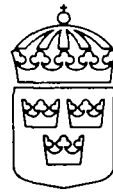


Lagutskottets betänkande

1985/86:26



LU
1985/86:26

om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1), m. m.
(prop. 1985/86:85)

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet *dels* proposition 1985/86:85 vari bl. a. föreslås att bestämmelserna i sjötrafikförordningen om ansvar för vårdslöshet i sjötrafik och obehörigt avvikande från sjöolycksplats ("smitning") arbetas in i sjölagen, *dels* en motion (m) vari föreslås vissa ändringar i propositionens förslag. Utskottet förordar med anledning av motionen att bestämmelserna om "smitning" ändras. I övrigt tillstyrks propositionen och avstyrks motionen.

Utskottet behandlar vidare i betänkandet en motion (fp) om införande av promilleregler till sjöss och två motioner (s) om införande av en obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar. Utskottet avstyrker bifall till motionerna. När det gäller frågan om ansvarsförsäkring för fritidsbåtar anser utskottet att frågan bör vila i avvaktan på att ett förslag om registrering av fritidsbåtar kan föreläggas riksdagen.

Propositionen

I proposition 1985/86:85 föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) att riksdagen

dels godkänner att regeringen framdeles utan riksdagens medverkan får besluta om befogenheten att utfärda lokala sjötrafikföreskrifter,

dels antar i propositionen framlagda förslag till

1. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1),
2. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
3. lag om upphävande av vissa författningar om sjötrafik.

Lagrådets yttrande har inhämtats över lagförslagen; i fråga om lagförslag i dock endast delvis.

Lagförslagen har tagits in i *bilaga 1* till betänkandet.

Motion väckt med anledning av propositionen

Motion 1985/86:288 av Allan Ekström (m) vari yrkas att riksdagen vid behandlingen av proposition 1985/86:85 företar de ändringar i förslaget till lag om ändring i sjölagen som förordas i motionen.

Fristående motioner

Motion 1985/86:L229 av Sture Thun och Torsten Karlsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ekonomiskt skydd för tredje man även vid sjöolyckor.

Motion 1985/86:L248 av Birger Rosqvist och Arne Andersson i Gamleby (båda s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om försäkring för trafik med fritidsbåtar i enlighet med de riktlinjer som angetts i motionen.

Motion 1985/86:L278 av Elver Jonsson och Margareta Andrén (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att samma regler beträffande nykterhet bör gälla vid framförandet av fartyg som gäller vid framförande av fordon på land,
2. att riksdagen begär att regeringen tar initiativ till en bättre undervisning om krav på nykterhet till sjöss i enlighet med vad som anförts i motionen.

Utskottet

Inledning

Då regeringsformen trädde i kraft år 1975 fanns de offentligrättsliga föreskrifterna som gällde trafik, transporter och kommunikationer i relativt stor omfattning i författningar som hade beslutats av regeringen. En del av bestämmelserna hade sådan karaktär att de enligt den nya regeringsformen skulle meddelas genom lag. Ett arbete på att anpassa bestämmelserna till regeringsformens krav på lagform har pågått under en längre tid. Som ett led i detta arbete har inom kommunikationsdepartementet gjorts en genomgång av sjötrafikkörfattningarna. De nu i propositionen framlagda förslagen har i huvudsak till syfte att på detta område tillgodose kravet på lagform.

Förutom de i propositionen framlagda förslagen behandlar utskottet i betänkandet även vissa frågor om onykterhet till sjöss och om införande av obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar.

I propositionen föreslås att bestämmelserna i sjötrafikförordningen (1962:150) om ansvar för vårdslöshet i sjötrafik och obehörigt avvikande från sjöolycksplats arbetas in i sjölagen, som redan innehåller likartade ansvarsbestämmelser. I propositionen föreslås vidare en ändring i förtydligande syfte i sjölagens bestämmelse om ansvar för onykterhet till sjöss. Dessutom överförs bestämmelserna i sjötrafikkungörelsen (1962:267) om prejning och visitering till sjölagen.

Sjötrafikkungörelsen innehåller ett kapitel med särskilda bestämmelser för krigsförhållanden. Den som bryter mot dessa bestämmelser kan dömas till fängelse. Denna ansvarsbestämmelse föreslås ersatt med en straffbestämmelse i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (bemyndigandelagen). Vidare föreslås att i denna lag skall införas ett bemyndigande för regeringen att meddela tillstånd att bruka sväware. I samma lag föreslås också ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om sjövägmärken.

