 åren har högsta domstolen i genomsnitt avgjort 3 till 5 dispaschmål per tioårsperiod.

322 §.

Motsvarighet till bestämmelserna i förevarande paragraf återfinns i 314 § 2 och 3 mom. sjölagen, som erhöll gällande lydelse genom lagändring 1946.

För närvarande gäller, att rådhusrätt vid handläggning av dispaschmål är domför med tre eller fyra lagfarna ledamöter jämte tre i handel och sjöfart kunniga och erfarna personer. Detta domförhetskrav upprätthålles dock icke i fråga om all handläggning i dispaschmål. Enligt stadgande i 329 §, vilken innehåller regler rörande rådhusrätts handläggning av sådana mål, skall rådhusrätten omedelbart avvisa klandertalan som uppenbart icke kan upptagas till prövning och må beslut därom meddelas av rättens ordförande. Denne äger också i viss mån ensam taga befattning med målets beredning. För det fall att talan föres mot rådhusrätts utslag eller beslut i dispaschmål föreskrives i 330 § att rådhusrätten skall pröva huruvida besvärstalan fullföljts på föreskrivet sätt och inom rätt tid samt att avvísingsbeslut må meddelas av rättens ordförande.

Den allmänna regeln om rådhusrätts sammansättning vid handläggning av dispaschmål har i förslaget upptagits utan saklig ändring. Till densamma har fogats en bestämmelse som väsentligen svarar mot reglerna om behörighet för rättens ordförande som ensamdomare.

Rådhusrättens särskilda ledamöter utses enligt gällande ordning för ett år i sänder av stadsfullmäktige i stad vars rådhusrätt är behörig för dispaschmål. På samma sätt utses tre suppleanter för dem. Vid förfall även för suppleant tillkallas genom domstolens försorg annan att tjänstgöra som särskild ledamot. Dessutom ges bestämmelser om ersättning till särskild ledamot, om krav på att han skall vara svensk medborgare och ha fyllt tjugufem år

samt icke vara omyndig eller i konkurs samt om viss tjänstgöringsskyldighet efter utgången av den tid för vilken ledamoten utsetts.

Kommittén har tillmötesgått önskemålet att de särskilda ledamöterna bör utses i en ordning som bättre än den gällande kan tillgodose kravet på sakkunskap hos dem. Detta har som förut sagts skett genom en utformning i anslutning till vad som enligt 1963 års delbetänkande föreslagits beträffande de särskilda ledamöterna vid upptagande av sjöförklaring. Förslaget innefattar sålunda härutinnan den ändringen i gällande regler, att dispaschskunniga ledamöter väljes av rättens ordförande, efter samråd med de lagfarna ledamöterna, för varje mål från en förteckning upptagande minst tolv personer, vilken årligen upprättas av sjöfartsstyrelsen efter samråd med handelskammaren i orten. Skulle föreskrivet antal dispaschskunniga icke kunna utses från förteckningen, på grund av förfall eller annat hinder, skall annan lämplig person kallas till sådan ledamot.

326 §.

Här har med redaktionell jämkning upptagits stadgandet i 326 § sjölagen därom att talan mot dispasch föres genom klander hos rådhusrätten i den ort där dispaschen är utgiven.

328 §.

Bestämmelserna i 328 § sjölagen om brottmålsforum erhöll gällande lydelse genom lagändring 1946. De har som inledningsvis nämnts underkastats redaktionell jämkning.

329 §.

Liksom i sjölagen upptager förevarande paragraf bestämmelser rörande dispaschprocessen i rådhusrätt.

I 1 mom. föreskrives hur klandertalan anhängiggöres vid rådhusrätt. På sätt berörts inledningsvis skall detta ske genom att anmälan om klander göres inom fyra veckor från dispaschens dag, varefter talan skall fullföljas genom klanderinläga senast två månader efter nämnda dag. Klanderanmälan kan ske såväl muntligen som skriftligen. Någon omedelbar prövning av anmälan's giltighet — på sätt gäller i fråga om t. ex. vadeanmälan i tvistemål — föreslås icke skola äga rum. Däremot skall domstolen alltjämt ha att avvisa fullföljd klandertalan som uppenbart icke kan upptagas till prövning. Enligt förslaget 322 § är rätten därvid domför med ordföranden ensam. Anordningen med klanderanmälan och fullföljd av den anmälda talan genom klanderinläga är betingad av praktiska hänsyn. I dispaschmål är parterna ofta hemmahörande på utrikes orter. Innan sådan part satt sig in i den svenska dispaschen och hur den kan angripas i händelse av missnöje samt hunnit instruera ett ombud i Sverige kan lång tid förflyta. I praktiken lär det ofta gå till så att en svensk advokat får i uppdrag av

utländsk klient att överklaga en dispasch men först senare, sedan fullföljdstiden kan ha gått ut, erhåller närmare instruktioner beträffande grunderna för klandertalan och vad som bör yrkas. Uppenbarligen blir en under sådana förhållanden rättidigt ingiven klanderskrift ofta mycket ofullständig och i praktiken lär det förekomma att rådhusrätten då utsätter viss tidsfrist inom vilken en fullständig klanderskrift skall ingivas. De föreslagna reglerna innefattar en anpassning till vad sålunda förekommer men beaktar genom kravet på klanderanmälan behovet av att i ett förhållandevis tidigt skede blir klarlagt huruvida dispaschen kommer att vinna laga kraft.

I förevarande moment har tillika med redaktionell jämkning upptagits den gällande regeln att dispasch som icke överklagats i föreskriven ordning länder till efterrättelse. Det må framhållas att dispasch enligt gällande rätt icke betraktas som exekutionstitel¹ — vare sig fråga är om generaldispasch eller partikulärdispasch — och att förslaget icke åsyftar ändring härvidlag.

2 mom. upptager regler för själva förfarandet. Som påpekats inledningsvis anknyter gällande bestämmelser för förfarandet i rådhusrätt till reglerna för besvärsprocessen i överrätt. Bestämmelserna är emellertid icke helt tillfredsställande. Kommittén har ansett att bristerna bäst avhjälpes genom att reglerna för besvärsprocessen göres omedelbart tillämpliga och kompletteras med erforderliga föreskrifter om avvikelser. Därigenom bör en ändamålsenlig reglering av förfarandet i rådhusrätt i dispaschmål kunna åstadkommas.

I första stycket av momentet har upptagits den föreskriften att beträffande klander av dispasch vad som är stadgat om besvär över underrätts slutliga beslut skall äga motsvarande tillämpning, om ej annorlunda stadgas i sjölagen. Detta innebär att bestämmelserna i 52 kap. rättegångsbalken i stor utsträckning blir tillämpliga och detsamma gäller de allmänna bestämmelser i rättegångsbalken som tillämpas inom besvärsprocessen. Exempelvis ställes härigenom på klanderinlaga krav motsvarande dem som gäller för besvärsinlaga. Uppfyller inlagan icke kraven så att den är otjänlig som grund för rättegången i rådhusrätten, kan den sålunda, om föreläggande att avhjälpa bristen icke efterkommes, avvisas av domstolen.

I momentets andra stycke stadgas rätt för motpart att få ut avskrift av klanderinlaga för att kunna bemöta klandret. Någon delgivning skall emellertid icke äga rum utan det ankommer enligt förslaget liksom enligt gällande rätt på motpart att själv vara verksam för att bevaka sin rätt härutinnan. En annan ordning torde av praktiska skäl vara utesluten; här må endast erinras om att dispaschmål icke sällan berör parter som är okända.

Vill motpart bemöta klandret, skall han inom fyra veckor efter fullföljdstidens utgång inkomma med förklaring. Av bestämmelserna i första stycket följer att även förklaringskriften skall uppfylla vissa krav. Den skall sålunda

¹ Jfr *Kaj Pineus* i ND 1943 s. 78 ff.

i princip innefatta en fullständig utveckling av motpartens talan. Om rådhusrätten finner ytterligare skriftväxling erforderlig, äger den förordna därom. I regel skall part icke föreläggas att inkomma med mer än en skrift utöver klanderinlaga resp. förklaring.

Momentets tredje stycke innehåller bestämmelser om förhandling i dispaschmål. Den ordinarie besvärsprocessen medger som regel förhandling endast för utredningsändamål, för att part eller annan — exempelvis vittne — skall kunna höras muntligen. Emellertid torde behov föreligga därav att förhandling i dispaschmål kan äga rum även för målets beredande. Kommittén har därför föreslagit ett stadgande av innebörd, att när det prövas erforderligt för utredningen eller målets beredande att part eller annan höres muntligen, rätten skall förordna därom på lämpligt sätt. Förhandling föreslås också kunna äga rum för behandling av rättegångsfråga eller del av saken som må avgöras särskilt.

330 §.

I denna paragraf bibehåller förslaget reglerna för fullföljd av talan mot rådhusrätts utslag och beslut i dispaschmål. De gällande reglerna översågs senast i samband med lagändring 1946.

Talan mot avgöranden som nu sagts skall enligt förslaget alltjämt föras genom besvär till högsta domstolen. Den vanliga besvärsprocessens regler — vad som är föreskrivet om besvär över hovrätts slutliga beslut — blir i stort sett tillämpliga i fråga om sådan besvärstalan och förfarandet i högsta domstolen. Det innebär bl. a. att besvärsmålets beredande kommer att bli förlagt till högsta domstolen medan rådhusrätts befattning därmed blir inskränkt till en prövning om talan fullföljts på föreskrivet sätt och inom rätt tid — uttrycklig bestämmelse därom har bibehållits i förslaget — samt till expediering av akten. Vidare följer av förslaget, att motpart till klaganden icke skall vara hänvisad till att själv bevaka sin rätt att erhålla del av och bemöta besvärstalan. I den mån hans hörande är erforderligt, kommer han att genom domstolens försorg erhålla del av besvären med föreläggande att avge förklaring däröver. I detta rättegångsskede torde det — till skillnad från vad fallet kan vara vid rådhusrätten — icke möta praktiska hinder att tillämpa en sådan ordning.

Det har ansetts ändamålsenligt att bibehålla föreskrift om hur parts skyldighet att nedsätta fullföljdsavgift samt belopp till säkerhet för kostnadsersättning åt motpart skall fullgöras. Dessutom har upptagits uttrycklig föreskrift att prövningstillstånd icke erfordras.

1952 års internationella sjörättskonventioner

Vid en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel maj 1952¹ slutfördes ar-

¹ Jfr AfS I s. 344 ff.

betet på och undertecknades konventioner rörande *dels* kvarstad å fartyg, *dels* domsrätt i tvistemål härrörande av sammanstötning mellan fartyg *dels ock* domsrätt i brottmål härrörande av dylik händelse.¹ Vid konferensen var representerade — förutom Danmark, Finland, Norge och Sverige — bl. a. Frankrike, England och USA. Av de nordiska länderna har Danmark undertecknat de två sistnämnda konventionerna.

De tre konventionerna har ratificerats av Belgien, Egypten, Frankrike, Portugal, Spanien, Storbritannien och Vatikanstaten; tillträde till dem har skett av Schweiz, Bermudas, Cambodja, Costa Rica, Kamerun och Togo, Sarawak och Virgin Island varjämte av Storbritannien anmälts tillträde för vissa brittiska territorier. Jugoslavien har ratificerat konventionerna om civil och straffrättslig domsrätt. Anmälan om tillträde har gjorts beträffande konventionerna om kvarstad och civil domsrätt av Algeriet, beträffande konventionerna om kvarstad och straffrättslig domsrätt av Haiti, beträffande konventionerna om civil och straffrättslig domsrätt av Argentina samt beträffande konventionen om straffrättslig domsrätt av Burma och Syd-Vietnam.

Remissbehandling av konventionerna skedde år 1955; yttranden har avgivits av sjöfartsstyrelsen — som hört Stockholms handelskammare, Skånes handelskammare och handelskammaren i Göteborg — Sveriges allmänna exportförening, Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Sveriges ångfartygs assurans förening, Sjöassuradörernas förening, Sveriges fartygsbefälsförening — såvitt rör konventionen om straffrättslig domsrätt — Svensk förening för internationell sjörätt, Sjörättsföreningen i Göteborg och Sveriges advokatsamfund.

Sjölagskommittén har i enlighet med givna direktiv² övervägt svenskt ställningstagande till de olika konventionerna. Detta har skett i samråd med de övriga nordiska sjölagskommittéerna; gemensamma överläggningar rörande spörsmålen ägde rum i Oslo augusti 1963. Här skall nu redogöras för konventionernas huvudsakliga innehåll, för de under remissbehandlingen framkomna synpunkterna och för kommitténs ställningstaganden till spörsmålen om svenskt tillträde till konventionerna.

Kvarstadskonventionen

Med konventionen åsyftas att åvägabringa internationellt enhetliga regler beträffande kvarstad på s. k. sjögående fartyg.³

Kvarstad på fartyg som omfattas av konventionen skall kunna meddelas endast för vissa särskilt uppräknade fordringar, för vilka är gemensamt att de grundar sig på sjörättsliga förhållanden. Utom i vissa angivna undantagsfall skall kvarstad kunna läggas även på annat fartyg tillhörigt ägaren

¹ Konventionstexterna jämte översättning se *Bilaga 4*.

² Jfr SOU 1963: 20 s. 21 ff.

³ Jfr nedan vid konventionen om straffrättslig domsrätt i kollisionsmål (s. 97).

av det fartyg som beröres av den sjörättsliga fordringen. Det skall icke utgöra hinder för kvarstad att gäldenären är en annan än fartygets ägare, t. ex. befraktare, och i dylikt fall skall också denne tillhöriga fartyg behandlas som systerfartyg till det av fordringen berörda fartyget och liksom detta kunna beläggas med kvarstad.

I konventionen upptas även vissa bestämmelser till motverkande av dubbelkvarstad. Har kvarstad en gång lagts på ett fartyg inom konventionsområdet, skall fordringsägaren icke vidare där kunna utverka kvarstad på fartyget eller något systerfartyg för samma fordran. Kommer dubbelkvarstad likväl till stånd, skall den hävas, om ej fordringsägaren styrker antingen att tidigare ställd borgen eller annan säkerhet frigivits före den senare kvarstaden eller att eljest goda skäl finnes att denna bibehålles.

Med några få angivna undantag skall konventionen tillämpas beträffande varje sjögående fartyg som seglar under kontraherande stats flagg; den skall dock icke inverka på nationell myndighets befogenhet att belägga fartyg med kvarstad, kvarhålla det eller eljest hindra det att avgå.

Konventionen företer tre framträdande avvikelser från svensk rätt. Kvarstad medges endast för särskilt angivna fordringar medan svensk rätt icke gör dylik åtskillnad mellan olika slag av betalningsanspråk. Kvarstads-sökande svarar enligt svensk rätt i förhållande till motparten för missbruk av kvarstadsinstitutet och kvarstad kan därför i allmänhet ej beviljas med mindre sökanden ställer pant eller borgen för skada som kan tillskyndas motparten.¹ Konventionen upptar icke bestämmelser härom. Svensk rätt torde ej medge exekution i tredje mans egendom, om icke exekutionsfordringen är förenad med pant- eller annan säkerhetsrätt i egendomen. Konventionen synes dock förutsätta en annan ordning, i det att kvarstad skall kunna läggas även på t. ex. befraktaren tillhörigt fartyg.

Under remissbehandlingen har konventionen rönt ett ogynnsamt mottagande. De flesta remissinstanserna har sålunda avstyrkt svensk anslutning. Skånes handelskammare och Sveriges allmänna sjöfartsförening har redovisat en tveksam hållning. Endast sjöfartsstyrelsen har — trots att förslaget även enligt styrelsens mening är bristfälligt i åtskilliga hänseenden — ställt sig positiv till att anslutning sker.

Ehuru konventionen enligt remissyttrandena tillerkännes vissa förtjänster — exempelvis har som ett steg i rätt riktning betecknats att den upptar bestämmelser mot dubbelkvarstad — överväger starkt de kritiska synpunkterna. Det har ansetts att konventionen i flera hänseenden är invecklad och oklar. Särskilt har forumreglerna rönt kritik. Det har också påtalats att uttrycket sjögående fartyg icke definieras. Från flera håll har påpekats, att de kontraherande staterna i viktiga hänseenden lämnas alltför stort utrymme för nationella särregler och att den eftersträfvade enhetligheten på så sätt kan antagas icke komma till stånd. Genomgående anses

¹ UL 194 § och RB 15: 5.

det vara en allvarlig brist, att enhetliga regler ej åstadkommits i fråga om skyldighet för kvarstadssökanden att svara för motparten tillskyndad skada och ställa säkerhet därför. Reglerna till motverkande av dubbelkvarstad är, framhålls det, icke fullständiga och möjliggör exempelvis dubbelkvarstad ifall olika borgenärer hävdar anspråk mot redaren på grund av en och samma sjöolycka eller när borgenären överlåtit sitt anspråk till tredje man.

I fråga om begränsningen till maritima fordringar har delade meningar yppats. Flera remissinstanser godtar eller lämnar konventionen utan erinran på denna punkt medan andra kritiserar den. Sjörättsföreningen i Göteborg uttalar följande.

Utmärkande för de svenska kvarstadsreglerna är, att principiellt varje slag av egendom kan beläggas med kvarstad till säkerhet för vilket som helst betalningsanspråk, att som regel kvarstadssökanden måste ställa säkerhet för skada som kan tillskyndas motparten samt att kvarstaden skall hävas om säkerhet ställes för betalningsanspråket. För svensk rätts del lär vidare gälla att kvarstadssökanden kan bli skadeståndsskyldig i händelse av obefogad kvarstad.

När någon riktar betalningsanspråk mot utländsk redare är läget ofta sådant att det för borgenären blir ett mycket angeläget intresse att få sitt anspråk säkrat genom kvarstad på något redaren tillhörigt fartyg som vid tillfället finns inom jurisdiktionsområdet för borgenärens hemland. För redaren innebär vanligen en dylik kvarstad ett allvarligt avbräck i hans verksamhet och betydande ekonomisk förlust. Intressemotsättningarna mellan parterna få därför merendels en speciell skärpa.

Såvitt föreningen kan finna få dylika konfliktsituationer enligt de svenska reglerna en i stort sett rimlig lösning. På många håll utomlands torde det däremot förhålla sig så att kvarstadsinstitutet ger möjlighet att pressa en redare till oskäliga ekonomiska eftergifter och även annorledes kan vålla honom dryga förluster. Den fördyring av transportverksamheten till sjöss som orsakas härav, drabbar i sista hand de intressen verksamheten har till uppgift att betjäna med, framför allt, dyrare varor som följt. Det är således ett i vid mening allmänt intresse att få till stånd ett effektivt skydd för rederinäringen mot sådana missförhållanden. Klart är likväl också att ett dylikt skydd icke bör vara så beskaffat att därigenom borgenärsintresset otillbörligt eftersättes.

Enligt föreningens mening kan starkt ifrågasättas om konventionsförslaget härutinnan erbjuder någon lycklig lösning. Det önskvärda skyddet vill man nå genom att begränsa rätten att få kvarstad å seagoing ships till vissa anspråk i förslaget kallade maritime claims. Mot en sådan metod kan rent principiellt invändas att det skydd man har i sikte vinnes genom att en mer eller mindre omfattande grupp borgenärer uteslutes från möjligheten att få den säkerhet en kvarstad erbjuder oavsett om denna grupps anspråk i och för sig äro lika förtjänta därav som den gynnade gruppens; ju effektivare man gör skyddet, dess större blir den missgynnade gruppen.

Om man granskar förslaget med utgångspunkt från det sist sagda finner man å ena sidan att begreppet maritime claims givits så stor räckvidd att det omfattar de flesta anspråk mot en redare, både inom och utom kontraktsrätten, som har samband med att hans fartyg användes för transportändamål. Med hänsyn härtill kan det eftersträfvade skyddet knappast väntas få något avsevärd effekt. Å andra sidan måste man räkna med att inom den grupp av anspråk som faller utom ramen för kvarstadsberättigande fordringar finnas sådana som komma att

otillbörligt missgynnas. Detta blir särskilt kännbart i situationer där annat kvarstadsobjekt än ett »seagoing ship» är svårt eller praktiskt omöjligt att nå. — — — Begreppet maritime claim har, efter engelskt mönster, fått sitt innehåll genom en uppräknig. Det har redan antytts att denna katalog synes täcka i stort sett alla anspråk som grundas på omständigheter sammanhängande med fartygs användande för transportändamål. Som för det mesta när uppräkningsmetoden användes är det dock vanskligt att fastställa den exakta gränsdragningen. Svårigheterna synas öka genom att uppräknigen i vissa punkter fått en avfattning som kan leda till varierande tolkningsresultat.

Föreningen vänder sig även mot att kvarstad skulle bli möjlig även om kravet icke gäller fartygsägaren eller är förenat med panträtt i fartyget samt uttalar, att enligt svenska rättsprinciper exekution i fartyget i dylika fall torde vara utesluten; kvarstad skulle då hos oss icke ha annan funktion än att framtvinga ställande av säkerhet.

Slutligen har det från flera håll understrukits, att anslutning icke bör ske innan det visat sig i vilken utsträckning konventionen kommer att biträdas av de större sjöfartsnationerna¹ och att dessutom bör beaktas i vilken mån dessa kommer att ansluta sig till konventionen om redareansvarets begränsning. I detta sammanhang har bl. a. gjorts gällande, att kvarstadskonventionen sannolikt ej kommer att ratificeras av USA.

Sjölagskommittén delar i allt väsentligt de synpunkter som sålunda lagts fram under remissbehandlingen. Kommittén har vid övervägande av anslutningsspörsmålet funnit de brister konventionen företer från svensk synpunkt vara så väsentliga, att vårt land icke med fördel torde kunna tillträda konventionen. De övriga nordiska sjölagskommittéerna har, var för sitt lands vidkommande, kommit fram till motsvarande slutsatser. I enlighet med kommittéernas i samråd intagna gemensamma ståndpunkt vill den svenska kommittén därför avstyrka att Sverige tillträder kvarstadskonventionen.

Konventionen om civilrättslig domsrätt i kollisionsmål

Konventionens syfte är att åstadkomma en förenklad och internationellt enhetlig ordning för anhängiggörande av talan i tvistemål härrörande av fartygskollisioner,² däri inbegripna s. k. oegentliga sammanstötningar.

Konventionen går till en början ut på att för tvister av förevarande slag

¹ Jfr ovan s. 91. Om de mera betydande handelsflottornas storlek må upplysas, att dessa enligt Svensk sjöfartstidning (1965 nr 1) — räknat i miljoner dödsviktston — kort före årsskiftet 1964—65 uppnått följande siffror, nämligen den brittiska 21,5 och de övriga samväldesländernas 6,0; den amerikanska 22,4; de nordiska ländernas tillhoppa över 22, varav den norska 14,5, den svenska 4,3, den danska 2,4 och den finska 0,96; den liberianska 14,55; den japanska 10,8; den sovjetryska 7,0; den grekiska 6,9; den italienska 5,7; den västtyska 5,16; den franska 5,12 och den holländska 5,11.

² Ang. hithörande spörsmål se *Sigurd Dennemark*: Om svensk domstols behörighet i internationellt förmögenhetsrättsliga mål (1961) bl. a. s. 16 ff och 178 ff. — Jfr *Stig Jägerskiöld*: Internationellt privaträttsliga problem i frakträtten, i AFS II s. 8 ff, ävensom *Einar Lange*: Forum i internationella sammanstötningssmål, kvarstad och tvångsförsäljning, i Nordisk försäkringstidskrift 1933 s. 9 ff.

skall erbjudas följande fora, nämligen 1. domstolen i den ort där svaranden har sitt hemvist eller driver rörelse, 2. domstolen i den ort där fartyget eller något annat svarandens fartyg belagts med kvarstad eller kunnat beläggas med kvarstad men borgen eller annan säkerhet blivit ställd, 3. domstolen i den ort där kollisionen ägt rum, när denna inträffat inom hamnområde eller inre vatten. Såvida parterna icke annorlunda överenskommer, skall här nämnda fora vara exklusiva. Det skall tillkomma kåranden att efter eget skön välja mellan dem.

Till dessa regler anknytes vissa ytterligare föreskrifter om forum. Sålunda skall »genkåromål» kunna väckas vid domstol som upptagit huvudkåromålet och för det fall att flera kårande finnes skall envar av dem kunna väcka sin talan vid domstol, som tidigare upptagit talan mot samme svarande på grund av samma kollision. Vidare upptas förbud mot att kåranden väcker ny talan på samma grund mot svaranden utan att dessförinnan ha återkallat den redan anhängiggjorda talan.

Konventionen skall tillämpas på fall av kollision mellan s. k. sjögående fartyg¹ eller mellan sådant fartyg och fartyg som trafikerar »inre vatten». Undantagna skall vara örlogsmän och andra statsfartyg. Även vissa andra begränsningar i tillämpligheten göres.

Bestämmelser angående forum i sjörättsmål finns hos oss i sjölagen och rättegångsbalken. Reglerna är emellertid utformade såsom lokala forumregler och några allmänna föreskrifter om svensk domstols behörighet i mål med utländsk anknytning ges icke.² Enligt sjölagen 313 §, jämförd med lagen den 4 juni 1937 om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål, är första domstol i sådana mål rådhusrätt resp., efter Kungl. Maj:ts förordnande, i rådhusrätts ställe viss häradsrätt. I övrigt stadgas om behörigheten i 323 § sjölagen. Genom att detta lagrum hänvisar till rättegångsbalkens bestämmelser om forum för tvistemål i allmänhet kan talan i civila kollisionsmål till en början väckas där svaranden har sitt hemvist (RB 10: 1) eller, om han ej har känt hemvist i riket, där honom tillhörig egendom finnes (RB 10: 3) eller ock i den ort där sammanstötningen ägt rum eller skada uppkommit (RB 10: 8). I vissa fall kan svarande, som driver rörelse, sökas där fast driftsställe för rörelsen är (RB 10: 5). Härutöver anvisar 323 § sjölagen rådhusrätten i den ort där fartyget finnes eller, såvitt angår fordran för vilken hos myndighet ställts säkerhet till befrielse från kvarstad eller annan handräckning, rådhusrätten i den ort där säkerheten ställts. Finnes icke rådhusrätt på sålunda angiven ort, äger kåranden instämma tvisten till den rådhusrätt som är närmast den orten. — I fråga om genkåromål gäller att sådan talan skall upptagas av domstol som upptagit huvudkåromålet (RB 10: 14). Det förhållandet, att en kårande anhängiggjort talan rörande fartygskollision torde enligt svenska regler icke i och

¹ Jfr nedan vid konventionen om stråffrättslig domsrätt i kollisionsmål (s. 97).