Slutligen föreslås att lagändringarna träder i kraft den 1 juli 1986, då enligt ett särskilt lagförslag sjötrafikförordningen, sjötrafikkungörelsen och förordningen om tillstånd för brukande av sväware upphör att gälla.

Vårdslöshet i sjötrafik

Bestämmelser om vårdslöshet i sjötrafik finns såväl i sjölagen som i sjötrafikförordningen. I 324 § sjölagen stadgas straff för den som fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka. Straffskalan upptar böter eller fängelse i högst sex månader. Vid grovt brott är straffet fängelse i högst två år.

Sjötrafikförordningen föreskriver i 4 § första stycket att det vid förande av fartyg eller vid dess förankring eller förtöjning skall iakttas den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna. Den som brister i sådan omsorg och varsamhet döms enligt 17 § första stycket till dagsböter om inte oaktsamheten är ringa. Enligt sjötrafikförordningen bestraffas således enbart rent navigatoriska förseelser.

Sjötrafikförordningens bestämmelse om vårdslöshet i sjötrafik är tillämplig endast vid sjötrafik inom Sveriges sjöterritorium. Sjölagens bestämmelse däremot kan bli tillämplig även vid färd på internationellt vatten i enlighet med de regler om tillämpligheten av svensk lag som finns intagna i 2 kap. brottsbalken.

I propositionen föreslås att ansvarsbestämmelsen i sjötrafikförordningen arbetas in i sjölagen. Enligt den nya lydelsen av 324 § skall den som brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka dömas, om oaktsamheten inte är ringa, för vårdslöshet i sjötrafik till böter eller fängelse i sex månader. Den särskilda straffskalan för grovt brott föreslås bibehållen. Förslaget innebär i fråga om den straffbara personkretsen att den nuvarande begränsningen enligt sjölagen till personer som fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss tas bort. Däremot behålls sjölagens bestämning av det straffbara området vilket medför att även andra förseelser än rent navigatoriska straffbeläggs.

I motion 288 (m) framhålls att den nya bestämmelsen innebär en utvidgning av det straffbara området. Enligt den nya lydelsen kan, framhåller motionären, även en matros som slarvar vid hanterandet av fartygets egna lastkranar komma att omfattas av bestämmelsen. Detsamma kan gälla den som hanterar en flotte eller flytande bryggponton på ett olämpligt sätt. Motionären anser att det saknas skäl för den föreslagna utvidgningen och yrkar avslag på förslaget.

Utskottet konstaterar för sin del att förslaget i propositionen inte enbart utgör ett formellt överförande av sjötrafikförordningens bestämmelse till sjölagen utan innebär, som motionären påpekar, en utvidgning av det straffbara området. Sålunda kommer en person som inte fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss att framdeles kunna dömas inte som i dag enbart för rent navigatoriska förseelser utan även för andra brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka. Vidare kommer han att i vissa fall kunna åläggas ansvar för förseelser begångna på internationellt vatten under det att hans ansvar i dag är begränsat till förseelser begångna inom Sveriges sjöterritorium. Det bör också påpekas att för förseelser begångna av personer som inte fullgör uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss kommer att gälla en strängare straffskala än tidigare. Som utskottet redovisat ovan kan nämligen för förseelser som strider mot sjötrafikförordningen endast dömas till böter medan enligt sjölagens bestämmelse om vårdslöshet i sjötrafik maximistrafik är fängelse i sex månader.

Utskottet vill stryka under att utvidgningen av det straffbara området emellertid inte torde komma att i praktiken få någon större betydelse. Redan i dag omfattar nämligen bestämmelsen i 324 § en tämligen vid krets av personer som kan anses fullgöra tjänst som har betydelse för säkerheten till sjöss. Som framhålls i propositionen brukar hit räknas t. ex. radiotelegrafister, maskinister, rorgångare och utkikar. Det bör vidare påpekas att för straffbarhet krävs att den misstänkte brustit i gott sjömanskap. Härigenom torde var och en som inte deltar i fartygets säkra framförande eller handhavande falla utanför den straffbara kretsen. När det gäller lasthanteringen, som motionären tagit som exempel, torde den oftast inte ha någon inverkan på fartygets säkra framförande. Skulle lasthanteringen emellertid i något fall inverka på säkerheten för fartyget och de ombordvarande blir straffbestämmelsen tillämplig även när lasthanteringen utförs av exempelvis en okvalificerad jungman. För straffbarhet krävs dock att oaktsamheten inte är ringa. Enligt utskottets mening måste det anses rimligt att en person som på fartyget visserligen inte fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss men som ändå deltar i fartygets säkra framförande eller handhavande och därvid brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka kan fällas till ansvar för sitt handlande. Utskottet tillstyrker därför den föreslagna lydelsen av 324 § sjölagen och avstyrker följaktligen motion 288 i denna del.

Bestämmelsen i 324 § sjölagen blir i likhet med vad som nu gäller för motsvarande bestämmelse i sjötrafikförordningen tillämplig även vid vissa förseelser som begås utanför fartyget. Även en matros som exempelvis på en kaj är sysselsatt med fartygets förtöjning och därvid brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka kan fällas till ansvar för vårdslöshet i sjötrafik.

Utskottet vill tillägga att med den föreslagna utformningen av 324 § sjölagen inte åsyftas någon straffskärpning när det gäller de förseelser som redan är straffbelagda. Genom att sjötrafikförordningens bestämmelse om vårdslöshet i sjötrafik arbetas in i 324 § sjölagen kommer emellertid, som utskottet redovisat ovan, vissa förseelser som i dag är belagda med bötesstraff att formellt kunna föranleda fängelsestraff. Det förhållandet får enligt utskottets mening dock inte tas till intäkt för att ådöma gärningsmannen ett strängare straff än som hade utdömts om de gamla bestämmelserna alltså varit tillämpliga.

Obehörigt avvikande från plats för sjöolycka

Även i fråga om obehörigt avvikande från sjöolycksplats (smitning) finns bestämmelser i såväl sjölagen som sjötrafikförordningen.

Enligt 223 § sjölagen åligger det befälhavare på fartyg som stött samman med annat fartyg att lämna det andra fartyget och de ombordvarande där all behövlig och möjlig hjälp för räddning ur den genom sammanstötningen uppkomna faran, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och de ombordvarande. Han skall därjämte för det andra fartygets befälhavare uppge namnet på det egna fartyget och dess hemort samt den ort eller hamn varifrån fartyget kommer och den dit det skall gå.

Bestämmelsen har sin grund i en år 1910 antagen internationell konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning, vilken konvention ratificerats av Sverige år 1913. Enligt artikel 8 i konventionen åligger det, om sammanstötning har ägt rum, befälhavaren å vartdera fartyget att, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg, dess besättning och passagerare, lämna hjälp åt det andra fartyget samt dess besättning och passagerare. Befälhavaren är likaledes skyldig att såvitt möjligt för det andra fartyget uppge namnet på sitt eget fartyg och dess hemort, även om de orter varifrån han kommer och dit han skall gå.

Bestämmelsen i 223 § sjölagen och artikel 8 i konventionen har som framgår av de redovisade texterna överensstämmande lydelse med det undantaget att i 223 § sjölagen skyldigheten att uppge namn m. m. inte begränsats av att det är möjligt att lämna den föreskrivna uppgiften. En sådan uttrycklig begränsningsregel har inte ansetts nödvändig för svensk rätts del. Självfallet kan en befälhavare på ett fartyg, som saknar namn, inte fällas till ansvar för att han inte uppgivit något namn på fartyget.

Vid sidan av den räddningsplikt som föreskrivs i 223 § vid sammanstötning av fartyg finns en mer allmän räddningsplikt inskriven i 62 § sjölagen. Enligt 62 § första stycket åligger det sålunda befälhavare, om det egna fartyget råkar i sjönöd, att göra allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande samt bevara fartyget och lasten. Anträffar en befälhavare någon annan i sjönöd är han enligt andra stycket skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställda, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande. Får befälhavaren i annat fall kännedom om att någon är i sjönöd eller får han kunskap om fara som hotar sjötrafiken är han under samma förutsättning som nyss angetts skyldig att vidta åtgärder för att rädda den nödställda eller avvärja

faran i enlighet med de föreskrifter som regeringen meddelat för sådana fall. I ett tredje stycke i paragrafen har gjorts en hänvisning till 223 § i fråga om befälhavarens skyldighet att lämna hjälp när hans fartyg sammanstött med annat fartyg.