² Se *Dennemark* a. a. s. 51. — Jfr NJA 1895 s. 556 och 1960 not A 61.

för sig göra den ifrågavarande domstolen behörig att upptaga andra käromål mot samme svarande på samma grund.

Konventionen har fått ett blandat mottagande under remissbehandlingen. Sjöfartsstyrelsen har förklarat sig icke ha något att erinra mot principerna i konventionen. Stockholms handelskammare har ej rest invändning mot att anslutning sker. En i stort sett positiv bedömning har också tillkännagivits av Sveriges ångfartyg assurans förening, Sveriges redareförening och Sjöassuradörernas förening. Svensk förening för internationell sjö rätt och Sveriges allmänna exportförening har funnit, att de anmärkningar som kan riktas mot konventionen icke är av beskaffenhet att böra hindra en anslutning. Å andra sidan har Skånes handelskammare, handelskammaren i Göteborg, Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sjörättsföreningen i Göteborg och Sveriges advokatsamfund avstyrkt svenskt tillträde till konventionen, uttalat betänkligheter däremot eller funnit fördelarna med ett tillträde obetydliga.

Tämligen allmänt har under remissbehandlingen den uppfattningen framförts, att med tillträde till konventionen bör anstå till dess ett större antal stater biträtt densamma. Särskilt har betonats, att de övriga nordiska ländernas ställningstaganden bör avvaktas för att nordisk enhetlighet på området skall kunna upprätthållas.

Som ett betydelsefullt framsteg i förhållande till nuvarande ordning betecknas, att konventionen innebär att en kärande som valt ett av dess fora icke därefter kan väcka talan vid annan domstol utan att dessförinnan återkalla sin redan anhängiga talan. Syftet att begränsa antalet fora har också förmenats vara i stort sett väl tillgodosett inom ramen för konventionen. Det har emellertid kritiserats, att konventionen — bl. a. som en följd av att forumregeln för genkäromål ej gjorts obligatorisk — icke kommer att hindra att rättegångar rörande anspråk på grund av samma kollision föres vid skilda domstolar inom konventionsområdet, t. o. m. mellan samma parter, samt att konventionsreglerna icke heller hindrar en kärande som förlorat sin talan vid en domstol att väcka ny talan om samma sak vid annan domstol utom konventionsområdet. Det har påpekats, att den möjlighet som enligt gällande svensk rätt finnes att söka svaranden där även annan honom tillhörig egendom än fartyget finnes, skulle upphöra om anslutning till konventionen skedde. Kritisk uppmärksamhet har det också rönt att tillträde (jfr forumregeln under punkt 3 ovan) skulle påkalla en betydande inskränkning av svensk domstols behörighet att pröva anspråk på grund av varje kollision i svenska farvatten. Anmärkning har riktats mot att konventionen icke avser de praktiskt betydelsefulla fallen att fartyg kolliderar med fiskeredskap eller fasta anläggningar såsom kajer, broar och dylikt. De av konventionen icke närmare bestämda begreppen »sjögående faryg» och fartyg som trafikerar »inre vatten» har ansetts vara otydliga och kunna föranleda tillämpningssvårigheter.

Sjölagskommittén vill understryka, att anslutning till konventionen för svensk del torde förutsätta bl. a. lagstiftning rörande tvistemålsforum i sjörättsmål, antingen så att de av konventionen anvisade fora erbjudes i alla civila sjörättsmål och göres exklusiva för kollisionsaker eller också så att helt fristående regler ges för mål som faller under konventionen. Vid övervägande av anslutningsspörsmålet har kommittén funnit sig på det hela taget dela de synpunkter, som nyss redovisats. Det är därför kommitténs uppfattning, att anslutning väl i och för sig kan ske men att en sådan knappast skulle medföra nämnvärda fördelar. Under de nordiska sjölagskommittéernas gemensamma överläggningar rörande dessa spörsmål har de övriga kommittéerna givit uttryck för motsvarande uppfattningar. I överensstämmelse med kommittéernas samstämmiga ståndpunkt vill den svenska kommittén därför avstyrka svensk anslutning till konventionen om civilrättslig domsrätt i kollisionsmål.

Konventionen om straffrättslig domsrätt i kollisionsmål

Syftet med konventionen är att åvägabringa enhetliga regler i fråga om det straffrättsliga och disciplinära ansvaret för navigationsbrott som föranlett kollision eller s. k. oegentlig sammanstötning.¹

Personal på s. k. sjögående fartyg² skall i fall som konventionen avser straffrättsligt och disciplinärt vara underkastad det landets exklusiva jurisdiktion, under vars flagg fartyget seglade vid tillfället. Andra än det landets myndigheter skall i dylika fall icke äga belägga fartyget med kvarstad eller, ens i utredningssyfte, kvarhålla detsamma. Kontraherande stat skall dock vara oförhindrad att vidtaga åtgärder med avseende på behörighetsbevis eller tillstånd som utfärdats av den staten liksom att beivra brott förövade av dess egna undersåtar ombord på främmande fartyg. Från konventionens tillämplighet undantages »hamnområde» och »inre vatten». Dessutom skall det stå kontraherande stat fritt, att förbehålla sig domsrätten inom eget sjöterritorium.³

Enligt brottsbalken skall för brott som begåtts inom svenskt territorium

¹ Konventionen använder en från konventionen om civil domsrätt i kollisionsmål avvikande formulering. Den talar om det fall att kollision eller annan händelse i samband med navigering inträffar medan den senare konventionen först behandlar rena kollisionsfall och därefter, i särskild artikel, därmed likställer fall av s. k. oegentlig sammanstötning. Detta återspeglas i de båda konventionernas rubriker. Emellertid framgår av en den 19 november 1955 dagtecknad rapport till justitieministern av den svenska delegationen vid Brysselkonferensen, att dessa skiljaktigheter — betingade av att formuleringen av konventionen om civil domsrätt anslutits till 1910 års konvention om fartygs sammanstötning medan konventionen om straffrättslig domsrätt formulerats på ett annat sätt — icke motsvaras av någon skillnad i de båda konventionernas omfattning. Jfr en i AfS I s. 361 publicerad norsk översättning, enligt vilken förevarande konvention gäller »skipssammenstöt eller andre sjøulykker».

² »Navires de mer»; »sea-going ship» eller — enligt konventionstextens svenska översättning — »fartyg, som användas till fart i öppen sjö» (jfr 1957 års internationella konvention angående begränsningen av redares ansvarighet). Härmed torde förstås sådana fartyg, som i regel går till havs, även om de tillfälligtvis navigerar i inre vatten (jfr SOU 1961: 33 s. 18).

³ Jfr *Dennemark* a.a. s. 16 ff.

dömas efter svensk lag och vid svensk domstol, oavsett gärningsmannens nationalitet. I fråga om brott som förövats utomlands föreligger enligt brottsbalken i viss utsträckning svensk domsrätt även över utlännningar. Såvitt är av intresse i förevarande sammanhang gäller i stort sett, att svensk domsrätt föreligger om utlänningen hade eller har hemvist här i riket eller — i vissa fall — finnes här samt om brottet förövats mot svenskt intresse eller mot här domicilierad utlännings, i vilket fall hemvist och uppehållsort principiellt är utan betydelse. Som regel förutsättes i dylika fall att Konungen eller den Konungen bemyndigat därtill förordnar om åtal.

Vid förbehållslös anslutning förutsätter konventionen tydligen en från principiell utgångspunkt icke oväsentlig inskränkning i svensk domsrätt, nämligen i första hand beträffande händelser inom svenskt sjöterritorium med undantag för hamnområde och inre vatten. En anslutning med förbehåll för domsrätten inom sjöterritoriet förutsätter endast en jämförelsevis obetydlig inskränkning i svensk domsrätt.

Under remissbehandlingen har konventionen så gott som genomgående mottagits positivt. Alla remissinstanser utom Sveriges fartygsbefälsförening har tillstyrkt anslutning. Fartygsbefälsföreningen har dock förklarat sig, under vissa förutsättningar, icke vilja avstyrka svenskt tillträde till konventionen.

I några fall har det förmenats, att en anslutning till konventionen skulle medföra enbart fördelar. Vidare har framhållits, att konventionen torde kunna få viss betydelse för att hindra dubbelbestraffning och motverka alltför långtgående kompetensanspråk. Även fartygsbefälsföreningen finner konventionen innefatta en förbättring såvitt gäller navigering på internationellt vatten. De inskränkningar i svensk domsrätt som konventionen kan medföra har på flera håll ansetts vara av underordnad betydelse. Det har t. ex. påpekats, att svensk domsrätt visserligen skulle upphöra i fråga om utlännings ombord på främmande fartyg begångna navigationsbrott, som riktats mot Sverige eller svensk man, men tillika erinrats om att det i dylika fall torde höra till sällsyntheterna att den brottslige kan gripas här.

Den huvudsakliga kritiken har kommit från fartygsbefälsföreningen, som gjort i stort sett följande anmärkningar. Det är en betydande brist att konventionen icke gäller hamnområde och inre vatten; innebörden av dessa begrepp är dessutom oviss. Detsamma gäller möjligheten till förbehåll för domsrätt inom eget sjöterritorium. Det är nämligen i dylika farvatten som de flesta kollisioner inträffar och det är alltså för sådana fall som behovet av en konvention är störst. Behörighetsbevis borde kunna indragas endast av det lands myndigheter, som utfärdat det. Förslaget utesluter ej dubbelbestraffning; både svensk och utländsk domsrätt kommer nämligen trots konventionen att kunna hävdas beträffande brott som svensk undersåte förövar ombord på främmande fartyg. Artikel 3 borde ha innehållit en föreskrift som förhindrar detta. Föreningen menar, att Sverige bör ut-

nyttja den möjlighet som konventionen erbjuder att påkalla jämkning i konventionen för att söka åstadkomma ändringar i nu nämnda hänseenden.

Svensk förening för internationell sjörätt har påpekat, att konventionen innebär, att vid kollision mellan fartyg under olika kontraherande staters flagg ansvarsfrågorna icke kommer att prövas av samma domstol, till följd varav dessa frågor kan bli bedömda på olika sätt. Föreningen har emellertid tillfogat, att en sådan olägenhet är ofrånkomlig, eftersom syftet med konventionen just är att skydda de ombordanställda från att dömas av utländska domstolar.

Allmänt har förordats, att gemensamt nordiskt ställningstagande till anslutningsfrågan kommer till stånd.

Enligt sjölagskommitténs mening har konventionen principiella tjänster i fråga om tillgodoseendet av sjöfarandes behov av rättsskydd utomlands i samband med fartygskollisioner. De praktiska verkningarna kan visserligen beräknas bli tämligen begränsade med hänsyn till möjligheten för kontraherande stat att förbehålla sig domsrätten inom eget sjöterritorium. Som påpekats under remissbehandlingen kan konventionen också leda till olämpliga konsekvenser vid prövning i olika länder av ansvaret för samma kollision. Och en viss inskränkning av svensk domsrätt kan icke undgåas vid en svensk konventionsanslutning. Häremot kan emellertid ställas, att genom svensk anslutning svenska sjöfarande skulle beredas ett visst, icke oväsentligt rättsskydd genom att inom konventionsområdet vara underkastade exklusiv svensk domsrätt i fall av ifrågavarande slag.

Förutsatt att möjligheten till förbehåll för domsrätt inom eget sjöterritorium¹ utnyttjas skulle, enligt kommitténs uppfattning, övervägande fördel vara förenad med svensk anslutning till konventionen. Motsvarande uppfattning har tillkännagivits från de övriga nordiska sjölagskommittéernas sida vid kommittéernas gemensamma överläggningar i frågan. Den svenska kommittén vill därför — under förutsättning att de övriga nordiska länderna ansluter sig — tillstyrka att Sverige tillträder konventionen om straffrättslig domsrätt i kollisionsmål men därvid gör förbehåll för domsrätten inom svenskt sjöterritorium.

Som redan antytts nödvändiggör en anslutning med det av kommittén förutsatta förbehållet, att genom lagstiftning föreskrives visst undantag från den i brottsbalken stadgade domsrätten i fråga om brott förövade utom riket. Från svensk domsrätt måste nämligen undantagas utlännings i tjänst på främmande sjögående fartyg — som för kontraherande stats flagg — begångna navigationsbrott, varigenom gärningsmannen vållat eller medverkat till fartygs sammanstötning — däri inbegripet s. k. oegentlig

¹ Det framgår av förarbetena till brottsbalken att skilda regler i detta ämne beträffande »sjögående fartyg» för det fall att fartyget befinner sig i svensk hamn eller å svenskt inre eller yttre territorialvatten icke ansetts vara lämpliga; jfr NJA II 1962 s. 65.

sammanstötning. Ett dylikt undantag torde emellertid icke böra begränsas till att gälla enbart i förhållande till konventionsstat eller att endast avse sjögående fartyg. Enligt kommitténs mening är det av praktiska skäl att föredraga att en undantagsföreskrift av detta slag gäller i fråga om varje främmande fartyg, oavsett under vilken flagg det seglar och oberoende av i vilken fart det användes. Enligt brottsbalkens 2 kap. 7 § skall bl. a. de begränsningar i svensk domsrätt iakttagas, som enligt vad därom särskilt stadgas följer av överenskommelse med främmande makt. Det framgår av förarbetena,¹ att därmed närmast åsyftats vissa överenskommelser om inskränkningar i svensk domsrätt vilka är av ringa praktisk betydelse. Ett svenskt tillträde till konventionen skulle visserligen knappast bli av helt ringa praktisk betydelse men det kan dock sägas, att därav nödvändiggjord inskränkning i domsrätten icke har större räckvidd än att den bör kunna ske genom särskild lagstiftning, så mycket mer som fråga är om en sjörättslig specialföreskrift. Spörsmålet torde lämpligen regleras genom särskild bestämmelse i sjölagens 12 kap.

Konventionens övriga bestämmelser — förbud mot kvarstad å det sjögående fartyget eller kvarhållande av detsamma, rätt för kontraherande stat att vidtaga åtgärder med avseende på behörighetsbevis och tillstånd som den utfärdar, kontraherande stats rätt att beivra dess egna undersåtars brott förövade ombord på främmande fartyg samt skiljedomsklausul beträffande tvist mellan kontraherande stater rörande konventionens tolkning eller tillämpning — torde icke påkalla lagstiftningsåtgärder. Vad förbudet mot kvarstad och kvarhållande angår torde dylik åtgärd för svenskt vidkommande vara avhängig av att svensk domsrätt föreligger och f. ö. ändock som regel vara utesluten såvitt berör tredje man tillhörig egendom.² Omprövning av någons behörighet till tjänst å fartyg är enligt våra regler förbunden med lagföring för vissa brott i sjöfartsförhållanden; bestämmelserna i ämnet — för närvarande upptagna i sjölagen 296 § och i sjömanslagen 79 § — torde förutsätta att fråga är om en i svensk författning reglerad behörighet, som fått sitt uttryck genom behörighetsbevis utfärdat av svensk myndighet. Någon ändring härutinnan är sjölagsförslaget icke avsett att medföra.³ I fråga om domsrätt över egna undersåtar beträffande brott förövat på främmande fartyg gäller svensk domsrätt enligt 2 kap. 2 § brottsbalken, i den mån brottet skall anses begånget utom riket. Visserligen finnes svensk domsrätt beträffande utlänning som utom riket förövar brott på svenskt fartyg eller, i egenskap av ombordanställd på sådant fartyg, begår brott i tjänsten (brottsbalken 2 kap. 3 § 1). Men den konkurrens av domsrättsanspråk som denna föreskrift föranleder, när domsrätt hävdas

¹ NJA II 1962 s. 72.

² Här bortses från det sannolikt helt opraktiska fallet att fråga uppstår om förverkande av sjögående fartyg. Jfr även regler om beslag och om syn, RB 27 och 39 kap.

³ Jfr ovan vid lagförslaget 295 §.

även av den stat utlänningen tillhör, motverkas av reglerna mot dubbelbe-
straffning i brottsbalkens 2 kap. 6 §.

Sjölagskommittén har på sätt förut angivits under 297 § sjölagen upp-
tagit förslag till föreskrift om undantag från svensk domsrätt i enlighet med
vad här utvecklats.

Sammanfattning

Betänkandet innehåller förslag till ändrad avfattning av sjölagens 3 kap. om fartygs befälhavare, 7 kap. om haveri, 8 kap. om fartygs sammanstötning, 12 kap. med ansvarsbestämmelser samt 13 kap. om laga domstol och rättegång i sjörättsmål. Sjölagskommitténs ställningstagande till spørsmålet om svenskt tillträde till 1952 års internationella sjörättskonventioner redovisas också; därav föranlett lagstiftningsförslag berör 12 kap.

I *befälhavarekapitlet* göres enligt förslaget icke några genomgripande sakliga ändringar; sjölagens reglering av befälhavarens skyldigheter gentemot det allmänna, redaren och tredje man bibehålles i allt väsentligt oförändrad. Med beaktande av ett förslag till lagstiftning angående säkerheten å fartyg, som för närvarande beredes i kommunikationsdepartementet, har bestämmelserna om befälhavarens ansvar för fartygets behöriga skick samt för dess handhavande och framförande jämkats. I sjölagen bibehålles de grundläggande reglerna medan detaljregleringen förutsättes i huvudsak böra ske inom ramen för säkerhetslagstiftningen. Den genom 1936 års sjölagsändringar efter mönster från sjömanslagen införda regeln, att skadestånd som befälhavare i denna sin egenskap är skyldig utgiva kan jämkas efter skälighetsprövning, har utvidgats så att den kan tillämpas även i fråga om lots. I övrigt innefattar kommitténs förslag i denna del väsentligen en i nordiskt samarbete utförd omredigering. Det må nämnas, att här sammanförts sjölagens regler om befälhavarens skyldighet att bispringa andra sjöfarande, vilka råkat i sjönöd eller eljest hotas av fara till sjöss, medan dagboks- och besiktningsbestämmelserna överförts till 13 kap.

Rörande *haverikapitlet*, som enligt förslaget rubriceras »Om gemensamt haveri och dispasch», innefattar kommitténs förslag en genomgripande revision. I likhet med de danska och norska sjölagskommittéerna har kommittén funnit att sjölagens ytterst sällan tillämpade bestämmelser i ämnet lämpligen bör utgå för att helt ersättas av de internationellt vedertagna, i praktiken så gott som alltid tillämpade York-Antwerpenreglerna, en ordning som redan införts enligt 1939 års finska sjölag. Till skillnad från de övriga nordiska kommittéförslagen, vilka hänvisar till i administrativ ordning utfärdade, med 1950 års YAR överensstämmande regler, gör det svenska förslaget YAR tillämpliga genom en i kapitlets inledande paragraf — som upptager en definition av begreppet gemensamt haveri — föreslagen

hänvisning till »internationellt vedertagna grundsatser». I övrigt innehåller kapitlet bestämmelser rörande dispasch, om s. k. oegentligt gemensamt haveri samt om dispaschörs befattning med försäkringstvister, vilka sistnämnda regler är avsedda att ersätta 1927 års särskilda lag därom.

Från *sammanstötningsskapitlet* har till befälhavarekapitlet överförs vissa bestämmelser om befälhavares skyldigheter i förhållande till fartyg, med vilket sammanstötning ägt rum, dess befälhavare, besättning och passagerare. En hänvisning till dessa bestämmelser föreslås. I övrigt har kapitlet underkastats redaktionell översyn i likhet med vad som beträffande 9 och 10 kap. skett genom 1964 års sjölagsändringar.

Sjölagens *ansvarsbestämmelser* behandlades i kommitténs föregående delbetänkande, främst ur synpunkten att ernå ett förslag om anpassning av bestämmelserna till brottsbalken. Vissa lagändringar i detta hänseende trädde i kraft den 1 januari 1965. Förevarande förslag går ut på fortsatt revision av ansvarsskapitlet. Bl. a. föreslås, att bestämmelserna om straff för vållande till sjöolycka ändras så att straff kan inträda redan för förfarande som är ägnat leda till sjöolycka, oberoende av om sådan verkligen inträffat, samt att i sjölagen upptages bestämmelse om straff för sådan onykterhet till sjöss, som äventyrar sjösäkerheten. Nya bestämmelser föreslås om straff för befälhavare eller redare som obehörigt vägrar någon att taga del av fartygs dagbok och för redare som brister i sin skyldighet att förvara dagboken. Bestämmelserna om förlust av behörighet att utöva tjänst å fartyg — för närvarande fördelade på sjölagen och sjömanslagen — har sammanförts i sjölagen och utformats så att dylik påföljd skall vara betingad av att gärningsmannen ådagalagt olämplighet för den tjänst vari brottet begåtts; förlust av behörighet till annan tjänst å fartyg skall också kunna ifrågakomma.

Enligt kommitteförslaget blir brottsbalkens allmänna medverkansregler tillämpliga även i fråga om sjölagens ansvarsbestämmelser. Kommittén har vidare uppmärksammat det med bruket av s. k. rena konossement förknippade straffrättsliga problem som ligger däri att utfärdande av dylikt konossement stundom kan innefatta straffbar gärning. Någon lagstiftningsåtgärd härutinnan har kommittén icke föreslagit.

Rättegångsskapitlet skall enligt förslaget rubriceras »Om dagbok, sjöförklaring och besiktning så ock om rättegång i sjörättsmål». Till detta kapitel har, som förut nämnts, överförts bestämmelserna om dagböcker och om besiktning. Sjöförklaringsreglerna föreslogs enligt 1963 års delbetänkande skola upptagas i kapitlet.

Enligt förslaget skall dagboksplikt icke vidare vara knuten till fartygs användning i vissa farter utan till dess karaktär av handels- eller fiskefartyg. Dagbok skall föras på handelsfartyg med minst 20 tons bruttodräktighet och på fiskefartyg med bruttodräktighet av minst 80 ton. Undantag skall kunna beviljas i administrativ ordning. I sådan ordning skall också detalj-

regleringen av dagboks förande ske medan de grundläggande föreskrifterna härom bibehålles i sjölagen. Rätten att taga del av fartygs dagbok föreslås gälla även i fråga om dagbok på danska, finska och norska fartyg när de befinner sig i svensk hamn. I detta hänseende likställes med dagbok icke endast kladd till dagbok utan även på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygs navigering och gången av dess maskineri, d. v. s. registrering på kursdiagram och dylikt.

Besiktning sinstitutet föreslås bli reviderat. Besiktning skall vara obligatorisk endast då det gäller fartygs kondemnering eller då det erfordras i och för dispaschering. Eljest skall det stå sakägare fritt att låta verkställa besiktning genom särskilt förordnade eller eljest anlitade besiktningsmän. För att säkerställa att man icke från fartygets sida obehörigt hindrar besiktning har upptagits bestämmelse om att besiktningsman icke må vägras erforderligt tillträde till fartyg och last, med mindre till följd därav skulle uppstå oskäligen kostnad för fartyget eller annan väsentlig olägenhet. Genom sjöfartsstyrelsens försorg skall årligen för varje fartygsinspektionsdistrikt upprättas förteckning över lämpliga fartygs- och lastbesiktningsmän. Förordnande för besiktningsmän skall kunna begäras hos domstolen i besiktningsorten. Utom riket skall när det gäller kondemnationsfråga förordnande kunna begäras hos behörig lokal myndighet eller hos svensk konsul. Finnes ej svensk konsul, skall begäran kunna göras hos dansk, finsk eller norsk konsul. Befälhavaren skall ej längre äga själv inhämta besiktningsmäns utlåtande i kondemnationsfråga.

Beträffande rättegång i sjörättsmål föreslås vissa smärre sakliga ändringar endast av reglerna rörande dispaschprocessen. Dispaschmål skall kunna beredas vid rådhusrätt icke endast genom skriftväxling utan även vid förhandling och bevisupptagning skall kunna ske på samma sätt som i den allmänna processen. För tillsättande av dispaschsakkunniga föreslås den ordningen, att sådana ledamöter i rådhusrätt skall utses av rättens ordförande från en förteckning som upprättas genom sjöfartsstyrelsens försorg.

Kommittén har i samråd med de övriga nordiska sjölagskommittéerna övervägt huruvida tillträde bör ske till tre år 1952 tillkomna *internationella konventioner om kvarstad å sjögående fartyg samt om civil- och straffrättslig domsrätt i kollisionsmål*. I överensstämmelse med kommittéernas gemensamma ståndpunkt härutinnan förordar kommittén tillträde endast till konventionen om straffrättslig domsrätt i kollisionsmål. Svenskt tillträde till denna konvention nödvändiggör visst undantag från den domsrätt i brottmål som för närvarande hävdas av Sverige (brottsbalkens 2 kap.). Detta har föranlett kommittén att i ansvarskapitlet uppta en föreskrift av innebörd, att åtal icke skall äga rum i riket för det fall att utlänning utom riket och i tjänst på utländskt fartyg vållar eller medverkar till sammanstötning eller händelse, som enligt sjölagen likställes därmed.

BILAGA 1

Parallella lagtexter

Texterna omfattar de svenska, danska, finska och norska sjölagskommittéernas förslag¹ till ändrade regler i sjölagen om fartygs befälhavare, haveri, dagböcker och besiktning m. m. samt de svenska och finska kommittéernas förslag till ändringar i sjölagens ansvarsbestämmelser; i den mån de finska ansvarsbestämmelserna icke beröres av ändringsförslaget är de — med särskild anmärkning därom — återgivna i gällande lydelse. Dessutom omfattar texterna de danska ansvarsbestämmelserna i lydelse enligt lov af 7. juni 1952, Nr 230, och motsvarande norska strafflagregler, vilka senast reviderats genom lov av 15. februar 1963 (nr 2).