Befälhavare som försummar vad som åligger honom enligt 62 § andra stycket, när annan är i sjönöd eller när fara hotar sjötrafiken, eller enligt 223 §, när fartyg stött samman med annat fartyg, döms enligt 327 § sjölagen till böter eller fängelse i högst två år.

Skyldigheten att lämna identitetsuppgifter enligt 1910 års sammanstöttningskonvention har liksom bestämmelsen i 223 § sjölagen i rättspraxis ansetts gälla endast i fråga om handelsfartyg. Eftersom det befanns angeläget att ålägga även förare av fritidsbåtar en skyldighet att vid sjöolycka lämna erforderliga identitetsuppgifter m. m. infördes år 1970 en smitningsbestämmelse i 4 § sjötrafikförordningen. I andra stycket i 4 § föreskrivs att den som, med eller utan egen skuld, haft del i uppkomsten av sjöolycka inte får, såvitt inte tvingande skäl föreligger, avlägsna sig från olycksplatsen eller på annat sätt undandra sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder som olyckan skäligen föranleder, såsom omhändertagande av nödställd eller skadad person. Han får inte heller undandra sig att uppge namn och hemvist eller att lämna upplysningar om händelsen. I stället för namn och hemvist får befälhavare på fartyg, som är infört i fartygsregistret, uppge fartygets namn och hemort. Den som uppsåtligen underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 4 § andra stycket döms enligt 17 § andra stycket till böter eller fängelse i sex månader.

I propositionen föreslås att 223 § sjölagen upphävs, att hänvisningen i 62 § till 223 § slopas, att straffbestämmelsen i 327 § ändras samt att sjötrafikförordningens smitningsbestämmelse efter vissa ändringar överflyttas till sjölagen och införs i en ny 326 §. Den nya bestämmelsen föreslås få följande lydelse.

Om den som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av sjöolycka, genom att utan tvingande skäl avlägsna sig från olycksplatsen eller på annat sätt, undandrar sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, som olyckan skäligen bör föranleda, döms han till böter eller fängelse i högst ett år. Detsamma gäller den som undandrar sig att uppge namn och hemvist eller att lämna upplysningar om händelsen. Befälhavare på fartyg som är infört i fartygsregistret skall dessutom uppge fartygets namn och hemort liksom den ort eller hamn varifrån fartyget kommer och den dit det skall gå.

Bestämmelsen har fått sin slutliga lydelse efter lagrådets prövning. I lagrådsremissens förslag saknades den del av bestämmelsen som ålägger befälhavaren skyldighet att uppge den ort eller hamn varifrån fartyget kommer eller den dit det skall gå.

I motion 288 (m) kritiserar propositionens förslag. Motionären påpekar att hänvisningen i lagtexten till "fartygsregistret" är missvisande eftersom det inte finns något register med beteckningen fartygsregistret. I motionen hävdas vidare att bestämmelsen alltfjämt avviker från konventionstexten. Genom anknytning i lagtexten till registreringen kommer inte alla befälhavare på handelsfartyg att omfattas av skyldigheten att lämna uppgifter om fartygets namn m. m. Med hänsyn till att lagtexten utformats i nära anslutning till motsvarande bestämmelse i trafikbrottslagen uppkommer enligt

motionären vidare fråga om det fortfarande finns någon räddningsplikt. Motionären kritiserar också att i propositionen inte närmare anges vilken krets av "smitare" som avses med bestämmelsen. Sammanfattningsvis anser motionären att bestämmelsen har sådana brister att det är nödvändigt med en omarbetning. Motionären yrkar att 223 § och straffbestämmelserna i 327 § förblir oförändrade samt att den nya smitningsbestämmelsen omarbetas.

Vad först angår hänvisningen i lagtexten till "fartygsregistret" är den som motionären påpekar felaktig. Uppenbart har hänvisningen hämtats från den nuvarande bestämmelsen i sjötrafikförordningen. När den bestämmelsen infördes fanns endast ett register, "fartygsregistret". Fr. o. m. den 1 januari 1976 förs emellertid förutom ett skeppsbyggnadsregister två fartygsregister. Över större fartyg, betecknade skepp, förs ett skeppsregister medan över andra fartyg som enligt sjölagen kallas båtar förs ett båtregister enligt bestämmelser i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. Det bör vidare observeras att den nu föreslagna bestämmelsen i 326 § även omfattar befälhavare på utländska fartyg som är registrerade i resp. hemlands olika fartygsregister. Redan av här angivna skäl måste således den föreslagna lagtexten ändras.