¹ De danska och finska texterna har formen av preliminära utkast. Den norska texten föreligger i Innstilling IV och V fra sjølovkomiteén oktober resp. november 1963. Innstilling IV innehåller även förslag om vissa smärre jämkningar i den norska strafflagens bestämmelser om brott i sjöfartsförhållanden.

(Svensk text)

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 nämnda avseenden skall iakttagas till tryggnad av säkerheten å fartyg är särskilt stadgat.

6 §.

Fartyg som lidit skada skall anses icke vara iståndsättligt, ej allenast när iståndsättning är omöjlig eller, om iståndsättningen måste äga rum på annan ort, fartyget icke kan föras dit, utan även i det fall att fartyget ej är värt att iståndsättas.

Om besiktning för utrönande av fartygets iståndsättlighet stadgas i 317 §.

25 §.

Angående befälhavarens tjänsteavtal och hans ställning ombord stadgas i sjömanslagen.

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.

(Finlandssvensk text)

8 §.

Fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, vara så byggt, utrustat, bemannat, lastat och försett, att med hänsyn såväl till farvattnets beskaffenhet som till den fart, vari fartyget användes, liv och egendom kunna anses vara betryggade.

Angående byggnad, utrustning, bemanning och besiktning av fartyg samt annan kontroll å dess sjövärdighet stadgas genom förordning.

Om besiktning, som i denna lag är särskilt påbjuden, stadgas i 10 kapitlet.

Jfr 7 § sjölagen.

43 §.

Befälhavaren skall, innan resa anträdes, tillse, att fartyget med hänsyn till resan och årstiden är i sjövärdigt skick. Han skall sålunda sörja för att fartyget är behörigen utrustat, bemannat och försett med erforderliga förnödenheter, att det är i gott

(Dansk text)

(Norsk text)

Jfr § 6 søloven.

§ 25.

Om skibsførerens retlige stilling findes tillige regler i sømandsloven.

§ 26.

Stk. 1. Skibsføreren skal, inden rejsen begynder, sørge for, at skibet er i sødygtig stand, herunder at det er tilstrækkeligt bemannet, provianteret og udrustet og i forsvarlig stand til modtagelse, befordring og bevaring af ladningen. Han skal påse, at

§ 6.

Som uistandsettelig ansees et skip

1. når det ikke kan repareres der det befinner seg, eller på et sted det kan flyttes til,
2. når det ikke er istandsettelse verd fordi verdien i skadet tilstand med tillegg av påregnelige omkostninger ved flytting og reparasjon vil overstige dets antatte verdi i reparert stand.

§ 26.

Skibsføreren skal før reisen begynner, sørge for at skipet er i sjødyktig stand, herunder at det er tilstrekkelig utrustet, bemannet og proviantert og i forsvarlig stand til mottagelse, befordring og bevaring av lasten. Han skal påse at lasten blir be-

(Svensk text)

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.

27 §.

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 giva den främste av de tillstädesvarande styrmännen eller, om någon styrman ej är tillstädes, annan av besättningen erforderlig underrättelse och föreskrift.

När fartyget icke ligger förtöjt i hamn eller eljest å säker ankarplats, må befälhavaren ej lämna fartyget utan att det är nödvändigt. Är fara för handen, må han icke vara borta från fartyget.

28 §.

Avlider befälhavaren eller blir han på grund av sjukdom eller annan tvingande anledning ur stånd att föra fartyget eller övergiver han tjäns- ten, träder den främste av styrmän-

(Finlandssvensk text)

skick för mottagande, befordran och bevarande av lasten samt att dess stabilitet är betryggande.

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

Finnes i avseende å sjövärdighe- ten fel eller brist, som ej genast kan avhjälpas, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta redaren därom. Vill ej redaren avhjälpa felet eller bristen, vare befälhavaren berättigad att omedelbart frånträda sin befattning.

46 §.

Är befälhavaren frånvarande eller har han förfall, ankommer det på den främste av de tillstädesvarande styrmännen att träffa de avgöranden, som ej tåla uppskov.

Lämnar befälhavaren fartyget, skall han giva den främste av de tillstädesvarande styrmännen eller, om någon styrman ej är tillstädes, annan av besättningen nödig underrättelse och föreskrift.

När fartyget icke ligger förtöjt i hamn eller eljest å säker ankar- plats, må befälhavaren ej lämna far- tyget utan att det är nödvändigt. Är fara för handen, må han icke vara borta från fartyget.

47 §.

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 styr-

(Dansk text)

ladningen bliver behørig stuvet, at skibet ikke bliver overlastet, at dets stabilitet er betryggende, og ligeledes at lugerne bliver forsvarligt lukket og skalket, medmindre forholdene tillader andet.

Stk. 2. Under rejsen skal skibsføreren gøre, hvad der står i hans magt for at holde skibet i sødygtig stand. Er skibet grundstødt, eller hvis ellers nogen begivenhed er indtruffet, hvoraf skade kan antages at være opstået, skal skibsføreren, så snart det kan ske, foranstalte fornøden undersøgelse af, om skibet stadig er sødygtigt.

§ 27.

Stk. 1. Forlader skibsføreren skibet, skal han give den øverste tilstedeværende styrmand, eller hvis ingen styrmand er til stede, en anden af mandskabet fornøden underretning og ordre.

Stk. 2. Når skibet ikke er fortøjet i havn eller til ankers på sikker ankerplads, må skibsføreren, selvom der er lods om bord, ikke uden nødvendighed være fraværende fra skibet. Det samme gælder overhovedet under farefulde omstændigheder.

§ 28.

Dør skibsføreren, eller bliver han på grund af sygdom eller anden tvingende årsag ude af stand til at føre skibet, eller forlader han tjenesten, træder den øverste styrmand i

(Norsk text)

hørig stuet, at skipet ikke blir overlastet, at dets stabilitet er betryggende, og at lukene blir forsvarlig lukket og skalket.

Under reisen skal skipføreren gjøre det som står i hans makt for å holde skipet i sødyktig stand.

§ 27.

Er skipsføreren fraværende, eller har han forfall, treffer den øverste tilstedeværende av styrmennene de avgjørelser som ikke kan oppsettes.

Forlater skipsføreren skipet, plikter han å gi den øverste tilstedeværende styrmann eller, hvis ingen styrmann er til stede, en annen av mandskapet underretning samt fornøden ordre for påkommende tilfelle.

Når skipet ikke er fortøyet i havn eller til ankers på sikker ankerplass, må skipsføreren ikke uten nødvendighet være fraværende fra skipet. Det samme gjelder under farefulle omstendigheter.

§ 28.

Dør skipsføreren, eller blir han på grunn av sykdom eller annen tvingende årsak ute av stand til å føre skipet, eller forlater han tjenesten, trer den øverste av styrmennene i

(Svensk text)

nen i hans ställe tills ny befälhavare blivit utsedd. Redaren skall i dessa fall ofördröjligen underrättas.

29 §.

Befälhavaren skall sörja för att fartyget framföres och handhaves på sätt som är förenligt med god sjömanssed. Han skall tillse, att navigatoriska hjälpmedel utnyttjas i erforderlig omfattning. När fara hotar i följd av is eller annan av väderleksförhållanden beroende orsak eller på grund av särskilda vid tillfället rådande omständigheter, skall befälhavaren vidtaga därav betingade försiktighetsmått.

30 §.

Befälhavaren skall göra sig undermåttad om de påbud och föreskrifter rörande sjöfarten, som gälla för de farvatten fartyget skall befara och å de orter det skall anlöpa.

31 §.

1 mom. Råkar fartyget i sjönöd, är befälhavaren pliktig att göra allt vad som står i hans makt för att rädda de ombordvarande samt be-

(Finlandssvensk text)

männen i hans ställe, tills ny befälhavare blivit utsedd. Redaren skall i dessa fall ofördröjligen underrättas.

49 §.

Befälhavaren skall sörja för att fartyget framföres och handhaves på sätt, som är förenligt med god sjömanssed.

Närmare föreskrifter om vad befälhavaren i detta avseende har att iakttaga meddelar handels- och industriministeriet.

Jfr 50 § sjölagen.

62 §.

Råkar fartyg i sjönöd, vare befälhavaren pliktig att göra allt vad som står i hans makt för att rädda de ombordvarande samt bevara fartyg och

(Dansk text)

hans sted, indtil ny fører er tiltrådt. Rederen skal i disse tilfælde uopholdelig underrettes om det passerede.

§ 29.

Skibsføreren skal sørge for, at navigeringen og behandlingen af skibet sker på en måde, som er forenelig med godt sømandsskab.

§ 30.

Skibsføreren skal — så vidt muligt på forhånd — gøre sig bekendt med de påbud og forskrifter, der gælder for skibsfarten i de farvande, skibet besejler og på de steder, som skibet under rejsen anløber.

§ 31.

Kommer skibet i havsnød, er skibsføreren pligtig at gøre alt, hvad der står i hans magt for at redde de ombordværende og bevare skib og lad-

(Norsk text)

hans sted inntil ny fører har tiltrådt. Rederen skal i disse tilfelle underrettes uten opphold. Har styrmannen ikke de foreskrevne kvalifikasjoner for å føre skipet, skal også Sjøfartsdirektoratet eller vedkommende konsul gis underretning så hurtig som mulig.

Bestemmelsene i denne paragraf gjør ingen endring i reglene i lov av 10. oktober 1958 om navigatører.

§ 29.

Skipsføreren skal sørge for at navigeringen og behandlingen av skipet skjer i overensstemmelse med godt sjømannskap.

§ 30.

Skipføreren skal — så vidt mulig på forhånd — gjøre seg kjent med de påbud og forskrifter som gjelder for skipsfarten i de farvann hvor skipet skal seile, og på de steder som skipet skal anløpe.

Skipsføreren er ansvarlig for at påbudte skipsbøker blir ført. Bøkene føres under hans tilsyn.

§ 31.

Kommer skipet i havsnød, er skipsføreren pliktig til å gjøre alt som står i hans makt for å redde de ombordværende og bevare skip og last.

(Svensk text)

vara fartyg och last. Han skall, i den mån så är möjligt, sörja för att skeppshandlingarna bringas i säkerhet samt föranstalta om bärgning av fartyg och gods.

Så länge hopp finnes att fartyget kan räddas må befälhavaren icke övergiva det, med mindre hans liv är i allvarlig fara.

2 mom. Befälhavare är skyldig att lämna den som råkat i sjönöd eller eljest hotas av fara till sjöss all erforderlig och möjlig hjälp, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och de ombordvarande.

Har fartyg sammanstött med annat fartyg, åligger det envar av befälhavarna att lämna det andra fartyget och dess ombordvarande hjälp, varom nu sagts, för räddning ur den genom sammanstötningen uppkomna faran ävensom att för dettas befälhavare uppgiva namnet på det egna fartyget och dess hemort samt den ort eller hamn, från vilken det kommer och dit det skall gå.

Konungen meddelar närmare föreskrifter om vad befälhavare skall iakttaga i och för räddning av nödställda och avvärijande av faror som hota sjötrafiken.

32 §.

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

Innan befälhavaren inlåter sig på

(Finlandssvensk text)

last. Måste fartyget övergivas, åligger befälhavaren att i synnerhet sörja för dagbokens och skeppshandlingarnas bevarande. Han skall ock draga försorg om bärgning av fartyg och last.

Befälhavaren må icke, med mindre hans liv är i allvarlig fara, övergiva fartyget, så länge rimlig utsikt finnes att rädda det.

51 §.

Har befälhavare i annat fall fått kännedom om att någon är i sjönöd eller har han erhållit kunskap om någon sjötrafiken hotande fara, vare han skyldig att vidtaga åtgärder för den nödställdas räddning eller farans avvärijande, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg eller besättningen eller övriga personer ombord.

Jfr 48 § sjölagen.

(Dansk text)

ning. Han skal sørge for, at skibsbøgerne og skibspapirerne om nødvendigt bliver bragt i sikkerhed. Han bør endvidere drage omsorg for bjærgning af skib og ladning.

Medmindre der er fare for hans eget liv, må han ikke forlade skibet, så længe der er rimelig udsigt til dets redning.

(Norsk text)

Om nødvendig skal han sørge for at skipsbøkene og skipspapirene blir brakt i sikkerhet. Han bør også dra omsorg for berging av skip og last.

Med mindre det er betydelig fare for hans eget liv, må han ikke forlate skipet så lenge det er rimelig utsikt til berging.

I den utstrekning det kan skje uten særlig fare for skipet eller dets ombordværende, plikter skipsføreren å yte all mulig og nødvendig hjelp til enhver som befinner seg i havsnød eller trues av fare til sjøs.

§ 32.

Skipsføreren skal sørge for, at lastning og losning foretages og rejsen udføres med tilbørlig hurtighed. Før skipsføreren indlader sig på bjærg-

(Svensk text)

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.

33 §.

Befälhavaren är i denna sin egen-
skap behörig att å redarens vägnar
företaga rättshandlingar, som avse
fartygets bevarande eller resans utfö-
rande, träffa avtal att på resan med-
taga gods så ock passagerare, där
fartyget är avsett för sådan beford-
ran, ävensom kära i mål angående
fartyget. Om befälhavarens behörig-
het att antaga och avskeda fartygets
besättning stadgas i sjömanslagen.

Uppstår behov av penningar för
ändamål som avses i första stycket,
äger befälhavaren anskaffa medel
genom lån eller genom att sälja av
redarens gods eller, i nödfall, av las-
ten. Har befälhavaren utan laga an-
ledning upptagit lån eller verkställt
försäljning, eller har han upptagit
större lån eller sålt mer än behovet
krävde, är det utan verkan till för-
ringande av långivares eller köpares
rätt, om lånet upptagits eller för-
säljningen skett under sådana om-
ständigheter, att långivaren eller kö-
paren må antagas hava varit i god
tro.

Befälhavaren skall underrätta re-
daren om de åtgärder av vikt, som
befälhavaren funnit erforderliga för
fartygets eller de ombordvarandes
säkerhet, om resans förlopp och där-
under företagna rättshandlingar samt
angående allt varom kännedom el-
jest kan vara till nytta för redaren.

(Finlandssvensk text)

Jfr 63 och 64 §§ sjölagen.

(Dansk text)

ning af skib eller gods, skal han nøje overveje, om dette er foreneligt med hans pligter overfor dem hvis tarv han har at varetage.

§ 33.

Stk. 1. Skipsføreren har i denne sin egenskab fuldmagt til på rederens vegne at foretage retshandler, der angår bevaring af skibet eller udførelse af rejsen, at slutte aftaler om på rejsen at medtage gods såvelsom passagerer, hvis skibet er indrettet dertil, og at optræde som sagsøger i sager, der angår skibet.

Stk. 2. Udkræves der penge til formål som nævnt i stk. 1, og rederens ordre ikke kan afventes, skal skipsføreren søge dem tilvejebragt på bedste måde. Skipsføreren kan efter omstændighederne optage lån eller pantsætte eller sælge af rederens gods eller, i nødsfald, af ladningen. Har det været unødvendigt at foretage en sådan disposition, er denne dog bindende for rederen, hvis tredjemand var i god tro.

Stk. 3. Skipsføreren skal under rejsen drage omsorg for ladningen og i det hele varetage ladningsejers tarv. I dette øjemed kan han uden særlig fuldmagt indgå aftaler og optræde som sagsøger på ladningsejers vegne efter de regler, der gælder for bortfragteren, jfr. §§ 102—104.

Stk. 4. Skipsføreren skal stadig holde rederen underrettet om skibets tilstand, rejsens forløb, afsluttede retshandler og overhovedet om enhver begivenhed, som kan være af

(Norsk text)

§ 32.

Skipsføreren har i denne sin egenskab fullmakt til på rederens vegne å inngå kontrakter som gjelder bevaring av skipet eller utførelse av reisen, og til å slutte avtaler om å ta med gods på reisen, eller passasjerer hvis skipet er beregnet på det. Han kan også opptre som saksøker i saker som gjelder skipet.

Føreren av et fiske- eller fangstfartøy kan ikke uten særskilt fullmakt slutte avtaler om fartøyets forsyning med gjenstander som bare vedkommer fisket eller fangsten, så som garn, liner, agn, is, salt og tønner. Hvis fartøyets bruttodrektighet ikke overstiger 300 register tonn, kan skipsføreren heller ikke uten særskilt fullmakt anskaffe brensel til skipets maskineri for rederens regning når skipet er innenfor rikets grenser.

§ 33.

Trenges det penger til formål som nevnt i § 32, og rederens ordre ikke kan avventes, skal skipsføreren søke dem tilveiebrakt på beste måte. Han er da etter omstendighetene berettiget til å oppta lån eller pantsette eller selge av rederens gods eller endog — i nødsfall — pantsette eller selge av lasten. Er dette gjort uten nødvendighet, er avtalen dog bindende hvis tredjemann var i god tro.

(Svensk text)

Innan åtgärder av vikt vidtagas, bör befälhavaren inhämta föreskrift av redaren själv eller det ombud denne anvisat. Erfordras penningar för fartygets behov och kan icke redarens föreskrift avvaktas, skall befälhavaren till medlens anskaffande anlita den utväg, som för redaren är för- enad med minsta uppoffring.

34 §.

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

Befälhavaren är i denna sin egen- skap behörig att å lastägarrens väg- nar företaga rättshandlingar och kä- ra i mål angående lasten i enlighet med vad som stadgas beträffande bortfraktaren.

35 §.

Befälhavaren svarar icke för de förbindelser han i denna egenskap ingått å redares eller lastägarers väg- nar.

36 §.

Befälhavare är pliktig att ersätta skada, som han genom fel eller för- summelse i tjänsten tillskyndar re- dare, lastägare eller annan vars rätt och bästa han har att bevaka. Ska- deståndet må nedsättas efter vad med hänsyn till felets eller försummelsens beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt provas skäligt.

Om någon, som biträtt med lots- ing av fartyget, genom fel eller för-

(Finlandssvensk text)

Jfr 65 och 66 §§ sjölagen.

67 §.

Befälhavaren svare icke personli- gen för de förbindelser han i denna sin egenskap å redares eller lastäga- res vägnar ingått.

Har någon, som ej tillhör besätt- ningen, biträtt befälhavaren med

(Dansk text)

interesse for rederen. I alle vigtige anliggender bør han, for så vidt omstændighederne tillader det, indhente ordre fra rederen selv eller den, til hvem denne har henvist ham.

Jfr § 33 Stk. 3 oven.

§ 35.

Skibsføreren hæfter ikke personlig for de forpligtelser, som han i denne sin egenskab indgår på reders eller ladningsejers vegne.

§ 36.

Skibsføreren er pligtig at erstatte skade, som han ved fejl eller forsømmelse i tjenesten forvolder reder, ladningsejer eller andre. Erstatningen kan dog nedsættes under hensyntagen til den udviste skyld, skadens størrelse og omstændighederne iøvrigt.

(Norsk text)

§ 34.

Skipsføreren skal på rederens vegne dra omsorg for lasten og i det hele vareta lasteierens tarv. I dette øyemed kan han uten særskilt full makt inngå avtaler og opptre som saksøker etter reglene i §§ 102—104

§ 35.

Skipsføreren hefter ikke personlig for de forpliktelser som han i denne sin egenskap inngår på rederens eller lasteierens vegne.

§ 8 c sjømannsloven av 17. juli 1953.

Skipsføreren plikter å erstatte skade som han ved feil eller forsømmelse i tjenesten påfører reder, lasteier eller andre. Retten kan dog nedsette erstatningsbeløpet under hensyntagen til den utviste skyld, skadens størrelse og omstendighetene for øvrigt.

(Svensk text)

summelse vid uppdragets fullgörande ådragit sig skadeståndsskyldighet, må skadeståndet nedsättas efter de i första stycket angivna grunderna.

37 §.

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

I redovisning skall befälhavaren 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.

38 §.

Utan redarens samtycke må befälhavaren ej medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning. Sker det, skall befälhavaren erlagga frakt och ersätta uppkommen skada.

39 §.

1 mom. I den utsträckning Konungen eller, efter Konungens be- myndigande, sjöfartsstyrelsen för- ordnar skall befälhavaren å fartyget medföra skeppshandlingar jämte ett exemplar av denna lag.

2 mom. Befälhavaren är ansvarig för att föreskrivna dagböcker föras å

(Finlandssvensk text)

lotsning och genom fel eller försum- melse vid uppdragets fullgörande ådragit sig skadeståndsskyldighet, må skadeståndet nedsättas efter de i 3 mom. angivna grunderna.

Jfr 68 § sjölagen.

Jfr 45 § sjölagen.

Jfr 44 § sjölagen samt 52 o. följ. §§ nedan.

(Dansk text)

(Norsk text)

§ 37.

Skibsføreren har pligt til at aflægge regnskab, så ofte rederen forlanger det. Vil rederen gøre indsigelse mod regnskabet, må han gøre det inden 6 måneder efter dets modtagelse; oversiddes denne frist, kan der ikke mere rejses indsigelse, medmindre svig oplyses.

I regnskabet skal skibsføreren godskrive rederiet enhver særskilt godtgørelse, som han har modtaget af befragter, ladningsejer, leverandør eller andre, med hvem han i sin egen skab af skibsfører har haft at gøre.

§ 38.

Uden rederens tilladelse må skibsføreren ikke medtage varer til salg for egen eller andres regning. Gør han det, er han pligtig at betale fragt og erstatte forvoldt skade.

§ 40.

Stk. 1. Skibsføreren skal om bord have alle fornødne skibspapirer samt et eksemplar af denne lov og af de i henhold dertil udstedte forskrifter.

Stk. 2. Handelsministeren kan foreskrive, hvilke andre love og forskrifter vedrørende skibsfarten, der skal findes om bord.

§ 39.

Skibsføreren er ansvarlig for, at skibsbøger føres i det omfang, det er

§ 8 b sjømannsloven av 17. juli 1953.

Skibsføreren plikter å avlegge regnskap så ofte rederen forlanger det.

I regnskapet skal skibsføreren godskrive rederiet enhver særskilt godtgjørelse som han har mottatt av befrakter, lasteier, leverandør eller andre som han i egenskap av skibsfører har hatt med å gjøre.

§ 8 a sjømannsloven av 17. juli 1953.

Uten samtykke av rederen må skibsføreren ikke ta med varer til salg for egen eller andres regning. Gjør han det, er han pliktig til å betale frakt og erstatte voldt skade.

Jfr § 30 ovan.

(Svensk text)

fartyget. Om dagböcker stadgas i 13 kap.

41 §.

Befälhavaren är pliktig att till sådant antal och med rätt till den gottgörelse, som Konungen fastställer, till bestämmelseorten eller annan hamn, som fartyget skall anlöpa under resan, medtaga svenskt sjöfolk, vars hemsändande det åligger konsulerna att besörja eller som äger rätt till fri hemresa jämlikt 26 § sjömanslagen. Utan betalning är befälhavaren pliktig medtaga urna innehållande askan efter avliden svensk befälhavare eller sjöman, så ock hans efterlämnade effekter, såvitt de kunna medtagas utan olägenhet.

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

42 §.

Om fartyget på utländsk ort tages i mät eller för gäld belägges med kvarstad och det av skeppshandlingarna framgår, att fartyget är intecknat för gäld, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta kända inteckningshavare om utmätningen eller kvarstaden.

Huru vid skeppshandlingarna bör fogas bevis om inteckningsåtgärd, därom är särskilt stadgat.

(Finlandssvensk text)

Jfr 88 § sjömanslagen nedan.

64 §.

Varder fartyget å utländsk ort taget i mät eller för gäld belagt med kvarstad och framgår det av skeppshandlingarna, att fartyget är för gäld intecknat, åligger det befälhavaren att ofördröjligen om utmätningen eller kvarstaden underrätta såväl registermyndigheten som inteckningshavaren, såframt denne är för honom känd.

(Dansk text)

foreskrevet, jfr. § 300, stk. 1. Bøgerne føres under hans tilsyn.

§ 34.

I det omfang og på de vilkår, som kongen fastsætter, er skibsføreren pligtig at medtage sådanne danske skibsførere eller sømænd, som har krav på fri hjemrejse efter sømandslovens § 26, eller for hvis hjemrejse dansk konsul eller myndighederne i Grønland skal sørge, til bestemmelsesstedet eller til anden havn, som skibet skal anløbe under rejsen. Uden betaling er han pligtig at medtage afdøde danske skibsføreres eller sømænds aske og om bord efterladte ejendele, for så vidt det kan ske uden ulempe.

Under forudsætning af gensidighed kan kongen utvide disse bestemmelser til at gælde også for fremmede skibsførere eller sømænd, deres aske og om bord efterladte ejendele.

(Norsk text)§ 78 *sjømannsloven av 17. juli 1953.*

Sjømenn hvis hjemsendelse det påhviler konsulen å sørge for, plikter skipsføreren å ta med til bestemmelsesstedet eller en havn som skipet anløper under reisen, dog kun i slikt antall og på slike vilkår som Kongen fastsetter. Uten godtgjørelse plikter han, når det ikke volder ulempe, å ta med askeurner og etterlatte personlige eiendeler til sjømenn som ved sin død var norske statsborgere eller hadde sitt bosted i Norge.

Under forutsetning av gjensidighet kan Kongen utvide disse bestemmelser til også å gjelde utenlandske sjømenn (deres askeurner og eiendeler) som ikke går inn under første ledd.

På sjømenn som blir tatt med i henhold til denne paragraf, får de bestemmelser som er nevnt i § 72 II første ledd og III, tilsvarende anvendelse.

(Svensk text)

43 §.

Efter det fartyg utklarerats och i övrigt är färdigt att avgå, må befälhavaren eller annan ombordanställd icke för gäld hindras att avresa, ej heller något av vad han för tjänsten fört ombord tagas i mät eller beläggas med kvarstad.

211 §.

Extraordinär uppoffring eller kostnad som, i syfte att bevara värden vilka gemensamt äro utsatta för fara på sjön, avsiktligt och skäligen göres till gemensam räddning från sådan fara, hänföres till gemensamt haveri och skall fördelas å fartyg, frakt och last.