Beträffande därefter förslagets utformning i övrigt vill utskottet hänvisa till att lagrådet vid sin granskning (prop. s. 21—22) konstaterat att de nuvarande reglerna i 223 § ger tydligare uttryck än den föreslagna 326 § åt principen att fartygsbefälhavare har en långtgående skyldighet att vidta räddningsåtgärder efter kollision med ett annat fartyg och i därmed jämställda situationer. Betydelsen av denna princip gör det enligt lagrådets mening beklagligt, om 223 § måste helt avskaffas och ersättas med endast ett straffstadgande för avvikande från olycksplats. Lagrådet har också anmärkt på att det remitterade förslaget inte var helt förenligt med 1910 års sammanstötningskonvention. Mot den här angivna bakgrunden har lagrådet sett fördelar i att behålla 323 § med den därtill knutna straffsanktionen i 327 § samt hänvisningen till 223 § i 62 §. De från sjötrafikförordningen hämtade reglerna om obehörigt avvikande från sjöolycksplats har lagrådet ansett kunna placeras i en ny 328 §. Lagrådet lämnade ett förslag till lydelse.

I slutprotokollet (prop. s. 24—25) förklarar sig departementschefen dela lagrådets uppfattning att den föreslagna ansvarsbestämmelsen i 326 § inte lika entydigt som den nuvarande regeln i 223 § ger uttryck åt principen om fartygsbefälhavarens långtgående skyldighet att vidta räddningsåtgärder. Enligt departementschefen kvarstår dock principen om fartygsbefälhavarens långtgående skyldighet att vidta räddningsåtgärder oförändrad efter den föreslagna ändringen. Att denna princip inte lika pregnant kommer till uttryck i den föreslagna bestämmelsen är emellertid enligt departementschefens uppfattning en betydligt mindre olägenhet än att ha två ansvarsbestämmelser om obehörigt avvikande från olycksplats. Med anledning av lagrådets påpekande att den föreslagna bestämmelsen inte är helt förenlig med 1910 års sammanstötningskonvention föreslår departementschefen som utskottet ovan redovisat ett tillägg till 326 §. Därefter föreligger enligt departementschefen alltjämt en mindre avvikelse från konventionens ordalydelse. Departementschefen anser att konventionens syfte emellertid uppfylls genom den föreslagna regeln.

Utskottet vill för sin del peka på att det enligt svensk rätt inte föreligger någon allmän räddningsplikt. Reglerna om obehörigt avvikande från trafikolycksplats på land har inte ansetts innefatta någon skyldighet att vidta olika former av räddningsåtgärder. Annorlunda är, som framgår av det ovan anförda, förhållandena till sjöss. Sedan långt tillbaka har fartygsbefälhavaren haft en långtgående skyldighet att vidta räddningsåtgärder. Befälhavarens räddningsplikt gäller inte endast vid sammanstötningar och i därmed jämställda fall och där det egna fartyget således är involverat i olyckan. Även i sådana fall där befälhavaren anträffar någon i sjönöd eller i annat fall får kännedom om att någon är i sjönöd, t. ex. genom ett radiomeddelande, föreligger en skyldighet att vidta åtgärder för att rädda den nödställda. Räddningsplikten utgör således en central del i bestämmelserna om obehörigt avvikande från sjöolycksplats.

Mot den nu angivna bakgrunden anser utskottet det olyckligt om en bestämmelse som ger ett tydligt uttryck för den viktiga principen om befälhavarens räddningsplikt nu skulle utgå ur lagstiftningen. Detta särskilt eftersom den i 4 § sjötrafikförordningen gjorda hänvisningen till att i nödvändiga åtgärder ingår omhändertagande av nödställd eller skadad person inte tagits med i den i propositionen föreslagna bestämmelsen.