Detsamma gäller utgift, som enligt internationellt vedertagna grundsatser jämställas med kostnad varom i första stycket sägs.

Beträffande den närmare innebörden av gemensamt haveri samt fördelningen därav skall, i den mån ej annat är uttryckligen överenskommet, gälla vad som följer av internationellt vedertagna grundsatser.

(Finlandssvensk text)

278 §.

Fartyg, som är avgångsklart, må ej utmätas, sättas under skingringsförbud eller med kvarstad beläggas för annan än sådan gäld, som är till betalning förfallen och för vilken sjöpanträtt eller intecknad panträtt enligt lag åtnjutes. Lag samma vare om redan inlastat gods, såvitt därigenom orsakas dröjsmål och tredje mans rätt sålunda förnärmas.

Ej heller må, sedan fartyg blivit avgångsklart, befälhavaren eller någon annan å fartyget anställd för gäld hindras att avresa eller vad han för tjänstens behov fört ombord tagas i mät eller beläggas med kvarstad.

188 §.

Extraordinär uppoffring eller kostnad, som i syfte att bevara värden, vilka gemensamt äro utsatta för fara på sjön, avsiktligt och skäligen göres till gemensam räddning från sådan fara, hänföres till gemensamt haveri och skall fördelas å fartyg, frakt och last. Detsamma gäller utgift, vilken enligt internationellt vedertagna grundsatser jämställas med här avsedd kostnad.

196 §.¹

Vid utredning och fördelning av gemensamt haveri skall utöver vad övan är sagt lända till efterrättelse vad därom är särskilt stadgat.

¹ Denna paragraf är upptagen sist i det finska preliminära utkastet till haverikapitel.

(Dansk tekst)

(Norsk tekst)

Jfr § 514 6) loven om rettens pleje.

Jfr § 246 annet ledd loven om tvangsfuldbyrdelse av 13. august 1915.

§ 211.

For almindeligt havari (havari grosse, groshavari, fælleshavari), der bæres af skib, fragt og gods i fællesskab, gælder, hvis ikke andet er aftalt, York-Antwerpen reglerne af 1950. Det afgøres således efter disse regler, hvilke skader, tab og omkostninger der skal henregnes til almindeligt havari, og hvorledes dette skal fordeles. Reglerne bekendtgøres ved handelsministerens foranstaltning i deres engelske tekst og i dansk oversættelse.

§ 211.

Kongen gir bestemmelser om hvilke skader, tap og omkostninger som skal henføres til fælleshavari, og om havarifordelingen. Bestemmelsene skal så vidt mulig være i overensstemmelse med internasjonal praksis og sedvane.

(Svensk text)

212 §.

Utredning och fördelning av gemensamt haveri (dispasch) skall, om ej annorlunda avtalats, verkställas i det land och på den ort redaren bestämmer.

Dispasch upprättas inom riket av lagfaren person (dispaschör), som förordnas av Konungen. Mot dispaschör gälla de jäv, som i rättegångsbalken äro stadgade för domare.

(Finlandssvensk text)

189 §.

Utredning och fördelning av gemensamt haveri (dispasch) skall, där ej annat avtalats, äga rum å den ort som redaren bestämmer. Här i landet upprättas dispasch av dispaschör.

Hava alla de, vilkas rätt beror av haveriets utredning och skadans gäldande därom i godo överenskommit, gälle det utan att dispaschör behöver anlitas.

Angående dispaschör gälle vad där-om är särskilt stadgat.

(Dansk text)

§ 212.

Stk. 1. Når ikke andet er aftalt, foretages beregning og fordeling af tabet ved almindeligt havari på det sted, hvor skib og ladning skilles ad, eller hvis losning sker flere steder, på det af stederne, som rederen bestemmer.

Stk. 2. Haveriberegning udføres her i riget af dertil besikkede dispachører. Tvistigheder om en dispasches rigtighed afgøres af domstolene.

(Norsk text)

§ 212.

Når ikke annet er avtalt, foretas felleshavarioppgjøret i rederens hjemland.

I Norge skal dispasjører, beskikket av Kongen, treffe avgjørelse av om vilkårene for felleshavari foreligger, og i tilfelle utferdige felleshavari-beregning. Slik avgjørelse og beregning kalles dispasje.

§ 217.

Til dispasjør kan bare beskikkes den som har bestått dispasjøreksamen og juridisk embetseksamen.

Uten samtykke av vedkommende departement kan en dispasjør ikke inneha noen fast lønnet offentlig stilling eller drive virksomhet som sakfører eller, for egen regning eller som mellommann, drive virksomhet innen skipsfarts- eller sjøforsikringsnæringen eller være styremedlem¹⁾ eller inneha fast stilling i slik virksomhet. Reglene i domstolslovens kap. 6 gis tilsvarende anvendelse på dispasjører.

Dispasjøren skal avlegge forsikring om å ville dispasjere overensstemmende med lov og rett, og i det hele tatt samvittighetsfullt oppfylle sine plikter som dispasjør.

Kongen kan gi nærmere bestemmelser om dispasjorenes virksomhet.

¹ Et mindretall, Strøm-Olsen jr., mener at ordene «eller være styremedlem» bør sløyfes.

(Svensk text)

213 §.

Om besiktning för värdering av skada eller kostnad, som drabbat fartyg eller gods, stadgas i 318 §.

214 §.

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

Envar som haveriet rör är skyldig att ofördröjligen till dispaschören avlämna alla handlingar, vilka denne anser erforderliga för utredningen och fördelningen, samt att i övrigt tillhandagå dispaschören med upplysningar.

215 §.

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

Om redarens rätt att innehålla gods, som häftar för haveribidrag, stadgas 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

(Finlandssvensk text)

190 §.

Skada, som i gemensamt haveri drabbat fartyg eller dess tillbehör, skall, såframt ej annat avtalats, av besiktnings- och värderingsmän, utsedda på sätt i 243 § bestämmes, värderas å den ort, där reparation verkställles, om sådan sker under resan, men eljest å den ort, där resan slutar. I fråga om skada å last skall värdering äga rum å den ort, där lasten lossas.

191 §.

Redaren eller den, som i redarens ställe handhar fartygets drift, åligger att utan dröjsmål hos dispaschören framställa begäran om upprättande av dispasch och att därvid uppgiva namn och adress på kända sakägare.

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

193 §.

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

Angående rätt för redaren att innehålla gods, som häftar för haveribidrag, stadgas i 113 §. Utlämnas sådant gods utan att dess ägare åtager sig personlig ansvarighet för haveribidraget och, där så påfordras, ställer säkerhet därför, svare redaren i

(Dansk text)

§ 213.

Besigtigelse til vurdering af skade, som har ramt skib eller gods ved almindeligt havari samt vurdering af skib og ladning til fastsættelse af bidragsværdier, foretages af sagkyndige, der beskikkes efter reglerne i § 310.

§ 214.

Begæring om foretagelse af havariberegning fremsættes uden uforholdent ophold af rederen eller den, som på rederens vegne forestår skibets drift. Enhver, hvem havariet angår, er pligtig til for sit vedkommende at meddele alle oplysninger og bevisligheder, som dispachøren anser for nødvendige.

§ 215.

Stk. 1. For havaribidrag af ladning eller andet gods hæfter ejeren med godset, men ikke personlig.

Stk. 2. Rederen skal efter et almindeligt havari nægte at udlevere ladningen eller andet gods, hvis ladningsejeren ikke påtager sig personligt ansvar for havaribidraget og stiller betryggende sikkerhed derfor.

(Norsk text)

§ 213.

Dispasje begjæres av rederen. Har han ikke fremsatt begjæring innen 2 uker etter at han mottok anmodning om dette fra noen som har rettslig interesse i felleshavariet, kan enhver slik interessent selv fremsette begjæring om dispasje.

§ 214.

Enhver som har rettslig interesse i et felleshavari, er pliktig til uten unødig opphold å meddele alle opplysninger og fremlegge alle dokumenter som han sitter inne med, og som dispasjøren finner nødvendige.

§ 215.

For havaribidrag av last eller annet gods hefter eieren med godset, men ikke personlig.

Rederen skal etter et felleshavari nekte å utlevere lasten hvis ikke lasteieren påtar seg personlig ansvar for mulig felleshavaribidrag samt stiller betryggende sikkerhet.

(Svensk text)

förhållande till envar annan som har del i haveriet.

216 §.

Har skada eller kostnad träffat fartyg eller last genom olyckshändelse och skall den icke vare sig hänföras till gemensamt haveri eller enligt 136 § fördelas efter samma grund, faller den såsom enskilt haveri å 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 ock för delar av lasten tillhörande skilda ägare, skola kostnaderna fördelas å den egendom för vars nytta de blivit gjorda enligt de för gemensamt haveri gällande grunderna. Kostnad för bärgning av last fördelas å lastens värde och den frakt som utgår för godset.

Utredning och fördelning av haveri som i andra stycket sägs verkställas av dispaschör på begäran av någon som har del i haveriet.

217 §.

När dispasch begäres, skall dispaschören genast på ändamålsenligt sätt anmana dem, vilka hava del i haveriet, att inom viss förelagd kort tid skriftligen anföra vad de finna nödigt till bevakande av sin rätt ävensom ingiva de handlingar som de vilja åberopa. Äro ingivna handlingar ofullständiga, bör dispaschören snarast infordra upplysning av vederbörande.

(Finlandssvensk text)

förhållande till envar övrig, som har del i haveriet, för haveribidraget.

192 §.

Skada, förlust eller kostnad, som genom olyckshändelse under sjöresa träffar fartyg eller last och vilken ej är att hänföra till gemensamt haveri eller enligt 136 § skall ersättas efter enahanda grund, falle såsom enskilt haveri å de föremål, som träffats av skadan eller förlusten 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 fördelas på de föremål, för vilkas skull de tillkommit, enligt de för gemensamt haveri givna bestämmelserna. Kostnad för bärgning av last fördelas å dennas värde och den frakt, som för godset utgår.

Utredning och fördelning av haveri, varom i 2 mom. sägs, skall verkställas av dispaschören, där någon, som har del i haveriet, det äskar.

194 §.

Dispaschören åligge att, när dispasch begäres, oförtövat genom kungörelse i officiella tidningen anmana dem, vilka i haveriet hava del, att inom viss förelagd kort tid skriftligen hos dispaschören anföra vad de till bevakande av sin rätt akta nödigt ävensom ingiva de handlingar, vilka de vilja åberopa. Befinnas ingivna handlingar vara ofullständiga, bör dispaschören, så fort ske kan,

(Dansk text)

§ 216.

Al skade eller omkostning for skib og gods, som hidrører fra ulykkelig hændelse på en sørejse, og som ikke henhører under almindeligt havari eller i medfør af særlig forskrift behandles efter de derom givne regler, bliver som særligt (partikulært) havari at bære af den eller de genstande, som skaden rammer eller omkostningen vedkommer.

Er omkostninger, der bliver at henhøre under særligt havari, anvendt under et for skib og ladning eller for flere dele af ladningen, fordeles de i billigt forhold over de værdier, til hvis fordel de er anvendt. Omkostninger, der er anvendt på at bjærge ladningen, bæres forholdsvis af den og af den fragt, der udredes af det bjærgede gods.

Når det forlanges af nogen, som er interesseret i sådant haveri, skal dets beregning og fordeling foretages af dispatchør.

(Norsk text)

(Svensk text)

Sedan fullständiga handlingar inkommit, skall dispaschören så snart det kan ske upprätta dispaschen och hava den utskriven i erforderligt antal exemplar. Däri skall angivas vad den har att iakttaga som vill föra talan mot dispaschen.

Av dispaschen skall ett exemplar utgivas till den som begärt densamma; andra sakägare, som äro i behov av dispaschen, skola tillställas exemplar därav. Övriga delägare i haveriet 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 vilken ersättningsskyldighet ålegat, skall dispaschen genom tilläggsberäkning rättas därefter. Dispaschens upprättande må ej fördröjas endast av anledning att utsikt må finnas att erhålla ersättning för skada eller kostnad.

219 §.

Uppstår tvist angående ersättningsskyldighet som på grund av av-

(Finlandssvensk text)

infordra nödig upplysning av vederbörande. Sedan den i kungörelsen förelagda tiden gått till ända eller, där ej inom sagda tid fullständiga handlingar inkommit, efter det sådant skett, åligge dispaschören att ofördröjligen och senast två månader därefter å dag, som genom anslag å rådstuvurättens anslagstavla samt kungörelse i officiella tidningen tillkännagivits, hava dispaschen färdig och tvefalt utskriven, med därå tecknad underrättelse, inom vilken tid den, som åt fördelningen icke nöjes, äger att till sin talans bevarande göra denna vid rätten anhängig, på sätt i 269 § stadgas.

Om förstnämnda kungörelse, så ock sedan om anslagsdagen böra sakägare eller deras ombud, såvitt deras boningsort är känd, av dispaschören underrättas.

Meddelande, varom i 2 mom. och i 270 § 1 mom. sägs, får ske genom brev.

195 §.

Återfås gods, vilket blivit såsom förlorat i dispaschen till ersättande upptaget, eller varder skada, kostnad eller utgift, som upptagits till fördelning, senare ersatt av den, vilken ersättningsskyldighet ålegat, skall dispaschen genom tilläggsberäkning därefter rättas. Ej må likväl dispaschens upprättande fördröjas allenast av anledning att utsikt finnes att återfå uppoffrat föremål eller erhålla ersättning för skada.

Angående dispasch i ärende, som grundar sig på avtal om sjöförsäk-

(Dansk text)

(Norsk text)

(Svensk text)

tal om sjöförsäkring må åligga försäkringsgivaren, skall saken hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör. Om ej annorlunda avtalats, verkställes utredningen på den ort, där försäkringen slutits eller där dispasch för den ort vanligen uppgöres. Det åligger dispaschören att i tillämpliga delar iakttaga vad ovan i detta kapitel stadgas om utredning av gemensamt haveri.

223 §.

Om befälhavares plikt att lämna hjälp, då hans fartyg sammanstött med annat fartyg, stadgas i 31 § 2 mom.

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 och 216 §§);

2. fordran på — — — lastägarers räkning; och

3. fordran å — — — under resan.

Här upptagna — — — den äldre.

284 §.

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

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

2. för fordran å andel i bärgarlön

(Finlandssvensk text)

ring, stadgas i lagen den 16 januari 1953 om utredning av ersättningar genom dispaschör i sjöförsäkringsärende (10/53).

(Dansk text)

(Norsk text)

§ 223.

I tilfelle av sammenstøt plikter skipsføreren å oppgi for det annet fartøys fører sitt skips navn og hjemsted samt det sted eller den havn hvorfra det kommer, og hvortil det er bestemt.

§ 276 nr. 1 skal lyde:

bergelønn og bidrag til felleshavari eller til omkostninger som fordeles etter § 136;

(Svensk text)

enligt 229 § 1 mom. andra stycket, inom ett år från det vederbörande av redaren erhållit underrättelse om bärarlönens och andelens storlek;

3. för fordran å ersättning för sammanstötning eller händelse som avses i 222 §, inom två år från den dag skadan inträffade;

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

5. för fordran å ersättning på grund av att last eller resgoods 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. för fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri eller av annan kostnad, som skall fördelas efter enahanda grund (136 och 216 §§), inom ett år från dispaschens dag.

Svarar i andra fall än ovan sägs gäldenären för ersättning eller för annan fordran med begränsning av redareansvaret eller allenast med inlastat gods, upphör fordringen, om talan icke i laga ordning väckes, för fordran å ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och för annan fordran inom ett år efter det fordringen förföll till betalning. Äger borgenär för fordringen tillika hålla sig till redare, lastägare eller annan, utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller sådan rätt under tid som för fordran i allmänhet.

Har fordran varom ovan sägs kommit under dispaschörs behandling,

(Finlandssvensk text)

(Dansk text)

(Norsk text)

§ 284 nytt nr. 4 skal lyde:

for fordring på dekning av skader, tap eller omkostninger i felleshavari et år fra den dag skipet kom til havn etter havariet, eller fra den dag havariet fant sted hvis skipet er gått tapt. Skal felleshavariet gjøres opp i Norge, kan foreldelsesfristen avbrytes ved anmeldelse til den dispasjør som foretar oppgjøret. Er dispasje ennå ikke begjært, kan anmeldelse skje til en av de norske dispasjører;

(Nåværende nr. 4—5 i § 284 blir nr. 5—6.)

§ 284 nr. 5 (nå nr. 4) skal lyde:

for fordring på bidrag til felleshavari eller til omkostninger som fordeles etter § 136, et år fra dispasjens datum;

(Svensk text)

skall så anses som hade talan där-
om blivit väckt.

(Finlandssvensk text)

286 §.

Befälhavare, som åsidosätter skyl-
dighet att å fartyget medföra skepps-
handlingar och ett exemplar av den-
na lag, dömes till dagsböter.

För vägran att i fall, som avses i
317 §, till besiktningsmän överläm-
na fartygs nationalitetshandling dö-
mes befälhavaren till dagsböter.

Jfr 232 § första stycket nedan.

287 §.

Försummar någon vad honom ålig-
ger med avseende å dagboks förän-
de, dömes till böter, högst femhund-
ra kronor.

Den som lämnar oriktig eller vil-
seledande uppgift i dagbok dömes
till dagsböter, om ej för gärningen
är stadgat svårare straff i brotts-
balken.

233 §.¹

Försummar befälhavare vad ho-
nom med avseende å dagboks förän-
de eller uppvisande åligger, straffes
med högst trettio dagsböter.

Lämnar befälhavare eljest oriktig
eller vilseledande uppgift i dagbok,
dömes till böter, där ej gärningen ef-

¹ Första stycket omfattas ej av utkastet;
det har upptagits i gällande lydelse (enl. lag
den 30 juni 1955 nr 342).

(Dansk text)

(Norsk text)

§ 285.¹

Sørger skibsføreren ikke for at have et eksemplar af denne lov og af de i henhold dertil udstedte forskrifter ombord, straffes han med bøde.

§ 286.

Forsømmer skibsføreren, en styrmand, maskinchefen, en maskinmester eller radiotelegrafisten at overholde sine forpligtelser med hensyn til skibs-, maskin- eller radiodagbogen, straffes han med bøde eller hæfte.

¹ Denna och följande paragrafer med answersbestämmelser återges, som förut nämnts, i gällande lydelse.

§ 419 straffeloven.¹

Med bøter straffes den som

1. ikke iakttar — — — ombord, eller
2. uberettiget anbringer — — — registrert skip.

På samme måte straffes *den* som overtrer det som i norsk lov eller med heimel i norsk lov er fastsatt om plikt til å ha til stede ombord skipspapirer samt avtrykk av lover, forskrifter og tariffavtaler.

§ 315 straffeloven².

Med fengsel inntil 2 år straffes fører av skip, styrmann, maskinist eller telegrafist og medlem av disiplinnemnd eller skipsråd som gjør eller tillater gjort noen usann anførsel i *skipsbok*, møtebok for skipsforhør eller i opptegnelser som etter lov eller med heimel i lov skal eller kan føres

¹ Andra stycket upptaget i föreslagen lydelse.

² Första stycket upptaget i föreslagen lydelse.

(Svensk text)

288 §.

Försummar befälhavare att avgiva rapport enligt 40 §, dömes till dagsböter. Lämnar han i sådan rapport oriktig eller vilseledande uppgift, dömes till dagsböter, om ej för gärningen är stadgat svårare straff i brottsbalken.

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

289 §.

Om befälhavare eller redare vägrar någon som är därtill berättigad, att taga del av innehållet i fartygs dagbok eller kladd till dagbok eller på teknisk väg gjord uppteckning rö-

(Finlandssvensk text)

ter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Maskinchef, styrman, maskinmästare eller radiotelegrafist, som förbrutit sig som i 1, 2 eller 3 mom. avses, dömes enligt vad där sägs.

234 §.

Befälhavare, som försummar att göra anmälan för avgivande av sjöförklaring eller som föranleder att sjöförklaring uppskjutes utan att förutsättningar därför äro för handen som i 58 § 1 mom. sägs, dömes till böter.

Försummar befälhavare att avgiva rapport efter vad i 59 § stadgas, dömes till böter. Lämnar han i sådan rapport uppsåtligen oriktig eller vilseledande uppgift dömes likaledes till böter, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

232 §.

Har befälhavare uraktlåtit att iakttaga vad enligt 44 § är honom ålagt, straffes med högst tio dagsböter.

Vägrar befälhavare eller redare

*(Dansk text)**(Norsk text)*

til bruk for eller i stedet for disse bøker, eller som i slike bøker legger eller tillater lagt skjul på sannheten. Under særdeles formidlende omstendigheter kan bøter anvendes.

Med bøter eller med fengsel inntil 1 år straffes den som unnlater hva det for norsk skip i lov eller med heimel i lov er pålagt ham om slike bøkens eller opptegnelsers føring, oppbevaring eller innlevering, eller herunder gjør seg skyldig i grov forømmelse eller uorden.

§ 414 straffeloven.¹

Hvis noen overtrer det som i norsk lov eller med heimel i norsk lov er bestemt om legeundersøking og mønstring av skipsmannskaper, om hyrekontrakt og avregningsbok, om anmeldelse, frammøte eller forevisning av dokumenter for noen myndighet i sjøfartsforhold eller om plikt til å gi opplysning til slik myndighet, eller om avholdelse av sjøforklaring eller annet bevisopptak, straffes han med bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

Jfr § 315 straffeloven ovan.

¹ Denna och följande paragrafer i straffeloven återges, som förut nämnts, i gällande lydelse.

(Svensk text)

rande fartygets navigering och gången av dess maskineri, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Detsamma gäller, om redare åsidosätter sin skyldighet att förvara dagbok, kladd till dagbok eller uppteckning som förut sagts.

290 §.

Vägrar befälhavare utan lagligt hinder att i sådant fall, som avses i 41 §, å sitt fartyg medtaga befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter, dömes till dagsböter.

291 §.

Avviker befälhavare ur tjänsten och övergiver det honom anförtrödd 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 31 § 1 mom. eller vad som eljest åligger honom enligt god sjömanssed, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Uraktlåter befälhavare något av vad som åligger honom enligt 31 § 2 mom., dömes till dagsböter eller fängelse i högst två år.

(Finlandssvensk text)

någon, som är därtill berättigad, att taga del av innehållet i fartygs dagbok, dömes till böter.

Redare, som åsidosätter sin skyldighet att förvara dagbok, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

88 § *sjömanslagen*.¹

Befälhavare är skyldig att under hemresa mot skälig betalning medtaga utrikes kvarblivna finska sjömän ävensom sjömän, som äga rätt till hemresa jämlikt 26 §. Likaså vare befälhavare pliktig att utan betalning medtaga urna, innehållande askan efter avliden finsk befälhavare eller sjöman, så ock sådan av honom efterlämnad personlig egendom, som utan olägenhet kan medtagas.

Vägrar befälhavare utan lagligt hinder att fullgöra vad i 1 mom. sägs, straffes med böter.

238 §.

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

Lämnar befälhavare fartyget, när det är i fara, utan att iakttaga vad i 62 § stadgas eller vad eljest åligger honom enligt god sjömanssed, dömes till böter eller fängelse i högst ett år.

235 §.

Har sammanstötning eller sådan händelse, som i 202 § sägs, timat och uraktlåter befälhavare något av vad

¹ Gällande lydelse.

(Dansk text)

(Norsk text)

§ 287.

Vægrer skibsføreren sig ved at tage skibsførere eller sømænd, deres aske eller deres efterladenskaber med skibet som fastsat i henhold til § 34, straffes han med bøde.

§ 290.

Forsømmer skibsføreren i tilfælde af skibssammenstød at overholde sine forpligtelser efter § 223 eller §

§ 417 straffeloven.

Fører av norsk skip straffes med bøter eller fengsel intill 3 måneder såfremt han

1. unnlater å — — — medfarende, eller
2. uten skjellig grunn unndrar seg for å ta med ombord personer for hvis transport norsk myndighet har å dra omsorg, eller
3. ikke retter — — — for ham.

§ 421 straffeloven.

Den som forsettlig unnlater å tiltre eller forlater eller unnlater å vende tilbake til tjeneste ombord på skip, straffes med bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

Når den skyldige burde forstå at betydelig formuestap ville bli voldt eller at det ville oppstå fare for skipet, er straffen bøter eller fengsel inntil 6 måneder.

Offentlig påtale av forseelse som nevnt i første ledd finner bare sted etter fornærmedes begjæring.

*(Svensk text)**(Finlandssvensk text)*

enligt 201 § åligger honom att för ty fall iakttaga, straffes med minst tio dagsböter eller med fängelse; äro omständigheterna synnerligen försvårande, må dömas till tukthus ej över två år.

Befälhavare, som uraktlåter något av vad honom enligt 51 § åligger, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

(Dansk text)

223 a., straffes han med bøde eller hæfte.

(Norsk text)

§ 313 straffeloven.

Et skips fører som i havsnød eller annen fare oppgir skipet uten at dette er nødvendig eller forlater det til tross for at hans nærvær ennå er påkrevd, straffes med fengsel inntil 1 år.

Andre som tjenestegjør ombord, straffes med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder såfremt de uten tillatelse av skipets fører forlater skipet i havsnød eller annen fare så lenge føreren er ombord.

§ 314 straffeloven.

Fører av skip eller vakthavende styrmann som ved sammenstøt eller manøvrering hvorved fare inntreffer for noens liv eller helse, unnlater å yte den hjelp som trengs og som han kan gi uten særlig fare for eget skip eller for personer som er ombord der, straffes med fengsel inntil 3 år, men inntil 6 år såfremt forbrytelsen har hatt døden eller betydelig skade på legeme eller helse til følge.

Er det ved sammenstøt eller manøvrering av skip inntrådt fare for skade på ting, og skipets fører eller vakthavende styrmann unnlater å gi den hjelp som trengs og kan gis uten særlig fare eller oppofrelse, straffes han med bøter eller fengsel inntil 1 år, dersom forholdet ikke rammes av første ledd.

§ 415 straffeloven.

Unnlater fører av skip eller vakt-havende styrmann i tilfelle av sammenstøt å gi det annet fartøys fører eller annen vedkommende for fartøyet opplysninger om skipets navn,

292 §.

1 mom. Åsidosätter befälhavare vad som enligt 26 § åligger honom med avseende å fartygets behöriga skick, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

2 mom. Försummar redare att avhjälpa fel eller brist i fartygets behöriga skick varom han ägt eller bort äga vetskap, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

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 ombordvarande, dömes till dagsböter eller fängelse i högst två år.

230 §.¹

Har befälhavare, utan att nödtvång därtill föranlett, gått till sjöss med fartyg, som haft sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller som varit så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att han bort inse, att resan var förbunden med uppenbar livsfara för dem som voro ombord, straffes med fängelse i högst ett år eller minst tjugu dagsböter.

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

Åsidosätter befälhavare de skyldigheter, som enligt 43 § åligger honom, och är ej sådant fall för handen, som i 1 mom. förmäles, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

¹ Första, andra, fjärde, femte och sjätte styckena i gällande lydelse. Endast tredje stycket omfattas av utkastet.

(Danske text)

Til en anden straf dømmes redere eller reder, der har upassende forhold til befatningen til sådan forfølgelse eller med råd eller uden framtiden den samme, så og redere eller reder, som i redens stalle har befatning med fartøjet, der har med vasker og om, at det eller andet forfølgelse og utrustning, underlagt alt, såvel det stalt i hans makel, foranstaltninger, lede eller detsens avlytning.

Der befatninger underlagt alt iakttagelse ved enlig 40 § er honom algt. straffes med minst to dagbøter. Der gennem algt eller forsummel, som oven sagt, skade vakkels, og i fall, varom i 1 og 2 mom. forfølges, dømmes til fængelse i høst två år samt i de 3 og 4 mom. nämnda fall till fængelse i høst ett år, där ej gärningen eller alman lag böt beläggas med strängare straff.

Asidoktetter befatninger anordnes i 230 § avses eller försummar sig. skinnel, styrmann, maskinmästare eller annan, som i fartøjet fullgör tjänsten till sjöss, och till förkommande av sjödyktig befatning för såvitt god sjömansskap, dömmes till böt eller fängelse högst ett år, där ej gärningen eller alman lag böt beläggas med strängare straff.

(Norske text)

heimstad, bestemmelsessted og stedet som det kommer fra, straffes han med bøter eller med fengsel inntil 3 måneder. På samme måte straffes han såfremt han uten rimelig grunn unnlater å gi de nevnte opplysninger når skipet ellers ved sin manøvrering volder skade på annet fartøy eller ombordværende personer eller gods.

§ 416 straffeloven.

Fører av skip eller reder som forser seg mot det som i norsk lov eller med heimel i norsk lov påligger ham til sikring av skipets sjødyktighet eller til varetakelse av de ombordværendes tarv, straffes med bøter eller med fengsel inntil 3 måneder.

På samme måte straffes den som bevirker eller medvirker til en slik forseelse.

§ 304 straffeloven.

Går fører av skip tilsjøs med et sjødyktig skip eller gjør han forberedelser som tydelig viser at dette er hans hensikt, straffes han med fengsel inntil 3 år.

På samme måte straffes reder eller den som handler for reder, eller maskinsjef eller den øverste av styrmennene når han rettsstridig bevirker eller medvirker til at et sjødyktig skip går tilsjøs eller at det gjøres forberedelser som tydelig viser at dette er hensikten. Som medvirkning regnes også unnlatelse av å hindre at skipet går tilsjøs.

(Svensk text)

innehållande bestämmelser om straff för den som deltar i ett fartyg som är utrustat med vapen eller andra föremål som kan användas till våld eller till annat olagligt ändamål. Den som deltar i ett fartyg som är utrustat med vapen eller andra föremål som kan användas till våld eller till annat olagligt ändamål, straffas med fängelse eller böter. Den som deltar i ett fartyg som är utrustat med vapen eller andra föremål som kan användas till våld eller till annat olagligt ändamål, straffas med fängelse eller böter. Den som deltar i ett fartyg som är utrustat med vapen eller andra föremål som kan användas till våld eller till annat olagligt ändamål, straffas med fängelse eller böter.

§ 293. För en skiff eller reder som förser sig med det som i norsk lag eller med hemmet i norsk lag påfäggas till straff för skiffens förfärd eller till straff för rederens försumelse, straffas med böter eller fängelse. Den som deltar i ett fartyg som är utrustat med vapen eller andra föremål som kan användas till våld eller till annat olagligt ändamål, straffas med fängelse eller böter. Den som deltar i ett fartyg som är utrustat med vapen eller andra föremål som kan användas till våld eller till annat olagligt ändamål, straffas med fängelse eller böter.

293 §.

Den som å fartyg fullgör tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid försummar vad som enligt god sjömanssed åligger honom till förekommande av sjöolycka, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

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

(Finlandssvensk text)

Till enahanda straff dömes redare eller annan, där han uppsåtligen förlätt befälhavaren till sådan förseelse eller med råd eller dåd främjat den samma, så ock redare eller annan, som i redarens ställe haft befattning med fartyget, där han med vetskap om, att fel eller brist förelegat med avseende å fartygets sjövärdighet och utrustning, underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, föranstalta om felets eller bristens avhjälpande.

Har befälhavare uraktlåtit att iakttaga vad enligt 49 § är honom ålagt, straffes med minst tio dagsböter.

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

231 §.

Åsidosätter befälhavare annorledes än i 230 § avses eller försummar maskinchef, styrman, maskinmästare eller annan, som å fartyget fullgör tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, vad till förekommande av sjöolycka åligger honom enligt god sjömanssed, dömes till böter eller fängelse högst ett år, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

(Dansk text)

(Norsk text)

§ 289.

Foranlediger skibsføreren grundstødning, forlis eller anden søulykke ved grov fejl eller forsømmelse i tjenesten, straffes han med bøde eller hæfte.

Det samme gælder, dersom skibsføreren gentagne gange ved fejl eller forsømmelse foranlediger en sådan begivenhed.

Under skærpende omstændigheder kan tillige ved dommen retten til at føre skib frakendes ham enten for en vis tid eller for bestandig.

Frakendes nævnte ret ham, skal det bestemmes ved dommen, hvorvidt han kan gøre tjeneste som styrmand. Anklagemyndigheden indsen-

Jfr § 304 straffeloven oven og § 422 straffeloven nedan.

294 §.

Den som å 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 icke kan fullgöra sina åligganden på betryggande sätt, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

295 §.

Har någon förbrutit sig på sätt som avses i 291 §, 292 § 1 mom., 293 § eller 294 § och har han därigenom ådagalagt olämplighet för den tjänst vari gärningen begåtts, skall domstolen förklara honom för viss tid eller för alltid förlustig be-

236 §.

Har befälhavare vid förande av fartyg varit så påverkad av alkohol eller andra stimulerande eller bedövande ämnen, att han icke kunnat på betryggande sätt fullgöra vad honom ålegat, dömes till böter eller fängelse i högst ett år.

Detsamma gäller i fråga om maskinchef, styrman, maskinmästare eller annan, som å fartyg fullgör tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid försummar sig som i 1 mom. sägs.

239 §.

Befälhavare, som så förbrutit sig, som i 230, 231, 233, 236, 237 eller 238 § sägs, må, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor

(Dansk text)

der hans sønæringsbevis og udskrift af dommen til handelsministeriet. Er det bestemt, at han kan gøre tjeneste som styrmand, meddeler handelsministeren ham fornødent sønæringsbevis.

Kongen kan tilbagegive frakendt ret til at føre skib, når to år er forløbet fra domsafsigelsen.

§ 291.

Gør skibsføreren sig skyldig i sådan grov eller oftere gentagen fejl eller forsømmelse med hensyn til forpligtelser efter denne lov, som ikke omfattes af nogen af de foregående bestemmelser, straffes han med bøde eller hæfte.

Jfr § 291 oven.

Jfr § 289 oven.

(Norsk text)

§ 422 straffeloven.

Fører av skib, maskinist, styrmann, stuert, telegrafist, skipsselektriker eller los som gjør seg skyldig i grov eller oftere utvist uaktsomhet i tjenesten, straffes med bøter eller med fengsel inntil 3 måneder.

Fører av skib, maskinist, styrmann, stuert, telegrafist, skipsselektriker eller los som forsettlig eller uaktsomt beruser seg under tjenesten eller når denne forestår, straffes med bøter eller med fengsel inntil 1 år.

§ 29 straffeloven¹.

Den som kjennes skyldig i en straffbar handling, kan når almene hensyn krever det, idømmes:

1. Tap av offentlig stilling som den skyldige ved den straffbare hand-

¹ Gällande lydelse enl. lov av 22. mai 1953 (nr 3).

(Svensk text)

hörighet att utöva sådan tjänst. Har han genom gärningen ådagalagt olämplighet för annan tjänst å fartyg, må han dömas förlustig behörighet därtill.

Om påföljd som här avses skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsstyrelsen samt, i fråga om radiotelegrafist, jämväl telestyrelsen.

296 §.

Vid tillämpning av vad som stadgas i detta kapitel dömes den såsom befälhavare, vilken trätt i befälhavarens ställe, och den såsom redare, vilken i redarens ställe haft befattning med fartyget.

297 §.

Vållar utlänning fartygs sammanstötning eller händelse som avses i 222 § eller medverkar han därtill och sker det utom riket i tjänst å utländskt fartyg, skall åtal för brottet icke äga rum här i riket.

298 §.

Å handelsfartyg med en brutto-dräktighet av minst tjugu register-ton skola, när fartyget är i drift, föras skeppsdagbok samt, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, maskindagbok. Det-

(Finlandssvensk text)

äro stadgade. Har han genom gärningen jämväl ådagalagt olämplighet att utöva annat befäl å fartyg, må han dömas förlustig även sådan behörighet.

I fråga om maskinchef, styrman, maskinmästare eller radiotelegrafist, som gjort sig förfallen till ansvar enligt 231 §, 233 § 2 mom. och 236 § 2 mom. och genom gärningen ådagalagt olämplighet för tjänsten, skall vad nu sagts äga motsvarande tillämpning.

Om påföljd, som här avses, skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsstyrelsen samt i fråga om radiotelegrafist jämväl post- och telegrafstyrelsen.

240 §.¹

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

52 §.

¹ Gällande lydelse.

*(Dansk text)**(Norsk text)*

ling har vist seg uskikket eller uverdig til.

2. Tap for en bestemt tid av inntil 5 år eller for alltid av retten til å inneha stilling eller utøve virksomhet eller beskjeftigelse som den skyldige ved den straffbare handling har vist seg uskikket til eller må fryktes å ville misbruke eller som i særlig grad krever almen tillit. Den som er fradømt retten til å utøve en virksomhet, kan heller ikke forestå slik virksomhet for en annen. Han kan pålegges å gi fra seg dokument eller annen gjenstand som har tjent som bevis for en fradømt rett.

§ 292.

Hvad dette kapitel bestemmer vedrørende skibsføreren, gælder også den, der er trådt i skibsførerens sted.

§ 300.

Stk. 1. Handelsministeren fastsætter nærmere regler om, i hvilket omfang og i hvilke farvande der i danske skibe skal føres skibsbøger, herunder skibsdagbøger, maskindagbøger og radiodagbøger, samt om disse

§ 300.

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

(Svensk text)

samma gäller i fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst åttio registerton.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen må medgiva undantag från skyldighet som nu sagts.

Angående förande av oljedagbok å vissa fartyg är särskilt stadgat.

299 §.

1 mom. Dagbok upprättas enligt formulär, som fastställs av sjöfartsstyrelsen; med beaktande av fartygs art och användning må olika formulär fastställas.

Anteckningar i dagbok skola göras i tidsföljd. Vad som förekommer under en vakt må tillsvidare upptecknas på en kladd men skall så snart det kan ske införas i dagbok.

Dagbok liksom kladd till dagbok skall föras med ordning och tydlighet. Anteckning däri må icke utplånas, överstrykas eller på annat sätt göras oläslig; i händelse av misskrivning skall särskild anteckning med rättelse ske.

2 mom. Fartygs dagböcker föras under befälhavarens tillsyn.

Föres skeppsdagbok icke av befälhavaren, skall den föras av den främste av styrmännen. I skeppsdagboken skola noggranna uppgifter införas om vad som inträffar under resa och varom kännedom kan vara

(Finlandssvensk text)

Om förande av oljedagbok är särskilt stadgat.

Jfr 52 och 53 §§ sjölagen.

Jfr 53 § sjölagen.

54 §.

I skeppsdagboken skola noggranna uppgifter införas om vad som under resan inträffar och varom kännedom kan vara till nytta för redare, lastägare, försäkringsgivare

(Dansk text)

bøgers indretning og autorisation og om kontrol med bøgernes førelse.

Stk. 2. Enhver, som påviser en retlig interesse, kan få adgang til at blive bekendt med skibsbøgernes indhold og til mod betaling at få afskrift af dem, så vidt hans interesse rækker. Medmindre handelsministeren i det enkelte tilfælde giver udtrykkeligt påbud herom, gælder dette dog ikke i tilfælde, hvor skibsbogstilførslen vedrører sammenstød med fremmed skib, jfr. herved § 223 a, såfremt der ikke er tilsvarende adgang til at blive bekendt med det pågældende fremmede skibs bøger.

(Norsk text)

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

§ 2. Enhver, som påviser en retlig interesse, kan få adgang til at blive bekendt med skibsbøgernes indhold og til mod betaling at få afskrift af dem, så vidt hans interesse rækker. Medmindre handelsministeren i det enkelte tilfælde giver udtrykkeligt påbud herom, gælder dette dog ikke i tilfælde, hvor skibsbogstilførslen vedrører sammenstød med fremmed skib, jfr. herved § 223 a, såfremt der ikke er tilsvarende adgang til at blive bekendt med det pågældende fremmede skibs bøger.

§ 2. Enhver, som påviser en retlig interesse, kan få adgang til at blive bekendt med skibsbøgernes indhold og til mod betaling at få afskrift af dem, så vidt hans interesse rækker. Medmindre handelsministeren i det enkelte tilfælde giver udtrykkeligt påbud herom, gælder dette dog ikke i tilfælde, hvor skibsbogstilførslen vedrører sammenstød med fremmed skib, jfr. herved § 223 a, såfremt der ikke er tilsvarende adgang til at blive bekendt med det pågældende fremmede skibs bøger.

§ 2. Enhver, som påviser en retlig interesse, kan få adgang til at blive bekendt med skibsbøgernes indhold og til mod betaling at få afskrift af dem, så vidt hans interesse rækker. Medmindre handelsministeren i det enkelte tilfælde giver udtrykkeligt påbud herom, gælder dette dog ikke i tilfælde, hvor skibsbogstilførslen vedrører sammenstød med fremmed skib, jfr. herved § 223 a, såfremt der ikke er tilsvarende adgang til at blive bekendt med det pågældende fremmede skibs bøger.

§ 2. Enhver, som påviser en retlig interesse, kan få adgang til at blive bekendt med skibsbøgernes indhold og til mod betaling at få afskrift af dem, så vidt hans interesse rækker. Medmindre handelsministeren i det enkelte tilfælde giver udtrykkeligt påbud herom, gælder dette dog ikke i tilfælde, hvor skibsbogstilførslen vedrører sammenstød med fremmed skib, jfr. herved § 223 a, såfremt der ikke er tilsvarende adgang til at blive bekendt med det pågældende fremmede skibs bøger.

(Svensk text)

till nytta för redare, lastägare, försäkringsgivare eller annan, vars rätt kan vara beroende av resans utgång.

Maskindagbok 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 maskinens drift nödiga ämnena, förbrukningen därav för varje dygn samt eljest allt av vikt som rör maskineriets gång och skötsel. Vid angivande av tid skall följas samma tid, som användes i skeppsdagboken.

3 mom. Sjöfartsstyrelsen meddelar närmare föreskrifter om förande av dagbok.

300 §.

Ej må någon förvägras att, såvitt hans rätt är beroende därav, taga del av innehållet i dagbok, förd å svenskt fartyg eller å danskt, finskt eller norskt fartyg vilket befinner sig i svensk hamn. Vad nu sagts skall dock, då fråga är om sammanstötning med annat fartyg, gälla allenast i rättegång, i vilken talan föres på grund av sammanstötningen.

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

Vad i denna paragraf stadgas angående dagbok skall även gälla i fråga om kladd till dagbok ävensom på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygs navigering och gången av dess maskineri.

(Finlandssvensk text)

eller annan, vars rätt kan vara beroende av resans utgång.

I maskindagboken skall uppgivas förrådet vid fartygets avgång från hamn av bränsle och övriga för maskinens drift nödiga ämnen, förbrukningen därav för varje dygn samt eljest allt av vikt, som rör maskineriets gång och skötsel.

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

Närmare bestämmelser om förande av dagbok utfärdas av handels- och industriministeriet.

56 §.

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

Stadgandena i 1 mom. gälle även i fråga om dagbok, förd å danskt, norskt eller svenskt fartyg, när fartyget befinner sig i finsk hamn.

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

Vad i denna paragraf stadgas i fråga om dagbok skall även gälla om kladd till dagbok samt vad på tek-

(Dansk text)

(Norsk text)

Stk. 3. Enhver dagbog skal, når den er udskrevet, opbevares i mindst 3 år efter datoen for sidste indførsel. Hvis der for retten er rejst sag vedrørende skibets rejser i det tidsrum, dagbogen omfatter, skal den opbevares, indtil sagen endelig er afgjort.

Stk. 4. For skibsbøger, som er ført på et finsk, norsk eller svensk skib, finder reglerne i stk. 2 tilsvarende anvendelse, når skibet befinder sig i dansk havn.

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

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

(Svensk text)

316 §.

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

317 §.

Uppstår fråga huruvida fartyg efter inträffad skada bör anses vara istandsättligt eller icke, skall yttrande därom avgivas av minst tre besiktningsmän.

Besiktningsmännen förordnas, på begäran av fartygets ägare, redare eller befälhavare, inom riket av rätten i den ort, där besiktningen skall äga rum, från förteckning varom stadgas i 316 § samt utom riket av myndighet, som är behörig enligt lag eller sed å besiktningsorten, eller ock av svensk konsul eller, där sådan ej finnes, dansk, finsk eller norsk konsul.

När besiktning äger rum inom riket åligger det besiktningsmännen att avfordra fartygets befälhavare fartygets nationalitetshandling samt att, om fartyget förklaras icke vara istandsättligt, ofördröjligen till sjöfartsstyrelsen insända avskrift av det avgivna yttrandet ävensom nationalitetshandlingen och bevis att de äro behörigen förordnade.

(Finlandssvensk text)

nisk väg registrerats rörande fartygs navigering och gången av dess maskiner.

Jfr 242 och 243 §§ sjölagen.

Jfr 247 och 250 §§ sjölagen.

(Dan (Dan sk text))

(Nor sk text)

§ 310.

Stk. 1. Har skibet på rejsen lidt en skade, som nødvendiggør betydeligere reparation eller længere ophold, påhviler det skibsføreren at lade afholde lovlig skønsforretning. Under denne skal skaden besigtiges og skøn afgives over, hvad der bør foretages for at udbedre den, over hvad dette vil koste, samt over skibets værdi i beskadiget tilstand. Efter endt reparation bliver det ved ny besigtigelse at afgøre, om skibet er i en sådan tilstand, at det kan udføre den forestående rejse.

Stk. 2. Har ladningen under rejsen lidt betydeligere skade, eller findes der grund til at antage, at den er i sådan tilstand, at losning eller anden foranstaltning til dens bevaring er nødvendig, eller må losning ske for skibets skyld, skal skibsføreren lade afholde lovlig besigtigelse og skønsforretning. Findes lasten at være beskadiget, skal mændene udtale sig om de årsager, som kan antages at have foranlediget skaden, og skøn-

§ 316¹.

F o r m å l m. v.

Sjørettsskjønn skal holdes når det begjæres av rederen eller en befrakter, lasteier, assurandør eller annen interessert. Skjønnsretten skal, i den utstreckning det er begjært,

1. avgi uttalelse om skipets og lastens tilstand og om mulige skaders art, omfang og årsaker,
2. foreta verdsettelse av skip og last,
3. avgi uttalelse om skipet kan repareres der det befinner seg, eller på et sted det kan flyttes til,
4. foreta en vurdering av de påregnelige omkostninger ved flytting og reparasjon av skipet, og av skipets antatte verdi i reparert stand.

Skjønnnet kan påberopes som bevis i rettergang, men er ikke bindende.

¹ Det norska förslagets övriga regler om sjørettsskjønn utelämnas här.

318 §.

Skada som i gemensamt haveri drabbat fartyg eller gods skall, om skadan kan antagas vara av någon betydenhet och tillförlitlig utredning angående densamma icke annorledes åvägabringas, värderas av en eller flera besiktningsmän. Vad nu sagts skall även gälla i fråga om skada i enskilt haveri, såframt utredning om skadan erfordras för bestämmande av bidragsvärde å fartyg eller gods.

Den som äger del i haveriet må hos myndighet som sägs i 317 § begära förordnande för besiktningsmän eller eljest därtill utse den eller dem, för vilka han har förtroende.

319 §.

Om fartygets ägare eller redare eller någon, som i redarens ställe har befattning med fartyget, eller befälhavaren vill anordna annan besiktning än förut nämnts, äger han hos rätten i den ort, där besiktningen skall äga rum, begära förordnande för högst tre besiktningsmän eller eljest därtill utse den eller dem, för vilka han har förtroende. Samma rätt tillkommer lastägare, som vill låta besiktiga lasten.

Jfr 243 § sjölagen.

Jfr 60—62 §§ och 248 § sjölagen.

(Dansk text)

(Norsk text)

ne, hvad der i denne anledning bør foretages.

Stk. 3. Skønsmændene beskikkes efter den på hvert sted gældende lov eller sædvane; hvor sådan beskikkelse sædvanemæssig ikke bruges, bør skibsføreren fremskaffe erklæringer fra sagkyndige.

Jfr även § 6 søloven.

§ 311.

Såfremt der kan opstå spørgsmål om, at skade er foranlediget af mangler ved stuvningen, garneringen, lugernes forskalkning eller deslige, bør besigtigelsesmænd tilkaldes ved lugernes åbning og losningen. Findes der grund til at befrygte, at gods under rejsen har taget skade, skal skibsføreren lade afholde besigtigelsesforretning, førend godset udleveres til modtageren.

(Svensk text)

320 §.

Besiktningssman må icke vägras erforderligt tillträde till fartyget och lasten, med mindre till följd därav skulle uppstå oskäligen kostnad för fartyget eller annan väsentlig olägenhet.

(Finlandssvensk text)

ne, hvad der i denne anledning der foretages.
Stk. 3. Skipsmandens besiktes efter den på hvert sted gældende lov eller sædvane; hvor sådan besikelse sædvanemæssig ikke bruges der skibsføreren fremkaldte etkræfter for sagkyndige.

Itä även § 8 seföven.

§ 311.
Såfört som der kan opstå spørgsmål om, at skade er forenkelt af mangler ved skivningen, gættningen, inderes forskikning eller deslige, der besiktellesesmand tilkaldes ved fernes åbning og løsningen. Findes der grund til at betynde, at gods under rejsen har liddet skade, skal skibsføreren lade afholde en offentlig forrettning, for end godset udleveres til modtageren.

(Dansk text)

(Norsk text)

(Engelsk text)

RULE OF INTERPRETATION. In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

RULE A. There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

RULE B. General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

RULE C. Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

RULE D. Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to

(Översättning)

TOLKNINGSREGEL. Vid uppgörandet av gemensamt haveri skola följande littererade och numrerade regler tillämpas med uteslutande av varje med dem oförenlig lag eller praxis.

Gemensamt haveri uppgöres i enlighet med de littererade reglerna utom i de fall för vilka särskilda bestämmelser finnas i de numrerade reglerna.

REGEL A. En gemensamt-haveri-akt föreligger då — och endast då — en extraordinär uppoffring eller utgift avsiktligt och skäligen göres till gemensam räddning i syfte att bevara värden, som gemensamt äro utsatta för fara på sjön, från sådan fara.

REGEL B. Uppoffringar och kostnader av gemensamt haveris natur bäras av de olika bidragande intressena efter nedan angivna grunder.

REGEL C. Endast sådana förluster, skador eller kostnader, vilka äro direkt följd av gemensamt-haveri-akten ersättas såsom gemensamt haveri.

Såsom gemensamt haveri ersättes icke förlust eller skada å fartyg och last genom dröjsmål, vare sig under resan eller därefter, såsom tidsförlust, och icke heller någon som helst indirekt förlust, såsom förlust av marknad.

REGEL D. Då den händelse, som gav anledning till uppoffringen eller utgiften tillkommit genom vållande

(Engelsk text)

the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies which may be open against the party for such fault.

RULE E. The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

RULE F. Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

RULE G. General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

RULE I. *Jettison of Cargo.* No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

(Översättning)

av någon av haveriintressenterna, föreligger icke desto mindre bidrags-skyldighet, men detta utesluter icke användning av tillgängligt rättsmedel mot den vållande.

REGEL E. Den, som kräver ersättning i gemensamt haveri, har att visa att förlusten eller kostnaden är ersättningsgill såsom gemensamt haveri.

REGEL F. Varje extra utgift, som trätt i stället för annan utgift, vilken skulle hava ersatts såsom gemensamt haveri, skall anses vara gemensamt haveri och ersättas såsom sådant, utan hänsyn till den besparing som kan ha uppstått för andra intressen, men endast intill beloppet av den inbesparade gemensamt-haveri-utgiften.

REGEL G. Med hänsyn till såväl rätten till ersättning som bidrags-skyldigheten skall gemensamt haveri uppgöras på grundvalen av värdena vid den tid, då och på den ort, där resan slutar.

Genom detta stadgande avgöres icke, varest dispaschen angående det gemensamma haveriet skall upprättas.

REGEL I. *Kastning av last.* Överbordkastning av last ersättes icke såsom gemensamt haveri, såvida icke samma last transporteras i överensstämmelse med erkänd sedvänja inom ifrågavarande slags fraktfart.

(Engelsk text)

RULE II. Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety. Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

RULE III. Extinguishing Fire on Shipboard. Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire.