Om förslaget i propositionen genomförs kommer räddningsplikten framdeles till tydligt uttryck i sjölagen endast i den allmänna bestämmelsen om räddningsplikt i 62 §. I vilken utsträckning den bestämmelsen även omfattar de fall som i dag faller in under 223 § är tveksamt. Enligt utskottets mening har 223 § ett vidare tillämpningsområde än 62 §. Enligt sistnämnda bestämmelse föreligger en skyldighet att rädda den nödställda, dvs. en person, medan det i sammanstöttningsfallen enligt 223 § föreligger en räddningsplikt förutom beträffande de ombordvarande på det nödställda fartyget också i fråga om själva fartyget. Frågan om en gärning faller under 62 § eller 223 § har i praktiken inte haft någon större betydelse eftersom för brott mot bestämmelserna gäller samma maximistraff, fängelse i högst två år. För brott mot den nu föreslagna bestämmelsen i 326 § stadgas emellertid ett maximistraff av fängelse i högst ett år. I fortsättningen kommer således, om förslaget genomförs, frågan huruvida en gärning är att hänföra till 62 § eller till smitningsregeln i den nya 326 § att få stor betydelse. Det anförda visar att propositionens förslag kan leda till tveksamhet om i vilken utsträckning det föreligger en räddningsplikt och vilket straff som kan åläggas för ett brott mot räddningsplikten. Utskottet vill också helt allmänt påpeka att om ur lagtexten tas bort ett centralt inslag i en bestämmelse, detta lätt kan ge intryck av att lagstiftarna inte längre fäster samma vikt vid detta inslag som tidigare.

Vad slutligen angår frågan om bestämmelsen i 326 § är helt förenlig med 1910 års sammanstöttningskonvention medger departementschefen att det även efter den med anledning av lagrådsgranskningen gjorda ändringen föreligger en mindre avvikelse från konventionens ordalydelse. Departementschefen syftar härvid på att enligt den föreslagna bestämmelsen enbart fartygsbefälhavare på fartyg som är infört i fartygsregister blir skyldig att lämna uppgift om fartyget och dess färdväg. I konventionstexten däremot görs ingen uttrycklig begränsning till registrerade fartyg. I fartygsregister

brukar som regel endast införas handelsfartyg och inte t. ex. statsfartyg. Som utskottet ovan redovisat har emellertid konventionens bestämmelser i rättstillämpningen ansetts gälla endast i fråga om handelsfartyg. Mot denna bakgrund anser departementschefen avvikelserna betydelselösa.

Utskottet vill framhålla att den i bestämmelsen föreslagna anknytningen till fartygets registrering leder, som motionären påpekar, till avvikelser från konventionen även i andra fall. Enligt sjölagen föreskrivs vissa tidsfrister inom vilka ett nybyggt fartyg eller ett äldre t. ex. från utlandet förvärvat fartyg måste anmälas för registrering. Under det att dessa tidsfrister löper kan fartyget framföras utan att vara registrerat. Man kan inte heller utesluta att en fartygsägare av någon anledning dröjer med eller helt underlåter att anmäla fartyget till registrering. Inte heller kan man i fråga om utländska fartyg utgå från att fartyget alltid är registrerat. I sådana fall som utskottet nu redovisat föreligger ingen skyldighet enligt den föreslagna 326 § att lämna uppgift om fartyget och dess färdväg medan en sådan skyldighet föreligger enligt konventionen.

Utskottet har i andra sammanhang understrukit vikten av att man vid utformandet av lagstiftning som bygger på internationella konventioner så nära som möjligt följer konventionens text. I annat fall löper man en risk att bli betraktad som inte konventionstrogen. Enligt utskottets mening måste det föreliggande skäl av betydande vikt för att man skall utforma en lagtext som avviker från ordalydelsen i en till grund för lagen liggande konvention. Utskottet kan inte finna att sådana skäl finns i nu föreliggande fall.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att den föreslagna bestämmelsen i 326 § förutom att den innehåller ett direkt fel inte är helt förenlig med 1910 års sammanstöttningskonvention. Vidare medför som utskottet visat förslaget i propositionen att låta 223 § utgå inte obetydliga nackdelar. Enligt utskottets mening finns det därför mycket som talar för att man i stället bör välja den av lagrådet föreslagna lösningen med två skilda ansvarsbestämmelser. Det bör dock framhållas att även lagrådets förslag inte är invändningsfritt. Sålunda kan det anses mindre tillfredsställande att i samma lag ha två straffstadganden, vars gärningsbeskrivningar delvis täcker varandra. Enligt utskottets mening är det emellertid en betydligt mindre olägenhet att i sjölagen ha två ansvarsbestämmelser om obehörigt avvikande från sjöolycksplats än en lagstiftning som har de nackdelar som utskottet påvisat. Självfallet är det inte omöjligt att sammanföra de båda ansvarsbestämmelserna i en paragraf. Denna skulle emellertid få en så komplicerad utformning att det enligt utskottets mening är att föredra att ha två skilda bestämmelser.