RULE IV. Cutting away Wreck. Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

RULE V. Voluntary Stranding. When a ship is intentionally run on shore, and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo

(Översättning)

REGEL II. Skada, förorsakad av kastning och uppoffring för det helas räddning. Skada, som tillfogas fartyg eller last eller båggedera genom eller i följd av uppoffring för det helas räddning, ävensom skada av vatten, som tränger ned genom fartygets luckor, som öppnats, eller genom annan öppning, som gjorts i avsikt att verkställa kastning för det helas räddning, skall ersättas såsom gemensamt haveri.

REGEL III. Släckning av utbruten eld ombord. Skada som tillfogas fartyg eller last eller båggedera genom vatten eller annorledes, däri inbegripet skada, som uppkommit genom att sätta i land eller borra i sank ett brinnande fartyg för att släcka utbruten eld ombord, skall ersättas såsom gemensamt haveri; dock ersättes icke skada å sådana delar av fartyget och lös last i rummet (bulk cargo) eller å sådana särskilda kolli av lasten, som redan varit av elden angripna.

REGEL IV. Bortkapning av nedfallen rigg. Förlust eller skada, uppkommen genom bortkapning av spillror eller rester av rundhult eller av andra föremål, vilka förut skadats i följd av sjöolycka, skall icke ersättas såsom gemensamt haveri.

REGEL V. Frivillig strandning. När fartyget med avsikt sättes på grund under sådana omständigheter, att fartyget, om dylik åtgärd icke vidtoges, oundvikligen skulle driva i land eller på skär, då ersättes icke såsom gemensamt haveri förlust eller

(Engelsk text)

and freight or any of them by such intentional running on shore shall be made good as general average, but loss or damage incurred in refloating such a ship shall be allowed as general average.

In all other cases where a ship is intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

RULE VI. Carrying Press of Sail - Damage to or Loss of Sails. Damage to or loss of sails and spars, or either of them, caused by forcing a ship off the ground or by driving her higher up the ground, for the common safety, shall be made good as general average; but where a ship is afloat, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight, or any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as general average.

RULE VII. Damage to Machinery and Boilers. Damage caused to machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the machinery and boilers, including loss or damage due to compounding of engines or such measures, shall in any circumstances be made good as general average.

(Översättning)

skada, som tillfogas fartyget, lasten och frakten eller någondera av dem genom sådan avsiktlig strandning; dock skall förlust eller skada ådragen i samband med flottagning av sådant fartyg ersättas såsom gemensamt haveri.

Vid alla andra tillfällen, då fartyget med avsikt sättes på grund för det helas räddning, skall därav uppstående förlust eller skada ersättas såsom gemensamt haveri.

REGEL VI. Pressning med segel. Skada å eller förlust av segel. Skada å eller förlust av segel eller rundhult eller båggedera, uppkommen under arbete vid fartygs bringande av grund eller tvingande högre upp på grund för det helas räddning, skall ersättas såsom gemensamt haveri; men när fartyget är flott, ersättes icke såsom gemensamt haveri förlust eller skada, tillfogad fartyget, lasten och frakten eller någondera av dem genom pressning med segel.

REGEL VII. Skada å maskin och pannor. Skada, som uppkommit å maskin och pannor vid försök att flottaga fartyg, som strandat och befinner sig i farlig belägenhet, skall ersättas såsom gemensamt haveri, när skadan bevisligen härleder sig från åtgärd, företagen i verkligt syfte att för det helas räddning bringa fartyget flott, även med risk att lida dylik skada; men när fartyget är flott ersättes icke under några omständigheter såsom gemensamt haveri förlust eller skada därigenom att maskin och pannor fått arbeta, härunder inbegripet förlust eller skada

(Engelsk text)

RULE VIII. Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage. When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

RULE IX. Ship's Materials and Stores burnt for Fuel. Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

RULE X. Expenses at Port of Refuge, etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which

(Översättning)

beroende på fränkoppling av cylindrar eller liknande åtgärd.

REGEL VIII. Utgifter för att lätta strandat fartyg och skada som därav följt. När fartyget strandat och lossning av last samt fartygets bränsle och utrustningsartiklar eller någotdera av dessa föremål sker såsom en gemensamt-haveri-akt, skola de extra utgifterna för fartygets lättande, för pråmhyror och för återinlastning (om sådan ägt rum) ävensom härigenom uppkommen förlust eller skada ersättas såsom gemensamt haveri.

REGEL IX. Fartygsinventarier och utrustningsartiklar, använda till bränsle. Fartygsinventarier och utrustningsartiklar eller någotdera av dessa föremål, som oundgängligen måst användas till bränsle för det helas räddning medan nöd varade, skola ersättas såsom gemensamt haveri, då — och endast då — fartyget varit försett med ett tillräckligt förråd av bränsle; dock skall den uppskattade kvantiteten bränsle, som eljest skolat förbrukas, beräknad efter gångbart pris i fartygets sista avgångsort vid tiden för avgången, gottgöras det gemensamma haveriet.

REGEL X. Utgifter i nödhamn etc.

(a). När fartyget inlupit i nödhamn eller till annan ort såsom nödhamn eller återvänt till lastningsort till följd av sjöolycka, uppoffring eller andra extraordinära anledningar, som gjort anlöpandet eller återvändandet nödvändigt för det helas

(Engelsk text)

render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the cost of reloading and stowing such cargo, fuel or stores on board the ship, together with all storage charges (including insurance, if rea-

(Översättning)

räddning, skola utgifterna för ingående till sådan hamn eller ort ersättas såsom gemensamt haveri; och när fartyget därifrån åter avgått med sin ursprungliga last eller en del därav, skola motsvarande utgifter för utgående från sådan hamn eller ort, vilka äro en följd av sådant anlöpan- de, likaledes ersättas såsom gemen- samt haveri.

När fartyget befinner sig i nöd- hamn eller i annan ort såsom nöd- hamn och måste förflyttas till annan hamn eller ort emedan reparation icke kan utföras i den första hamnen eller orten, då skola bestämmelserna i denna regel tillämpas beträffande denna andra hamn eller ort som vore den nödhamn. Bestämmelserna i Regel XI skola tillämpas på den förlängning av resan som föranletts av dylik förflyttning.

(b). Kostnaden för hantering ombord eller lossning av last, bränsle eller utrustningsartiklar, vare sig å lastningsort, orderplats eller i nöd- hamn, skall ersättas såsom gemen- samt haveri, när hanteringen eller lossningen var nödvändig för det he- las räddning eller för att möjliggöra reparation av skada, som fartyget lidit genom uppoftning eller sjöolyc- ka, förutsatt att reparationerna voro nödvändiga för att resan med trygg- het skulle kunna fullföljas.

(c). När kostnaden för hantering eller lossning av last, bränsle eller utrustningsartiklar är föremål för ersättning i gemensamt haveri, skall kostnaden för återinlastning och stuvning av samma last, bränsle eller utrustningsartiklar ombord å farty-

(Engelsk text)

sonably incurred) on such cargo, fuel or stores, shall likewise be so admitted. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, no storage expenses incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage shall be admitted as general average. In the event of the condemnation of the ship or the abandonment of the voyage before completion of discharge of cargo, storage expenses, as above, shall be admitted as general average up to the date of completion of discharge.

(d) If a ship under average be in a port or place at which it is practicable to repair her, so as to enable her to carry on the whole cargo, and if, in order to save expense, either she is towed thence to some other port or place of repair or to her destination, or the cargo or a portion of it is transhipped by another ship, or otherwise forwarded, then the extra cost of such towage, transhipment and forwarding, or any of them (up to the amount of the extra expense saved) shall be payable by the several parties to the adventure in proportion to the extraordinary expense saved.

RULE XI. Wages and Maintenance of Crew and other Expenses bearing up for and in a Port of Refuge, etc.

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably

(Översättning)

get jämte alla lagringskostnader (kostnad för skäligen tecknad försäkring inbegripen) för samma last, bränsle eller utrustningsartiklar likaledes ersättas såsom gemensamt haveri. Men om fartyget kondemneras eller icke fortsätter sin ursprungliga resa, ersättas icke såsom gemensamt haveri lagringskostnader, vilka belöpa efter den dag, fartyget kondemnerades eller beslut om resans inställande fattades. Kondemneras fartyget eller fattas beslut om resans inställande innan lossning av lasten avslutats, ersättas såsom gemensamt haveri ovannämnda lagringskostnader intill dagen för lossningens avslutande.

(d). Om fartyget befinner sig i haveri å ort, där reparation kan utföras sålunda, att fartyget blir i stånd att framföra hela lasten och om, för att spara kostnader, fartyget antingen bogseras därifrån till annan reparationsort eller till bestämmelseorten eller lasten eller någon del därav omlastas i annat fartyg eller på annat sätt vidarebefordras, då skall den extra kostnaden för sådan bogsering, omlastning och vidarebefordran eller någondera av dessa åtgärder (intill beloppet av de besparade extra kostnaderna) bäras av de särskilda have-riintressenterna i förhållande till den besparade extra kostnaden.

REGEL XI. Besättningens hyror och underhåll jämte andra utgifter under anlöpande av och uppehåll i nödhamn etc.

(a). Skäligen ådragna kostnader för hyror och underhåll för befäl och

(Engelsk text)

incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average. When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the extra period of detention shall be deemed not to extend beyond the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or, if discharge of cargo is not then completed, beyond the date of completion of discharge.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

(Översättning)

besättning, jämte bränsle och utrustningsartiklar förbrukade under förlängning av resan till följd därav att fartyg anlöper en hamn eller ort såsom nödhamn eller återvänder till sin lastningshamn eller lastningsort, skola ersättas såsom gemensamt haveri, om utgifterna för anlöpande av dylik hamn eller ort ersättas i gemensamt haveri enligt Regel X (a).

(b). När fartyget anlöpt eller blivit uppehållet i någon hamn eller ort till följd av sjöolycka, uppföring eller av annan extraordinär omständighet, som gjort detta nödvändigt för det helas räddning, eller för att möjliggöra reparation av skador å fartyget förorsakade av uppföring eller sjöolycka, då skola, därest reparationen var nödvändig för att resan skulle kunna fullföljas i trygghet, skäligen ådragna kostnader för hyror och underhåll för befäl och besättning under den tid det extra uppehållet å sådan hamn eller ort varar, intill dess fartyget är eller bort vara färdigt att fortsätta resan, ersättas såsom gemensamt haveri. När fartyget kondemneras eller icke fortsätter sin ursprungliga resa, skall det förlängda uppehållet icke anses sträcka sig längre än till och med dagen för kondemneringen eller avbrytandet av resan eller, därest lossningen då icke är avslutad, till och med den dag lossningen avslutades.

Bränsle och utrustningsartiklar förbrukade under det förlängda uppehållet skola ersättas i gemensamt haveri, med undantag för sådant som förbrukats för utförandet av reparationer, vilka icke äro ersättningsgilla i gemensamt haveri.

(Engelsk text)

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred.

RULE XII. Damage to Cargo in Discharging, etc. Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

(Översättning)

Hamnumgälder belöpande sig på tiden för det förlängda uppehållet skola likaledes ersättas i gemensamt haveri, med undantag för sådana umgälder som uteslutande föranletts av reparationer, vilka icke äro ersättningsgilla i gemensamt haveri.

(c). I denna och övriga Regler inbegripas under hyror alla utbetalningar till eller till förmån för befäl och besättning, vare sig dessa betalningar åligga redaren enligt lag eller enligt anställningsavtalet.

(d). När ersättning för övertid betalas till befäl och besättning för underhållsarbeten å fartyget eller sådana reparationsarbeten, vilka icke äro ersättningsgilla i gemensamt haveri, skall sådant övertidsarbete ersättas i gemensamt haveri endast intill det inbesparade beloppet av de utgifter, vilka skulle ha uppkommit och ersatts såsom gemensamt haveri, därest sådant övertidsarbete icke tillgripits.

REGEL XII. Skada å lasten genom lossning etc. Skada å eller förlust av last, bränsle eller utrustningsartiklar, vilken förorsakas av själva hanteringen, lossningen, uppläggningsen, återinlastningen och stuvningen skall ersättas såsom gemensamt haveri, då — och endast då — kostnaderna för dessa åtgärder äro hänförliga till gemensamt haveri.

(Engelsk text)

RULE XIII. Deductions from Cost of Repairs. In adjusting claims for general average, repairs to be allowed in general average shall be subject to deductions in respect of "new for old" according to the following rules, where old material or parts are replaced by new.

The deductions to be regulated by the age of the ship from date of original register to the date of accident, except for provisions and stores, insulation, life- and similar boats, gyrocompass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

No deduction to be made in respect of provisions, stores and gear which have not been in use.

The deductions shall be made from the cost of new material or parts, including labour and establishment charges, but excluding cost of opening up.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

No cleaning and painting of bottom to be allowed, if the bottom has not been painted within six months previous to the date of the accident.

A. — Up to 1 year old.

All repairs to be allowed in full, except scaling and cleaning and

(Översättning)

REGEL XIII. Avdrag å reparationskostnader. Vid beräkning av ersättning i gemensamt haveri skall från kostnader för reparationer av i gemensamt haveri ersättningsgill skada göras avdrag för »nytt mot gammalt», enligt följande regler, då gammalt material eller gamla delar ersätts med nytt.

Avdragen skola bestämmas efter fartygets ålder, räknad från dagen för det ursprungliga registreringscertifikatets utfärdande intill dagen för olyckan med undantag för proviant och utrustning, isolering, liv- och liknande båtar, gyrokompass-, radio-, pejl-, ekolod- och liknande apparater, maskiner och pannor, för vilka avdragen skola bestämmas efter åldern av de särskilda delar till vilka de hänföra sig.

Inga avdrag skola göras för proviant, utrustning och redskap, som icke varit i bruk.

Avdragen skola göras å kostnaden för nytt material eller nya delar, inklusive arbetskostnader och allmänna omkostnader men exklusive kostnader för uppöppnande för besiktning.

Torrdocs-, slip- och förhålningskostnader skola ersättas fullt.

Inga kostnader för rengöring och målning av botten skola ersättas, därest icke närmast föregående bottenmålning ägt rum inom sex månader från dagen för olyckan.

A. — Intill 1 års ålder.

Alla reparationskostnader ersättas fullt, med undantag av kostnader för

(Engelsk text)

painting or coating of bottom, from which one-third is to be deducted.

B. — Between 1 and 3 years old.

Deduction off scaling, cleaning and painting bottom as above under Clause A.

One-third to be deducted off sails, rigging, ropes, sheets and hawsers (other than wire and chain), awnings, covers, provisions and stores and painting.

One-sixth to be deducted off woodwork of hull, including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, crockery, metal and glass-ware, wire rigging, wire ropes and wire hawsers, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, chain cables and chains, insulation, auxiliary machinery, steering gear and connections, winches and cranes and connections and electrical machinery and connections other than electric propelling machinery; other repairs to be allowed in full.

Metal sheathing for wooden or composite ships shall be dealt with by allowing in full the cost of a weight equal to the gross weight of metal sheathing stripped off, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt and labour metalling are subject to a deduction of one-third.

C. — Between 3 and 6 years.

Deductions as above under Clause B, except that one-third be deducted

(Översättning)

skrapning, rengöring, målning eller strykning av botten, varifrån en tredjedel avdrages.

B. — Mellan 1 och 3 års ålder.

Avdrag för skrapning, rengöring och målning av botten som ovan under A.

En tredjedel avdrages för segel, rigg, tågvirke, trossar och kablar av annat slag än ståltråd och kätting, soltält, presenningar, proviant och utrustning samt målning.

En sjättedel avdrages för träarbete å skrovet, inklusive rumsgarnering, master, rundhult och båtar av trä, möbler, tapetserarearbeten, porslin och andra keramiska artiklar, metall- och glasvaror, ståltrådsrigg, ståltrådslinor, ståltrådskablar, gyrokompass-, radio-, pejl-, ekolod- och liknade apparater, ankarkätting och annan kätting, isolering, hjälpmaskineri, styrinrättning med tillbehör, vinschar och kranar med tillbehör samt elektriska maskiner med tillbehör med undantag av elektriskt propellermaskineri; andra reparationer ersättas fullt.

För metallförhydning å trä- eller compositfartyg gottgöres fullt materialkostnaden för en vikt mängd, som är lika med bruttovikten av den avtagna förhydningen, med avdrag av behållna värdet av den avtagna förhydningen. Spik, filt och arbetskostnad för förhydningen ersättas med avdrag av en tredjedel.

C. — Mellan 3 och 6 års ålder.

Avdrag enligt B ovan, med undantag av att en tredjedel avdrages för

(Engelsk text)

off wood work of hull including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, and one-sixth be deducted off iron work of masts and spars and all machinery (inclusive of boilers and their mountings).

D. — Between 6 and 10 years.

Deductions as above under Clause C, except that one-third be deducted off all rigging, ropes, sheets, and hawsers, iron work of masts and spars, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, insulation, auxiliary machinery, steering gear, winches, cranes and connections and all other machinery (inclusive of boilers and their mountings).

E. — Between 10 and 15 years.

One-third to be deducted off all renewals, except iron work of hull and cementing and chain cables, from which one-sixth to be deducted, and anchors, which are allowed in full.

F. — Over 15 years.

One-third to be deducted off all renewals, except chain cables, from which one-sixth to be deducted, and anchors, which are allowed in full.

RULE XIV. Temporary Repairs. Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

(Översättning)

träarbete å skrovet, inklusive rums-garnering, master, rundhult och båtar av trä, möbler och tapetserarearbeten, och att en sjättedel avdrages för järnarbete å master, rundhult och allt maskineri (inklusive pannor med armatur).

D. — Mellan 6 och 10 års ålder.

Avdrag enligt C ovan, med undantag av att en tredjedel avdrages för allt slags rigg, tågvirke, trossar och kablar, järnarbete å master och rundhult, gyrokompass-, radio-, pejl-, ekolod- och liknande apparater, isolering, hjälpmaskineri, styrinrättning, vinschar och kranar med tillbehör samt allt övrigt maskineri (inklusive pannor med armatur).

E. — Mellan 10 och 15 års ålder.

En tredjedel avdrages för alla förnyelser, med undantag av järnarbete å skrov, cementering samt ankarkättingar, varå en sjättedel avdrages, och ankare, som ersättas fullt.

F. — Över 15 års ålder.

En tredjedel avdrages för alla förnyelser, med undantag av ankarkättingar, för vilka en sjättedel avdrages, och ankare, som ersättas fullt.

REGEL XIV. Provisoriska reparationer. Då provisoriska reparationer utföras å ett fartyg i en lastnings-, order- eller nödhamn för gemensam räddning eller till avhjälpande av skada, förorsakad av uppoffring av gemensamt haveris natur, skall kost-

(Engelsk text)

Where temporary repairs of accidental damage are effected merely to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving, in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

RULE XV. Loss of Freight. Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

RULE XVI. Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice. The amount to be made good as general average for damage to or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, based on the

(Översättning)

naden för sådana reparationer ersätts såsom gemensamt haveri.

Då provisoriska reparationer av enskild skada utföras endast för att möjliggöra resans fullbordande, skall kostnaden för sådana reparationer ersättas såsom gemensamt haveri utan hänsyn till den besparing som kan ha uppstått för andra intressen, men endast i den mån därigenom inbesparats utgift, som, om icke de provisoriska reparationerna utförts, skulle hava uppkommit och skulle hava ersatts såsom gemensamt haveri.

Intet avdrag för skillnad av »nytt mot gammalt» sker å sådan kostnad för provisoriska reparationer, vilken ersättes såsom gemensamt haveri.

REGEL XV. Förlust av frakt. Fraktförlust härrörande från skada å eller förlust av last skall ersättas såsom gemensamt haveri, när den förorsakats av en gemensamt-haveri-akt eller när skadan å eller förlusten av lasten ersättes såsom gemensamt haveri.

Från beloppet av den förlorade bruttofrakten skola avdragas kostnader, vilka fraktens ägare skulle haft att vidkännas för fraktens intjänande, men vilka genom uppoffringen inbesparats.

REGEL XVI. Ersättning för last, som förlorats eller skadats genom uppoffring. Det ersättningsbelopp, som utgår i gemensamt haveri för skada å eller förlust av uppoffrat gods, skall utgöras av den förlust, som lastägaren lidit genom uppoff-

(Engelsk text)

market values at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

Where goods so damaged are sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

RULE XVII. Contributory Values.

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure, to which values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the shipowner's freight and passage money at risk, of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Passenger's luggage and personal effects not shipped under bill of

(Översättning)

ringen, beräknad efter gångbart marknadspris å sista lossningsdagen eller vid resans slut, när denna slutar på en annan plats än den ursprungliga bestämmelseorten.

Då sålunda skadat gods försäljes, och skadans storlek icke annorlunda överenskommits, skall den i gemensamt haveri ersättningsgilla förlusten utgöras av skillnaden mellan nettoförsäljningssumman och nettovärdet i oskadat skick å sista lossningsdagen eller vid resans slut, när denna slutar på en annan plats än den ursprungliga bestämmelseorten.

REGEL XVII. Bidragande värden.

Gemensamt haveri skall fördelas å de verkliga nettovärden, föremålen ägde vid resans slut, till vilka värden skall läggas det, däri icke redan ingående, belopp, varmed uppofrat föremål ersättes såsom gemensamt haveri. Från redarens för risk utsatta frakt och passageraravgifter avdragas sådana kostnader och hyror till besättningen, som icke skulle hava uppkommit för fraktens intjänande i händelse fartyg och last totalt förlo-rats, när gemensamt-haveri-akten ägde rum, och vilka icke ersättas såsom gemensamt haveri. Likaledes avdragas från de bidragande föremålens värde alla kostnader, som å desamma uppstått efter gemensamt-haveri-akten med undantag av sådana kostnader, vilka ersättas såsom gemensamt haveri.

Passagerares resgoods och personliga effekter, varå konossement ej

(Engelsk text)

lading shall not contribute in general average.

RULE XVIII. Damage to Ship. The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear when repaired or replaced shall be the actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deduction in accordance with Rule XIII. When not repaired, the reasonable depreciation shall be allowed, not exceeding the estimated cost of repairs.

Where there is an actual or constructive total loss of the ship the amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship caused by a general average act shall be the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the proceeds of sale, if any.

RULE XIX. Undeclared or wrongfully declared Cargo. Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but

(Översättning)

utfärdats, skola icke bidraga till gäldande av gemensamt haveri.

REGEL XVIII. Skada å fartyg. Det belopp, vilket skall ersättas såsom gemensamt haveri för skada eller förlust å fartyg, dess maskineri och/eller inventarier, skall, när reparation eller nyanskaffning sker, vara den verkliga och skäliga kostnaden för sådan reparation eller nyanskaffning, efter avdrag enligt Regel XIII. Då reparation icke sker, skall den skäliga värdeminskningen, dock icke utöver den uppskattade reparationskostnaden, ersättas.

Föreligger verklig eller konstruktiv totalförlust av fartyget, skall ersättningen i gemensamt haveri för skada eller förlust å fartyget genom en gemensamt-haveri-akt vara det uppskattade värdet av fartyget i oskadat skick med avdrag av den uppskattade kostnaden för reparation av skada, som icke är av gemensamt haveris natur, samt, om försäljning skett, behållningen därav.

REGEL XIX. Oanmäld eller oriktigt angiven last. Skada å eller förlust av gods, som inlastats utan redarens eller hans ombuds vetskap, eller gods, som avsiktligt betecknats oriktigt vid avskeppningen, ersättes icke såsom gemensamt haveri, men sådant gods är bidragspliktigt, om det räddas.

Skada å eller förlust av gods, som vid avskeppningen avsiktligt angivits till ett lägre värde än det verkliga, skall ersättas såsom gemensamt haveri efter det angivna värdet, men

(Engelsk text)

such goods shall contribute upon their actual value.

RULE XX. Provision of Funds. A commission of 2 per cent on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

RULE XXI. Interest on Losses made good in General Average. Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 5 per cent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

RULE XXII. Treatment of Cash Deposits. Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names

(Översättning)

sådant gods är bidragspliktigt efter sitt verkliga värde.

REGEL XX. Anskaffande av penningmedel. En kommission av 2 % å andra gemensamt-haveri-utlägg än hyror och underhåll till befäl och besättning samt bränsle och utrustningsartiklar som icke förnyats under resan, ersättes såsom gemensamt haveri; men då medlen icke förskjuttits av någon av haveriintressenterna, ersättes såsom gemensamt haveri kostnad, som är nödvändig för anskaffande av de erforderliga medlen genom bodmerilån eller annorledes, eller förlust för ägare av gods, som sålts i samma syfte.

Kostnaden för försäkring av penningar, förskjutna till gäldande av gemensamt-haveri-utgifter, ersättes likaledes såsom gemensamt haveri.

REGEL XXI. Ränta å utgifter ersatta i gemensamt haveri. Ränta å utgifter, uppoftningar och ersättningar, vilka blivit hänfödda till gemensamt haveri, skall gottgöras efter en räntesats av 5 % om året till generaldispatchens dag, varvid full räntegottgörelse skall utgå å varje under mellantiden lämnat förskott från haveriintressent eller från det gemensamma haveriets depositionsfond.

REGEL XXII. Behandling av deponerade belopp. Då kontanta belopp deponerats till säkerhet för lasts ansvarighet beträffande gemensamt haveri, bärgningskostnad eller enskilda kostnader skola sådana deponerade belopp utan varje dröjsmål insättas

(Engelsk text)

of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

(Översättning)

å ett särskilt konto i två personers gemensamma namn, varav den ene skall utses för redaren och den andre för deponenterna, i en bank som godkännes av båda. Sålunda deponerade belopp jämte eventuellt upplupen ränta skola tjäna som säkerhet för betalning till dem som äro berättigade till sådant bidrag till gemensamt haveri, bärgningskostnad eller enskilda kostnader som skall gäldas för last beträffande vilken depositionerna gjorts. Förskottsbetalningar å eller återbetalningar av deponerade belopp må göras i enlighet med skriftligt intyg av dispasschören. Deposition, förskottsbetalning eller återbetalning är utan verkan beträffande den slutliga ansvarigheten parterna emellan.

BILAGA 3

Förslag till kungörelse om ändring i stadgan angående dispaschörsväsendet den 10 november 1911 (nr 113)

Härigenom förordnas, att §§ 2, 6, 8 och 10 stadgan den 10 november 1911 angående dispaschörsväsendet¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

§ 2.

Angående förordnande av dispaschör stadgas i sjölagen.

Då dispaschörsbefattning — — — dispaschören därstädes.

§ 6.

Dispaschör är skyldig att inom sitt tjänstgöringsområde verkställa alla tjänsteåtgärder, som enligt lag tillhöra hans befattning och varom han vederbörligen anmodas. Då jäv föreligger, skall dispaschör göra anmälan därom hos hovrätten, som förordnar dispaschörsassistenten att handlägga ärendet och däri utfärda dispasch.

Påkallas å — — — utfärda dispasch.

Då hinder till följd av jäv eller eljest möter för förordnande av dispaschörsassistent att verkställa på dispaschör ankommande tjänståtgärd, äger hovrätten förordna annan skicklig person att verkställa densamma.

§ 8.

Det åligger — — — böcker:

1:o) *dagbok*, som — — — dagboksnummer antecknas:

fartygets namn och nationalitet samt om ärendet avser utredning av gemensamt haveri eller utredning enligt 216 § sjölagen, tvist som avses i 219 § sjölagen eller ärende enligt 129, 135 eller 259 § sjölagen;

när, med — — — ingivna handlingarna;

när kungörelse i enlighet med 259 § sjölagen utfärdas;

när ytterligare — — — infordrandet sker;

när infordrande — — — handlingar inkomma;

när i — — — ingiva dem;

¹ Senaste lydelse av §§ 2 och 6 se SFS 1964: 692.

när dispach — — — utfärdandet sker;

om dispaschen överklagas samt om i anledning av domstols beslut vidare åtgärd av dispaschör påkallas i ärendet eller om tilläggsberäkning enligt 218 § sjölagen förekommer;

när handlingarna — — — till domstol;

2:o) *dispaschbok*, däri — — — för utgivandet;

3:o) *brevbok*, däri — — — fullständigt intagas.

I dispaschboken — — — utfärdat densamma.

§ 10.

Handlingarna i — — — laga kraft.

Infordrar domstol, — — — till domstolen.

Därest domstol — — — fastställa grunderna.

Sådan ny dispach ävensom tilläggsberäkning enligt 218 § sjölagen upptagas under nya nummer i dispaschörens dagbok och utgivas jämväl med nya nummer.

Denna kungörelse träder i kraft den

BILAGA 4

1952 års internationella konventioner angående kvarstad å fartyg
samt civil- och straffrättslig domsrätt i fall av fartygs sammanstöt-
ning; fransk och engelsk text jämte översättning

*(Fransk text)**(Engelsk text)*

**CONVENTION INTERNATIONALE POUR
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES
NAVIRES DE MER**

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes sur la saisie conservatoire de navires de mer, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit:

Article 1.

Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées, avec les significations indiquées ci-dessous:

1) «Créance Maritime» signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes:

a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;

b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;

c) assistance et sauvetage;

d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;

e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;

**INTERNATIONAL CONVENTION RELATING
TO
THE ARREST OF SEAGOING SHIPS**

The High Contracting Parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law relating to the arrest of seagoing ships, have decided to conclude a convention, for this purpose and thereto have agreed as follows:

Article 1.

In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:

1) "Maritime Claim" means a claim arising out of one more of the following:

a) damage caused by any ship either in collision or otherwise;

b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connexion with the operation of any ship;

c) salvage;

d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charterparty or otherwise;

e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charterparty or otherwise;

(Översättning)

**INTERNATIONELL KONVENTION
ANGÅENDE FÖRENHETLIGANDE AV VISSA
REGLER OM KVARSTAD Å FARTYG SOM
ANVÄNDAS FÖR FART I ÖPPEN SJÖ**

De fördragsslutande parterna, vilka insett nyttan av att genom avtal fastställa vissa likformiga regler om kvarstad å fartyg som användas till fart i öppen sjö, hava beslutat att avsluta en konvention för detta ändamål och därför överenskommit följande.

Artikel 1.

I denna konvention skola följande uttryck äga nedan angivna innebörd.

1) Med »sjörättslig fordran» förstås fordran på en eller flera av följande grunder:

a) skada, som vållats av fartyg genom sammanstötning eller annorledes;

b) dödsfall eller personskada, som vållats av fartyg eller inträffat i samband med fartygs drift;

c) bärgning;

d) avtal, genom certeparti eller annorledes, om fartygs nyttjande eller förhyrande;

e) avtal, genom certeparti eller annorledes, om godsbefordran med fartyg;

(Fransk text)

f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;

g) avarie commune;

h) prêt à la grosse;

i) remorquage;

j) pilotage;

k) fournitures; quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;

l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;

m) salaires des Capitaine, officiers ou hommes d'équipage;

n) débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les Agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;

o) la propriété contestée d'un navire;

p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;

q) toute hypothèque maritime et tout mortgage.

2) «Saisie» signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre.

3) «Personne» comprend toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les Etats, les Administrations et Etablissements publics.

(Engelsk text)

f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;

g) general average;

h) bottomry;

i) towage;

j) pilotage;

k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;

l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;

m) wages of Masters, Officers, or crew;

n) Master's disbursements, including disbursements made by shippers charterers or agents on behalf of a ship or her owner;

o) disputes as to the title to or ownership of any ship;

p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession employment or earnings of that ship;

q) the mortgage or hypothecation of any ship.

2) "Arrest" means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.

3) "Person" includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.

(Översättning)

f) förlust av eller skada på gods eller resgods, som befordras med fartyg;

g) gemensamt haveri;

h) bodmeri;

i) bogsering;

j) lotsning;

k) anskaffning av gods eller materiel, varhelst det skett, till fartygs drift eller underhåll;

l) byggande, reparation eller utrustning av fartyg, avgifter och kostnader för dockning;

m) löner till befälhavare, annat befäl eller besättning;

n) befälhavares utgifter samt utgifter gjorda av avlastare, befraktare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning;

o) tvist om äganderätten till fartyg;

p) tvist mellan partredare rörande äganderätten eller besittningen till fartyget, dess nyttjande eller avkastningen av nyttjandet;

q) inteckning i eller pantsättning av fartyg.

2) Med »kvarstad» förstås kvarhållande av ett fartyg genom rättsligt förfarande till säkerhet för sjörättslig fordran, dock ej kvarhållande för verkställighet av dom.

3) »Person» omfattar fysiska personer, bolag och sammanslutningar ävensom stater, deras förvaltningsmyndigheter och allmänna inrättningar.

(Fransk text)

4) «Demandeur» signifie une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.

Article 2.

Un navire battant pavillon d'un des Etats Contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat Contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, Autorités publiques ou Autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.

Article 3.

1) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4) et de l'article 10, tout Demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

2) Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.

(Engelsk text)

4) "Claimant" means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.

Article 2.

A ship flying the flag of one of the Contracting States may be arrested in the Jurisdiction of any of the Contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim, but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any Governments or their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

Article 3.

1) Subject to the provisions of paragraph 4) of this Article and Article 10, a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1, o), p) or q).

2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.

(Översättning)

4) Med »sökande» förstås person, som gör gällande sjörättslig fordran.

Artikel 2.

Fartyg, som seglar under fördragslutande stats flagga, må i fördragslutande stat beläggas med kvarstad endast för sjörättslig fordran; konventionens bestämmelser skola dock icke anses vare sig utvidga eller inskränka den rätt och makt att kvarstadsbelägga, kvarhålla eller annorledes hindra fartyg att gå till sjöss, som enligt inländsk lag eller föreskrift tillkommer stat, offentlig myndighet eller dock- eller hamnmyndigheter.

Artikel 3.

Om ej annat följer av mom. 4) i denna artikel eller av artikel 10, må sökande erhålla kvarstad å antingen det fartyg, till vilket den sjörättsliga fordringen hänför sig, eller något annat fartyg tillhörigt den, som vid tiden för fordringens uppkomst ägde det förstnämnda fartyget, och detta även om fartyget i fråga är segelfärdigt; dock må för fordran enligt artikel 1, mom. 1), o), p) eller q), endast det fartyg beläggas med kvarstad till vilket fordringen hänför sig.

2) Fartyg skola anses hava samma ägare, när samtliga andelar däri tillhöra samma person eller personer.

(Fransk text)

3) Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats Contractants, pour la même créance et par le même Demandeur; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie, ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le Demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le Tribunal ou toute autre juridiction compétente du dit Etat, à moins que le Demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal ou de toute autre Autorité Judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.

4) Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affrèteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le Demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affrèteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une per-

(Engelsk text)

3) A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant; and, if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.

4) When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claim.

The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a

(Översättning)

3) Fartyg må icke beläggas med kvarstad och ej heller borgen eller annan säkerhet ställas mer än en gång i en eller flera fördragsslutande stater för samma fordran på begäran av samma sökande; har i sådan stat fartyg belagts med kvarstad eller har borgen eller annan säkerhet ställts för kvarstadens hävande eller undvikande, skall varje senare kvarstad, som på sökandens begäran för samma fordran lagts å det fartyget eller å annat samma ägare tillhörigt fartyg, upphävas och fartyget frigivas av domstolen eller annan behörig myndighet i den staten, såframt icke sökanden inför domstolen eller myndigheten visar, att den ställda borgen eller säkerheten hade frigivits före den senare kvarstaden eller att det eljest föreligger giltigt skäl att bibehålla kvarstaden.

4) Är vid skeppslega legotagaren men icke den registrerade ägaren ansvarig för sjörättslig fordran, som hänför sig till fartyget, må sökanden erhålla kvarstad å detta eller något legotagaren tillhörigt fartyg i överensstämmelse med konventionens bestämmelser; annat fartyg tillhörigt den registrerade ägaren må icke beläggas med kvarstad för sådan fordran.

Detsamma skall gälla i andra fall då annan person än fartygs registre-

(Fransk text)

sonne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Article 4.

Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de tout Autorité Judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

Article 5.

Le Tribunal ou toute autre Autorité Judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article premier ci-dessus, sous les lettres o) et p); en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le Possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le Tribunal ou l'Autorité Judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité,

(Engelsk text)

person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

Article 4.

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the Contracting State in which the arrest is made.

Article 5.

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 o) and p). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

In default of agreement between the parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.

The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit

(Översättning)

rade ägare är ansvarig för sjörättslig fordran, som hänför sig till fartyget.

Artikel 4.

Fartyg må endast beläggas med kvarstad enligt beslut av domstol eller annan behörig judiciell myndighet i den fördragsslutande stat där kvarstaden sker.

Artikel 5.

Den domstol eller annan behörig judiciell myndighet, inom vars område fartyg har belagts med kvarstad, skall häva kvarstaden när tillräcklig borgen eller annan säkerhet ställes, såframt icke kvarstaden beviljats för sjörättslig fordran som avses i artikel 1, mom. 1), o) eller p). I sådana fall må domstolen eller myndigheten tillåta den som har fartyget i besittning att fortsätta nyttja detta, mot att han ställer tillräcklig borgen eller annan säkerhet, eller ock besluta annorledes om fartygets drift under den tid kvarstaden varar.

Enas parterna icke om vad som utgör tillräcklig borgen eller annan säkerhet, ankommer det på domstolen eller myndigheten att bestämma beskaffenheten och beloppet därav.

Begäran om hävande av kvarstad mot sådan säkerhet skall icke anses innebära vare sig erkännande av ansvarighet eller avstående från den

(Fransk text)

ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

Article 6.

Toutes contestations relatives à la responsabilité du Demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie, seront réglées par la loi de l'Etat Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Article 7.

1) Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statuer sur le fond du procès:

— soit si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée;

— soit dans les cas suivants, nommément définis:

a) si le Demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;

b) si le créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie;

(Engelsk text)

of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

Article 6.

All questions whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of a ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of a ship, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for.

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in Article 4, and to all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in which the arrest was made or applied for.

Article 7.

1) The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts, or in any of the following cases namely:

a) if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made;

b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;

(Översättning)

legala begränsningen av redares ansvarighet.

Artikel 6.

Alla frågor om sökandens ansvarighet för skada, som vållats genom att kvarstad lagts å fartyg, eller för kostnad, som uppkommit genom att borgen eller annan säkerhet ställts för kvarstads hävande eller undvikande, skola avgöras enligt lagen i den fördragsslutande stat där kvarstaden verkställts eller sökts.

De processuella reglerna om kvarstad å fartyg, om utverkande av beslut som sägs i artikel 4 samt om andra procedurfrågor, som kvarstad kan föranleda, skola bestämmas av lagen i den fördragsslutande stat där kvarstaden verkställts eller sökts.

Artikel 7

1) Domstolarna i den stat där kvarstad verkställts skola vara behöriga att avgöra tvisten i fråga, om de enligt inländsk lag äga sådan behörighet, liksom i något av följande fall, nämligen:

a) om sökanden har sitt hemvist eller huvudsakliga driftställe i den staten;

b) om den sjörättsliga fordringen uppkommit i den staten;

(Fransk text)

c) si la créance maritime est née au cours d'une voyage pendant lequel la saisie a été faite;

d) si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'Article 13 de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910;

e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;

f) si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

2) Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas compétence pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'article 5 pour obtenir la mainlevée de la saisie, devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées par le Tribunal compétent de statuer sur le fond, et le Tribunal ou toute autre Autorité Judiciaire du lieu de la saisie, fixera le délai endéans lequel le Demandeur devra introduire une action devant le Tribunal compétent.

3) Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale le Tribunal pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.

(Engelsk text)

c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;

d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by Article 13 of the International Convention for the unification of certain rules of law with respect to collisions between vessels, signed at Brussels on 23rd September 1910;

e) if the claim is for salvage;

f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.

2) If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has not jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with Article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgment which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide; and the Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.

3) If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time

(Översättning)

c) om den sjörättsliga fordringen hänförs till den resa, varunder kvarstaden verkställts;

d) om fordringen grundas på sammanstötning eller omständighet som avses i artikel 13 av den internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning, undertecknad i Bryssel den 23 september 1910;

e) om fordringen avser bärgning;

f) om fordringen grundas på in-teckning i eller pantsättning av det kvarstadsbelagda fartyget.

2) Om den domstol, inom vars domkrets fartyget belagts med kvarstad, icke är behörig att avgöra tvisten, skall borgen eller annan säkerhet, som ställts enligt artikel 5, uttryckligen avse fullgörandet av dom meddelad av därtill behörig domstol; det ankommer på domstol eller behörig myndighet i den stat där kvarstaden verkställs att fastställa en frist inom vilken sökanden har att väcka talan vid behörig domstol.

3) Hava parterna enats om att tvisten skall anhängiggöras vid viss annan domstol än den, inom vars domkrets kvarstaden verkställts, eller hänskjutas till skiljedom, äger den domstol eller behöriga judiciella myndighet, inom vars område kvarstaden verkställts, fastställa en frist

(Fransk text)

4) Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le Défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.

5) Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

Article 8.

1) Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout Etat Contractant à tout navire battant pavillon d'un Etat Contractant.

2) Un navire battant pavillon d'un Etat non Contractant peut être saisi dans l'un des Etats Contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'article 1er, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat.

3) Toutefois, chaque Etat Contractant peut refuser toute ou partie des avantages de la présente Convention à tout Etat non Contractant et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un Etat contractant.

4) Aucune disposition de la présente Convention ne modifiera ou n'affectera la loi interne des Etats Contractants en ce qui concerne la saisie d'un navire dans le ressort de l'Etat

(Engelsk text)

within which the claimant shall bring proceedings.

4) If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceedings are not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.

5) This article shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of 17. October 1868.

Article 8.

1) The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.

2) A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.

3) Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any Government of a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.

4) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the jurisdiction of the

(Översättning)

inom vilken sökanden skall väcka talan.

4) Om talan i fall som avses i nästföregående två moment icke väckes inom fastställd frist, äger svaranden påkalla hävande av kvarstaden eller frigivande av borgen eller annan säkerhet.

5) Denna artikel äger icke tillämpning i fall, som omfattas av bestämmelserna i den reviderade konventionen angående Rhenfarten den 17 oktober 1868.

Artikel 8.

1) Bestämmelserna i denna konvention skola äga tillämpning för varje fartyg, som seglar under fördragsslutande stats flagga inom fördragsslutande stats område.

2) Fartyg, som seglar under icke-fördragsslutande stats flagga, må beläggas med kvarstad i varje fördragsslutande stat för sjörättslig fordran som sägs i artikel 1 eller för annan fordran, för vilken kvarstad kan beviljas enligt den fördragsslutande statens lag.

3) Fördragsslutande stat är städse berättigad att från åtnjutande av konventionens förmåner helt eller delvis utesluta icke-fördragsslutande stat eller person, som vid tiden för kvarstaden icke har hemvist eller huvudsakliga driftställe i någon av de fördragsslutande staterna.

4) Ingen bestämmelse i denna konvention skall medföra ändring i vad lag i fördragsslutande stat föreskriver i fråga om kvarstad å fartyg i

(Fransk text)

dont il bat pavillon par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat.

5) Tout tiers, autre que le demandeur originaire qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir la même résidence habituelle ou le même établissement principal que le créancier originaire.

Article 9.

Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action, qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.

La présente Convention ne confère aux Demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention Internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable.

Article 10.

Les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver

a) le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux o) et p) de l'article premier et d'appliquer à cette saisie leur loi nationale;

b) le droit de ne pas appliquer les

(Engelsk text)

State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.)

5) When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall, for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.

Article 9.

Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which has seized of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens, if the latter is applicable.

Article 10.

The High Contracting Parties may at the time of signature, deposit of ratification or accession, reserve

a) the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs o) and p) of Article 1, but to apply their domestic laws to such claims;

b) the right not to apply the first

(Översättning)

stat, under vars flagga det seglar, om sökanden har sitt hemvist eller huvudsakliga driftställe i denna stat.

5) Göres sjörättslig fordran gällande av annan än den ursprunglige fordringsägaren, på grund av inträde, överlåtelse eller annorledes, skall han vid tillämpning av denna konvention anses hava samma hemvist och huvudsakliga driftställe som den ursprunglige fordringsägaren.

Artikel 9.

Ingen bestämmelse i denna konvention skall grunda rätt till talan, om dess bestämmelser förutan sådan rätt icke skulle föreligga enligt den lag, som tillämpas av domstol där tvisten i fråga är anhängig; ej heller medför konventionen sjöpanträtt, som icke föreligger enligt sådan lag eller enligt konventionen om sjöpant- rätt och fartygshypotek, om denna är tillämplig.

Artikel 10.

Fördragsslutande part äger vid under-tecknandet eller vid deposition av ratifikations- eller anslutningsinstrument förbehålla sig

a) rätt att i fråga om kvarstad å fartyg för fordran, som avses i mom. l), o) och p) av artikel 1, icke tillämpa konventionen utan inländsk lag;

b) rätt att icke inom sitt område

(Fransk text)

dispositions du premier paragraphe de l'article 3 à la saisie pratiquée sur leur territoire en raison des créances prévues à l'alinéa q) de l'article 1.

— — — — —

(Engelsk text)

paragraph of Article 3 to the arrest of a ship, within their jurisdiction, for claims set out in Article 1, paragraph q).

Artikel 3.

— — — — —
 lagen bestämmelse i denna kon-
 tion skall gälla till till lämnat en-
 dess bestämmelser förutsett sådan
 rätt icke skulle föreligga enligt den
 lag, som tillämpas av domstol där
 tvisten i fråga är anhängig; ej heller
 medför konventionen sjömansrätt
 som icke föreligger enligt sådan lag
 eller enligt konventionen om sjöman-
 rätt och fartygsbyråer om denna
 är tillämplig.

Artikel 10.

— — — — —
 fördragsstulande part äger vid in-
 derteknandet eller vid deposition av
 ratifikations- eller anslutningsinstru-
 ment förbehålla sig

— — — — —
 till att i fråga om konstad 6
 fartyg för lorderna, som anges i men-
 (b), o) och p) av artikel 1, icke till-
 lämpa konventionen utan inländsk
 lag.

— — — — —
 b) rätt att icke inom sitt område

(Översättning)

tillämpa mom. 1) av artikel 3 i fråga om kvarstad å fartyg för fordran, som avses i mom. 1), q) av artikel 1.

Artiklarna 11—18 motsvara helt artiklarna 5—12 i konventionen om straffrättslig domsrätt (se nedan).

Som skedde etc. — — —

1. An action for collision occurring between seagoing vessels, or between seagoing vessels and inland navigation craft, can only be introduced:

a) either before the Court where the defendant has his habitual residence or a place of business;

b) or before the Court of the place where arrest has been effected of the defendant ship or of any other ship belonging to the defendant which can be lawfully arrested, or where arrest could have been effected and had other security has been furnished;

c) or before the Court of the place of collision when the collision has occurred within the limits of a port or in inland waters.

2. It shall be for the Plaintiff to decide in which of the Courts referred to in 1 of this article the action shall be instituted.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA COMPETENCE CIVILE EN MATIERE D'ABORDAGE

Les Hautes Parties Contractantes,

Après avoir reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes sur la compétence civile en matière d'abordage, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit:

1. L'action en chef d'abordage, intervenant entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, pourra être introduite:

a) soit devant le tribunal de la résidence habituelle ou de l'établissement d'un des navires de son exploitation;

b) soit devant le tribunal du lieu où aura eu lieu le préjudice, ou le navire défendeur, ou tout autre navire appartenant au même défendeur, dans le cas où celui-ci aurait été arrêté ou où il pourrait être arrêté, ou où d'autres sûretés auraient été fournies et cautionnée;

c) soit devant le tribunal du lieu de l'abordage, lorsque cet abordage est survenu dans les limites d'un port ou en eaux intérieures.

2. Il appartient au demandeur de décider devant lequel des tribunaux indiqués au paragraphe précédent l'action sera portée.

(Fransk text)

**CONVENTION INTERNATIONALE POUR
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
RELATIVES A LA COMPETENCE CIVILE
EN MATIERE D'ABORDAGE**

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes sur la compétence civile en matière d'abordage, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit:

Article 1.

1) L'action du chef d'un abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure pourra être intentée uniquement:

a) soit devant le tribunal de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation;

b) soit devant le tribunal du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire défendeur ou sur un autre navire appartenant au même défendeur dans le cas où cette saisie est autorisée ou du lieu où la saisie aurait pu être pratiquée et où le défendeur a donné une caution ou une autre garantie;

c) soit devant le tribunal du lieu de l'abordage, lorsque cet abordage est survenu dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.

2) Il appartiendra au demandeur de décider devant lequel des tribunaux indiqués au paragraphe précédent l'action sera portée.

(Engelsk text)

**INTERNATIONAL CONVENTION ON
CERTAIN RULES
CONCERNING CIVIL JURISDICTION
IN MATTERS OF COLLISION**

The High Contracting Parties,

Having recognised the advisability of establishing by agreement certain uniform rules relating to civil jurisdiction in matters of collision, have decided to conclude a Convention for this purpose and thereto have agreed as follows:

Article 1.

1) An action for collision occurring between seagoing vessels, or between seagoing vessels and inland navigation craft, can only be introduced:

a) either before the Court where the defendant has his habitual residence or a place of business;

b) or before the Court of the place where arrest has been effected of the defendant ship or of any other ship belonging to the defendant which can be lawfully arrested, or where arrest could have been effected and bail or other security has been furnished;

c) or before the Court of the place of collision when the collision has occurred within the limits of a port or in inland waters.

2) It shall be for the Plaintiff to decide in which of the Courts referred to in § 1 of this article the action shall be instituted.

(Översättning)

**INTERNATIONELL KONVENTION ANGÅENDE
FÖRENHETLIGANDE AV VISSA REGLER
OM CIVILRÄTTSLIG DOMSRÄTT I FALL AV
FARTYGS SAMMANSTÖTNING**

De fördragsslutande parterna, vilka insett nyttan av att genom avtal fastställa vissa likformiga regler om civilrättslig domsrätt i fall av fartygs sammanstötning, hava beslutat att avsluta en konvention för detta ändamål och därför överenskommit följande.

Artikel 1.

1) Talan i anledning av sammanstötning mellan fartyg, som användas till fart i öppen sjö, eller mellan dylikt fartyg och fartyg, som användes till fart i inre vatten, må endast väckas, antingen

a) vid domstolen i den ort där svaranden har sitt hemvist eller driftställe; eller

b) vid domstolen i den ort, där fartyget eller, om det lagligen kan ske, något annat svaranden tillhörigt fartyg belagts med kvarstad eller där det kunnat beläggas med kvarstad men borgen eller annan säkerhet blivit ställd; eller

c) vid domstolen i den ort där sammanstötningen ägt rum, när den inträffat inom hamnområde eller inre vatten.

2) Det tillkommer kåranden att avgöra vid vilken av de i mom. 1) nämnda domstolarna talan skall anhängiggöras.

(Fransk text)

3) Le demandeur ne pourra pas intenter au même défendeur une nouvelle action basée sur les mêmes faits devant une autre juridiction sans se désister de l'action déjà introduite.

Article 2.

Les dispositions de l'article 1 ne portent aucune atteinte au droit des Parties de porter une action à raison de l'abordage devant telle juridiction qu'elles auront choisie d'un commun accord ou bien de la soumettre à l'arbitrage.

Article 3.

1) Les demandes reconventionnelles nées du même abordage pourront être portées devant le tribunal compétent pour connaître de l'action principale aux termes de l'article premier.

2) Dans le cas où il existe plusieurs demandeurs, chacun pourra porter son action devant le tribunal antérieurement saisi d'une action née du même abordage contre la même partie.

3) Au cas d'abordage, où plusieurs navires sont impliqués, rien dans les dispositions de la présente Convention ne s'oppose à ce que le tribunal saisi par application des règles de l'article 1 se déclare compétent suivant les règles de compétence de sa loi nationale pour juger toutes les actions intentées à raison du même événement.

Article 4.