På anförda skäl tillstyrker utskottet att riksdagen med anledning av motion 288 beslutar att behålla 223 § och straffbestämmelsen i 327 § samt hänvisningen i 62 § till 223 §. Vidare bör införas en ny 328 § med den lydelse som lagrådet förordat.

Bestämmelsen i 328 § kommer att i huvudsak bli tillämplig dels generellt vid andra sjöolyckor än fartygssammanstötningar, dels vid sammanstötningar på andra personer än befälhavarna. När det gäller skyldigheten att lämna identitetsuppgifter blir bestämmelsen också tillämplig på befälhavare på fritidsbåtar. Med anledning av motionärens kritik att i propositionen

inte anges vilken krets av smitare som avses med de nya reglerna vill utskottet peka på att skyldigheten att fullgöra uppgifterna enligt 328 § åläggs den som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av olyckan. Därmed avses den som representerar ett i olyckan direkt deltagande trafikelement, t. ex. den som vid tillfället har ansvaret för ett i olyckan inblandat fartyg, vanligen befälhavaren. Även den som inte befinner sig på fartyget kan ha ansvaret. Som exempel kan nämnas den som drar en båt längs en brygga. Även den som exempelvis efter att ha fört sin båt till kaj halar in en eftersläpande lina och därvid skadar en vattenskidåkare kan omfattas av bestämmelsen. Utanför bestämmelsen faller däremot självfallet den som endast varit vittne till en sjöolycka.

Onykterhet till sjöss

I 325 § sjölagen stadgas straff för den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte på betryggande sätt kan utföra vad som åligger honom. Straffskalan upptar böter eller fängelse i högst ett år.

Onykterhetsbestämmelsen är tillämplig på all sjöfart, således även på fritidsbåtar. I syfte att tydligare framhäva att bestämmelsen också avser fritidsbåtar föreslås i propositionen en mindre omformulering av bestämmelsen. Enligt den nya lydelsen är bestämmelsen tillämplig på den som "framför fartyg eller eljest på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss". Förslaget föranleder ingen erinran från utskottets sida.

I motion L278 (fp) framhålls att uppfattningen att båtliv och alkoholförtäring hör ihop är alltför spridd. Enligt motionärerna framgår av sjösäkerhetsrådets statistik att hälften av dödsolyckorna på sjön vållas av eller drabbas personer som är alkoholpåverkade. Motionärerna hänvisar vidare till att statistiken för sommaren 1985 visar en dyster och negativ utveckling när det gäller alkoholrelaterade olyckor på sjön. Enligt motionärerna hade 64 % av fritidsbåtsolyckorna med dödlig utgång samband med alkoholpåverkan, något som innebär en ökning jämfört med föregående år. Mot bakgrund av det anförda yrkar motionärerna att riksdagen *dels* som sin mening ger regeringen till känna att samma regler om nykterhet bör gälla vid framförandet av fartyg till sjöss som vid framförandet av fordon på land (yrkande 1), *dels* begär att regeringen tar initiativ till en bättre undervisning om krav på nykterhet till sjöss (yrkande 2).

När det gäller motionärernas önskemål om att samma trafiknykterhetsregler skall gälla för trafik till sjöss som för trafik på land vill utskottet till en början peka på att den ovan redovisade onykterhetsbestämmelsen i sjölagen straffbelägger betydligt fler handlingar än motsvarande bestämmelse i trafikbrottslagen. Sålunda omfattar sjölagsbestämmelsen inte endast den som för fartyget utan även andra personer som utför viktiga uppgifter ombord. Den är vidare inte som rattfylleribestämmelsen i trafikbrottslagen inskränkt till att gälla endast motordrivna forskaffningsmedel utan är tillämplig även vid färd med t. ex. segelbåtar och roddbåtar. Däremot saknas i