La présente convention s'étend aux actions tendant à la réparation des

(Engelsk text)

3) A claimant shall not be allowed to bring a further action against the same defendant on the same facts in another jurisdiction, without discontinuing an action already instituted.

Article 2.

The provisions of Article 1 shall not in any way prejudice the right of the parties to bring an action in respect of a collision before a Court they have chosen by agreement or to refer it to arbitration.

Article 3.

1) Counterclaims arising out of the same collision can be brought before the Court having jurisdiction over the principal action in accordance with the provisions of Article 1.

2) In the event of there being several claimants, any claimant may bring his action before the Court previously seized of an action against the same party arising out of the same collision.

3) In the case of a collision or collisions in which two or more vessels are involved nothing in this convention shall prevent any Court seized of an action by reason of the provisions of this convention, from exercising jurisdiction under its national laws in further actions arising out of this same incident.

Article 4.

This Convention shall also apply to an action for damage caused by one

(Översättning)

3) Käranden må icke vid annan domstol väcka ny talan mot svaren den på samma grund utan att dessförrinnan återkalla den redan anhängiggjorda talan.

Artikel 2.

Utan hinder av bestämmelserna i artikel 1 må tvist i anledning av sammanstötning väckas vid domstol, varom parterna enats, eller hänskjutas till skiljedom.

Artikel 3.

1) Genkärsmål på grund av samma sammanstötning må väckas vid domstol, som enligt bestämmelserna i artikel 1 är behörig att upptaga huvudkärörmålet.

2) Finnas flera kärande, äger envar av dem väcka talan vid domstol, som förut upptagit talan mot samma svarande i anledning av samma sammanstötning.

3) I fall av sammanstötning mellan två eller flera fartyg skall denna konvention icke hindra att domstol, vid vilken talan väckts enligt konventionens bestämmelser, med tillämpning av inländska behörighetsregler upptager annan tvist i anledning av samma händelse.

Artikel 4.

Denna konvention skall jämväl äga tillämpning å tvist om ersättning för

(Fransk text)

dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causé soit à un autre navire, soit aux choses ou aux personnes se trouvant à bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Article 5.

Rien de ce qui est prescrit dans la présente Convention ne modifie les règles de droit qui sont en vigueur dans les Etats Contractants, en ce qui concerne les abordages intéressant des navires de guerre ou des navires appartenant à l'Etat ou au service de l'Etat.

Article 6.

La présente convention sera sans effet en ce qui concerne les actions nées du contrat de transport ou de tout autre contrat.

Article 7.

La présente convention ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

Article 8.

Les dispositions de la présente Convention seront appliqués à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires en cause seront ressortissants aux Etats des Hautes Parties Contractantes.

Il est entendu toutefois:

1) qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application des dites disposi-

(Engelsk text)

ship to another or to the property or persons on board such ships through the carrying out of or the omission to carry out a manœuvre or through non-compliance with regulations even when there has been no actual collision.

Article 5.

Nothing contained in this Convention shall modify the rules of law now or hereafter in force in the various contracting States in regard to collisions involving warships or vessels owned by or in the service of a State.

Article 6.

This convention does not affect claims arising from contracts of carriage or from any other contracts.

Article 7.

This convention shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of 17. October 1868.

Article 8.

The provisions of this Convention shall be applied as regards all persons interested when all the vessels concerned in any action belong to States of the High Contracting Parties.

Provided always that:

1) As regards persons interested who belong to a non-contracting State, the application of the above

(Översättning)

skada, som fartyg, genom utförd eller underlåten manöver eller genom åsidosättande av föreskrifter, vållat på annat fartyg eller på egendom eller personer ombord å fartygen, även om fartygen icke stött samman.

Artikel 5.

Bestämmelserna i denna konvention skola icke medföra ändring i fördragsslutande stats rättsregler om sammanstötning av krigsfartyg eller andra statsägda eller i statstjänst brukade fartyg.

Artikel 6.

Denna konvention äger icke tillämpning på talan, som grundas på fraktavtal eller annat avtal.

Artikel 7

Denna konvention äger icke tillämpning på fall som omfattas av bestämmelserna i den reviderade konventionen angående Rhenfarten den 17 oktober 1868.

Artikel 8.

Bestämmelserna i denna konvention skola tillämpas i fråga om alla sakägare, när samtliga berörda fartyg höra hemma i stater som äro fördragsslutande parter.

Dock skall städse

1) fördragsslutande stat äga under förutsättning av ömsesidighet tillämpa konventionens regler i frå-

(Fransk text)

tions pourra être subordonnée par chacun des Etats Contractants à la condition de réciprocité;

2) que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable.

(Engelsk text)

provisions may be made by each of the contracting States conditional upon reciprocity;

2) Where all the persons interested belong to the same State as the court trying the case, the provisions of the national law and not of the Convention are applicable.

(Översättning)

ga om sakägare, som tillhör icke-fördragsslutande stat; samt

2) inländsk lag och icke konventionens regler tillämpas, när alla sakägare tillhöra den stat där talan väckts.

Artiklarna 9—16 motsvara helt artiklarna 5—12 i konventionen om straffrättslig domsrätt (se nedan).

Som skedde etc. — — —

(Fransk text)

**CONVENTION INTERNATIONALE POUR
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
RELATIVES A LA COMPETENCE PENALE
EN MATIERE D'ABORDAGE ET AUTRES
EVENEMENTS DE NAVIGATION**

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes sur la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit :

Article 1.

Au cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire de mer et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite ne pourra être intentée que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou de l'événement de navigation.

Article 2.

Dans le cas prévu à l'article précédent, aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles dont le navire portait le pavillon.

Article 3.

Aucune disposition de la présente convention ne s'oppose à ce qu'un

(Engelsk text)

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
UNIFICATION OF CERTAIN RULES
RELATING TO PENAL JURISDICTION IN
MATTERS OF COLLISION OR OTHER
INCIDENTS OF NAVIGATION**

The High Contracting Parties,

Having recognised the advisability of establishing by agreement certain uniform rules relating to penal jurisdiction in matters of collision or other incidents of navigation, have decided to conclude a Convention for this purpose and thereto have agreed as follows :

Article 1.

In the event of a collision or any other incident of navigation concerning a sea-going ship and involving the penal or disciplinary responsibility of the master or of any other person in the service of the ship, criminal or disciplinary proceedings may be instituted only before the judicial or administrative authorities of the State of which the ship was flying the flag at the time of the collision or other incident of navigation.

Article 2.

In the case provided for in the preceding Article, no arrest or detention of the vessel shall be ordered, even as a measure of investigation, by any authorities other than those whose flag the ship was flying.

Article 3.

Nothing contained in this Convention shall prevent any State from per-

(Översättning)

**INTERNATIONELL KONVENTION
ANGÅENDE FÖRENHETLIGANDE AV VISSA
REGLER OM STRAFFRÄTTSLIG DOMSRÄTT
I FALL AV SAMMANSTÖTNING ELLER
ANDRA HÄNDELSER VID NAVIGERING**

De fördragsslutande parterna, vilka insett nyttan av att genom avtal fastställa vissa likformiga regler om straffrättslig domsrätt i fall av sammanstötning eller andra händelser vid navigering, hava beslutat att avsluta en konvention för detta ändamål och därför överenskommit följande.

Artikel 1.

Inträffar sammanstötning eller annan händelse vid navigering av fartyg, som användes till fart i öppen sjö, och kan händelsen medföra straffrättsligt eller disciplinärt ansvar för befälhavaren eller annan person i fartygets tjänst, må talan om sådant ansvar endast föras vid judiciell eller administrativ myndighet i den stat, under vars flagga fartyget seglade vid tiden för händelsen.

Artikel 2.

I fall, varom stadgas i föregående artikel, må icke ens i utredningssyfte beslut meddelas om kvarstad å eller kvarhållande av fartyget av myndighet i annan stat än den, under vars flagga fartyget seglade.

Artikel 3.

Bestämmelserna i denna konvention skola icke hindra en stat från att i

(Fransk text)

Etat au cas d'abordage ou autre événement de navigation reconnaisse à ses propres autorités, le droit de prendre toutes mesures relatives aux certificats de compétence et licences qu'il a accordés, ou de poursuivre ses nationaux à raison des infractions commises pendant qu'ils étaient à bord d'un navire portant le pavillon d'un autre Etat.

Article 4.

La présente convention ne s'applique pas aux abordages ou autres événements de navigation survenus dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.

En outre, les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la convention, se réserver le droit de poursuivre les infractions commises dans leurs propres eaux territoriales.

Article 5.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre à arbitrage tous différends entre Etats pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la présente Convention, sans préjudice toutefois des obligations des Hautes Parties Contractantes qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour Internationale de Justice.

Article 6.

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la neuvième Conférence diploma-

(Engelsk text)

mitting its own authorities, in cases of collision or other incidents of navigation, to take any action in respect of certificates of competence or licences issued by that State or to prosecute its own nationals for offences committed while on board a ship flying the flag of another State.

Article 4.

This Convention does not apply to collisions or other incidents of navigation occurring within the limits of a port or in inland waters.

Furthermore the High Contracting Parties shall be at liberty, at the time of signature, ratification or accession to the Convention, to reserve to themselves the right to take proceedings in respect of offences committed within their own territorial waters.

Article 5.

The High Contracting Parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligations of those High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.

Article 6.

This Convention shall be open for signature by the States represented at the Ninth Diplomatic Conference

(Översättning)

fall av sammanstötning eller andra händelser vid navigering låta sina egna myndigheter vidtaga åtgärder med avseende å behörighetsbevis eller tillstånd, som utfärdats av den staten, eller från att beivra överträdelser begångna av dess egna medborgare ombord på fartyg under främmande stats flagga.

Artikel 4.

Denna konvention äger icke tillämpning i fråga om sammanstötning eller andra händelser vid navigering, vilka inträffa inom hamnområde eller inre vatten.

Vidare skola de fördragsslutande parterna vara oförhindrade att vid undertecknande eller ratifikation av eller vid anslutning till konventionen förbehålla sig rätten att beivra överträdelser begångna inom deras egna sjöterritorier.

Artikel 5.

De fördragsslutande parterna förbinda sig att till skiljedom hänskjuta varje mellanstatlig tvist rörande tolkning eller tillämpning av denna konvention, dock utan att detta länder till inskränkning i de förpliktelser som åvila de fördragsslutande parter, vilka hava överenskommit att hänskjuta sina tvister till den internationella domstolen.

Artikel 6.

Denna konvention är öppen för undertecknande av de stater som voro företrädade vid den nionde diploma-

(Fransk text)

tique de Droit Maritime. Le procès-verbal de signature sera dressé par les soins du Ministère des Affaires étrangères de Belgique.

Article 7.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en notifiera le dépôt à tous les Etats signataires et adhérents.

Article 8.

a) La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers Etats qui l'auront ratifiée, six mois après la date du dépôt du deuxième instrument de ratification.

b) Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, celle-ci entrera en vigueur six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 9.

Tout Etat non représenté à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les adhésions seront notifiées au Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date de réception de cette notifi-

(Engelsk text)

on Maritime Law. The protocol of signature shall be drawn up through the good offices of the Belgian Ministry of Foreign Affairs.

Article 7.

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall notify all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

Article 8.

a) This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, six months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.

b) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 9.

Any State not represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The accession of any State shall be notified to the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the

(Översättning)

tiska sjörättskonferensen. Signaturprotokollet skall upprättas genom belgiska utrikesministeriets försorg.

Artikel 7

Denna konvention skall ratificeras och ratifikationsinstrumenten skola deponeras hos belgiska utrikesministeriet, som skall underrätta alla signatärmakter och anslutna stater om sådan deposition.

Artikel 8.

a) Denna konvention skall träda i kraft mellan de två stater, vilka först ratificera den, sex månader efter dagen för depositionen av det andra ratifikationsinstrumentet.

b) Denna konvention skall för signatärmakt, vilken ratificerar konventionen efter depositionen av det andra ratifikationsinstrumentet, träda i kraft sex månader efter dagen för depositionen av denna stats ratifikationsinstrument.

Artikel 9.

Stat, som icke var företrädd vid den nionde diplomatiska sjörättskonferensen, må ansluta sig till denna konvention.

Om stats anslutning skall under rättelse lämnas belgiska utrikesministeriet, som har att på diplomatisk väg lämna alla signatärmakter och anslutna stater meddelande om sådant underrättelse.

För stat som ansluter sig skall konventionen träda i kraft sex månader efter den dag då sagda under-

(Fransk text)

cation, mais pas avant la date de son entrée en vigueur telle qu'elle est fixée à l'article 8 a).

Article 10.

Toute Haute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la conférence dans les six mois.

Article 11.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge qui en avisera les autres Parties Contractantes par la voie diplomatique.

Article 12.

a) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente convention s'applique aux territoires ou à certains des territoires dont elle as-

(Engelsk text)

receipt of such notification but not before the Convention has come into force in accordance with the provisions of Article 8 a).

Article 10.

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a conference be convened in order to consider amendments to the Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the conference within six months thereafter.

Article 11.

Any High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all the other High Contracting Parties of such notification.

Article 12.

a) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall extend to any of the terri-

(Översättning)

rättelse mottogs, dock ej innan konventionen trätt i kraft enligt artikel 8 a).

Artikel 10.

Fördragsslutande part äger, sedan tre år förflutit efter det att konventionen trätt i kraft för dess vidkommande, när som helst påfordra sammankallande av en konferens för överbäggande av förslag till ändring av konventionen.

Vill fördragsslutande part begagna sig av denna rätt, skall underrättelse därom lämnas belgiska regeringen, som har att sammankalla konferensen inom sex månader därefter.

Artikel 11.

Fördragsslutande part äger uppsäga denna konvention när som helst efter det den trätt i kraft för dess vidkommande. Uppsägningen skall erhålla verkan ett år efter den dag då underrättelse om densamma mottogs av belgiska regeringen; denna har att på diplomatisk väg lämna alla övriga fördragsslutande parter meddelande om sådan underrättelse.

Artikel 12.

a) Fördragsslutande part äger vid ratifikationen eller anslutningen eller när som helst därefter skriftligen underrätta belgiska utrikesministeriet att konventionen skall äga tillämpning å område, för vars internationella förbindelser parten sva-

(Fransk text)

sure les relations internationales. La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Ministère des Affaires étrangères de Belgique, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante.

b) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe a) de cet article, pourra à tout moment aviser le Ministère des Affaires étrangères de Belgique que la Convention cesse de s'appliquer au territoire en question. Cette dénonciation prendra effet dans le délai d'un an prévu à l'article 11.

c) Le Ministère des Affaires étrangères de Belgique avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 10 mai 1952, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

(Engelsk text)

tories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.

b) A High Contracting Party which has made a declaration under paragraph a) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall cease to extend to such territory and the Convention shall one year after the receipt of the notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs cease to extend thereto.

c) The Belgian Ministry of Foreign Affairs shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.

Done at Brussels, in a single copy, May 10, 1952, in the French and English languages, the two texts being equally authentic.

(Översättning)

rar. Konventionen skall sex månader efter den dag då belgiska utrikesministeriet mottog underrättelsen bliva tillämplig å sådant område, dock tidigast den dag konventionen träder i kraft för den fördragsslutande parten själv.

b) Fördragsslutande part, som avgivit förklaring jämlikt a) i denna artikel att konventionen skall utsträckas att gälla jämväl för område, för vars internationella förbindelser parten svarar, äger när som helst därefter skriftligen underrätta belgiska utrikesministeriet att konventionen skall upphöra att gälla för sådant område; ett år efter det belgiska utrikesministeriet mottagit dylik underrättelse skall konventionen upphöra att gälla för området.

c) Belgiska utrikesministeriet skall på diplomatisk väg lämna alla signatärmakter och anslutna stater meddelande om underrättelse, som mottagits jämlikt denna artikel.

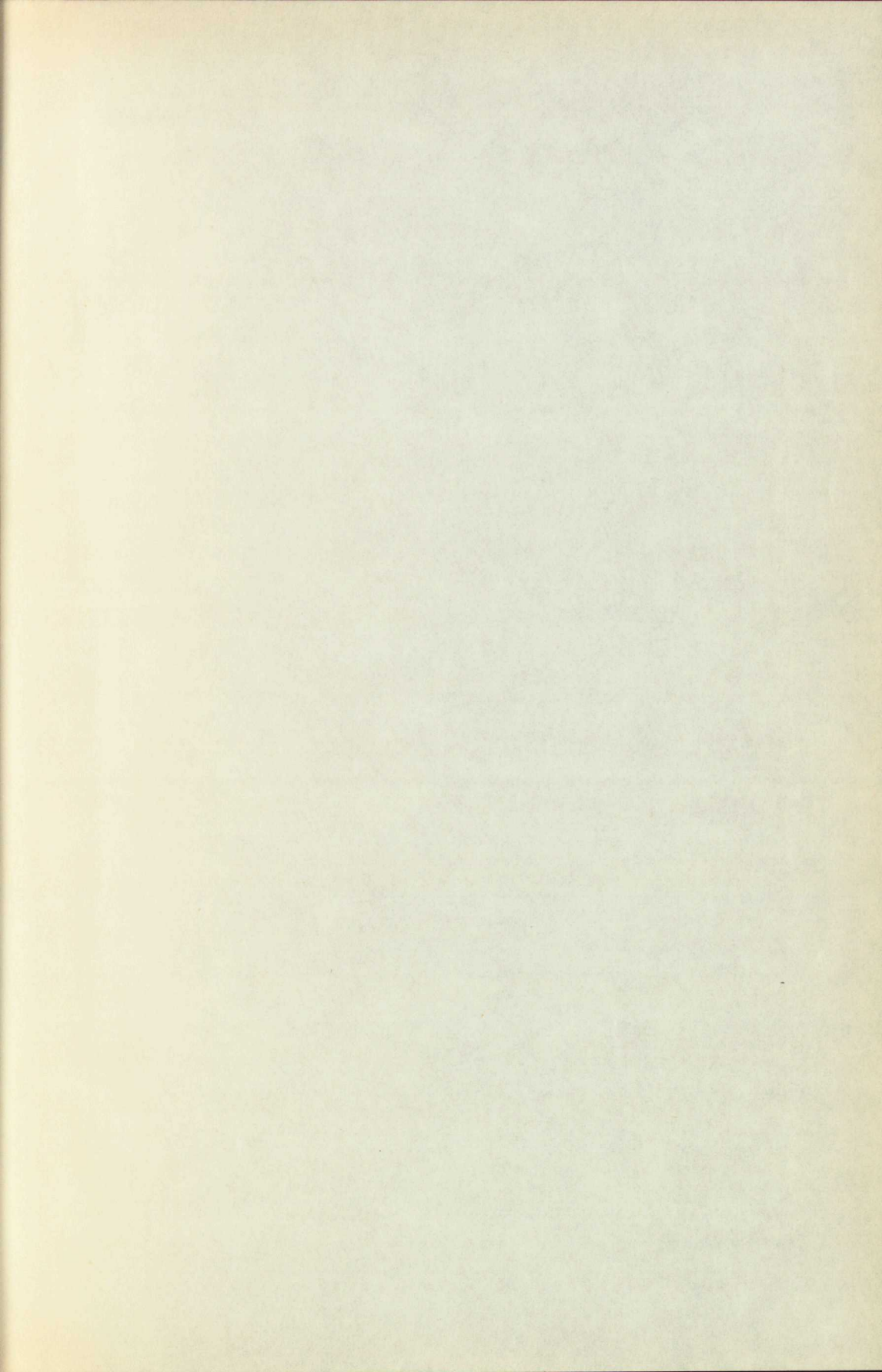
Som skedde i Bryssel den 10 maj 1952 i ett exemplar, vars franska och engelska text skola äga lika vitsord.

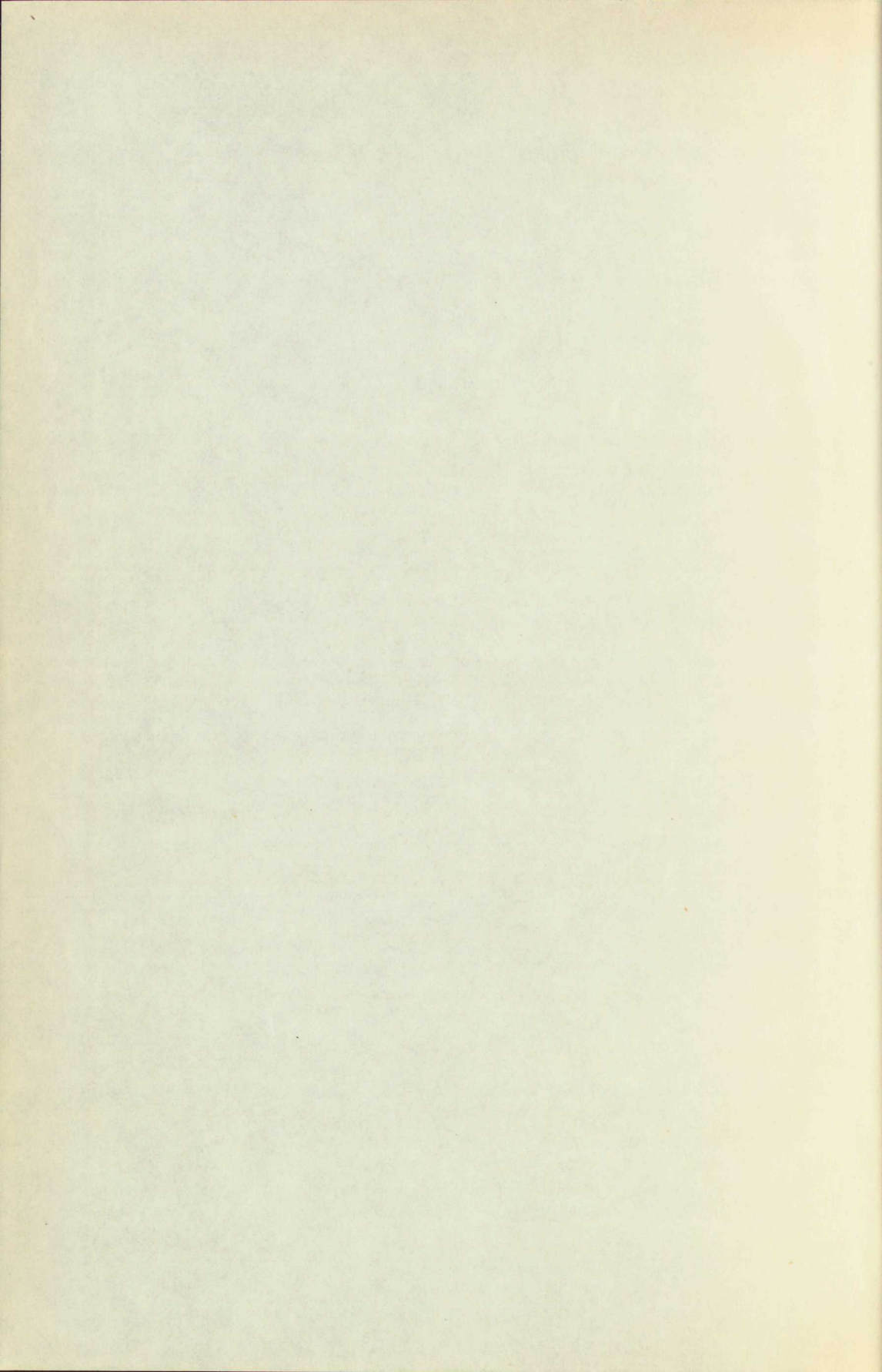
den konventionen skall vara gällande
 efter den dag då belgiska rikss-
 ministret mottog underrättelsen
 tiller tillämpning i sådant område
 för tillfället den dag konventionen
 träder i kraft för den förbundsstaten
 de parten själv.

2. b. Förbundsstaten skall, som av-
 givet förklarings förklaring av i denna
 artikel av konventionen skall ut-
 stämmas till gälla förbundsstaten
 de för vars internationella förbindelse
 en parten svarar, äger rätt som helst
 däröver skriftligen underrätta bel-
 giska utrikesministeriet att konven-
 tionen skall upphöra att gälla för så-
 dant område, ett år efter det belgiska
 utrikesministeriet mottagit dylikt
 underrättelse skall konventionen
 upphöra att gälla för området.

3. Belgiska utrikesministeriet skall
 på diplomatisk väg förmedla alla så-
 dana underrättelser och andra skrift-
 meddelanden om underrättelser som
 mottagits jämte förklarings artiklar.
 Som skedd i Bryssel den 19 maj
 1902 i ett exemplar, vars tyska och
 engelska text skall vara lika värda.







NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1965

1. Transportekonomisk forskning i Norden.
3. Enkelte mellomriksveger mellom Norge og Sverige.

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1965

Systematisk förteckning

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

Justitiedepartementet

Sammanställning av remissyttranden över författningsutredningens förslag till ny författning. Del 1: Allmänna uttalanden samt 1 och 2 kap. i förslaget till regeringsform. [2] Del 2: Kap. 3, 4 och 5 i förslaget till regeringsform. [3]
Rättegångshjälp. [13]
Godtrosvörvärk av lösöre. [14]
Fastställande av faderskapet till barn utom äktenskap. [17]
Fartygs befälhavare. Gemensamt haveri och dispasch. Ansvarsbestämmelser m. m. [18]

Utrikesdepartementet

Sveriges sjöterritorium. [1]

Socialdepartementet

Tandvårdsförsäkring. [4]

Kommunikationsdepartementet

Skånes och Hallands vattenförsörjning. [8]

Finansdepartementet

Måttenheter. [5]

Ecklesiastikdepartementet

Antikvitetskollegiet. [10]
1963 års universitets- och högskolekommitté 1. Utbyggnaden av universitet och högskolor. Lokalisering och kostnader I. [11] 2. Utbyggnaden av universitet och högskolor. Lokalisering och kostnader II. Specialutredningar. [12]
De svenska utlandsförsamlingarnas ekonomi. [15]

Jordbruksdepartementet

Ny jordförvärvslag. [16]

Inrikesdepartementet

Om den kommunala självstyrelsens lokala förankring. [6]
Praktik- och feriearbetsförmedling. [7]
Arbetsmarknadspolitik. [9]