sjölagen motsvarighet till den presumptionsregel i trafikbrottslagen som säger att den som fört motordrivet fordon efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 ‰ eller mer skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat föra fordonet. Inte heller finns i sjölagen någon motsvarighet till straffbestämmelsen om rattonykterhet, dvs. den bestämmelse som ålägger straff för den som framfört motorfordon med en alkoholkoncentration i blodet uppgående till 0,5 men ej till 1,5 ‰. Med hänsyn till motionärernas syfte med motionen utgår utskottet från att de med sitt yrkande avser att i sjölagen skall införas den ovannämnda presumptionsregeln och en regel om rattonykterhet. Något ytterligare förenhetligande av sjö- och landtrafikbestämmelserna i fråga om onykterhet torde inte vara avsett.

Frågan om att komplettera sjölagen med *promilleregler* har tidigare prövats av riksdagen vid flera tillfällen, senast våren 1984. Utskottet underströk då i sitt av riksdagen godkända betänkande (LU 1983/84:22) att alkoholförtäring ombord på fritidsbåtar inte var förenlig med de krav som sjölivet ställde utan i stället ledde till ökade risker för allvarliga olyckor. Utskottet framhöll vidare att trafikförhållandena till sjöss och på land dock var så olika att det inte gick att ha likalydande trafikonykterhetsregler. Bl. a. var enligt utskottets mening möjligheterna att övervaka efterlevnaden av promilleregler på Sveriges alla sjöar och vattendrag mycket begränsade. Utskottet ansåg att gällande bestämmelser i sjölagen tillgodosåg de krav som man kunde ställa på effektivt verkande regler mot trafikonykterhet till sjöss och avstyrkte då aktuellt motionsyrkande.

När fråga om införandet av promilleregler till sjöss nu åter väckts vill utskottet stryka under att syftet med trafikonykterhetsreglerna är att förhindra att transportmedlen framförs på ett inte betryggande sätt. Hur reglerna utformas blir beroende av de förhållanden under vilka transportmedlen framförs. Som utskottet framhållit vid tidigare tillfällen är trafikförhållandena på land och till sjöss så olika att man inte funnit möjligt att ha likalydande trafikonykterhetsregler. Det kan för övrigt påpekas att även trafikonykterhetsreglerna när det gäller järnvägstrafik i viss mån avviker från reglerna i trafikbrottslagen.

En förutsättning för att man skall kunna använda promilleregler är att man genom trafikkontroller eller på annat sätt kan övervaka efterlevnaden av reglerna. Som utskottet framhöll, när frågan om införande av promilleregler till sjöss senast behandlades av riksdagen, är emellertid möjligheterna att övervaka efterlevnaden av promilleregler på Sveriges alla sjöar och vattendrag mycket begränsade. Det förtjänar att nämnas att flertalet av de drunkningsolyckor som inträffat vid färd med fritidsbåtar och där den omkomne varit alkoholpåverkad skett på små insjöar, åar och andra mindre vattendrag, vilka i detta sammanhang är helt omöjliga att kontrollera. Enligt utskottets mening bör det inte förekomma att man i lagstiftningen inför ansvarsregler vars efterlevnad inte går att övervaka. Utskottet vidhåller därför sin uppfattning från år 1984 att gällande bestämmelse i sjölagen tillgodoser de krav som man kan ställa på effektivt verkande regler mot trafikonykterhet till sjöss och att några promilleregler inte bör införas. Utskottet avstyrker följaktligen bifall till yrkande I i motionen.

Med anledning av motionärernas uppgifter om alkoholfrekvensen vid drunkningsolyckor har utskottet från sjösäkerhetsrådet infordrat rådets olycksstatistik för 1985. Av denna framgår som motionärerna påpekat att alkoholpåverkan förekommit i 64 % av antalet kända fall av omkomna vid fritidsbåtsolyckor. För 1984 var motsvarande andel 60 %. Under 1985 har således skett en mindre ökning. Det bör emellertid observeras att antalet omkomna minskat från 79 personer 1984 till 57 personer under 1985. Motsvarande siffror för 1983 var 91 personer och för 1977 110 personer. Under senare år har således antalet omkomna vid fritidsbåtsolyckor sjunkit betydligt. Av statistiken framgår vidare att under 1985 i likhet med tidigare år de flesta olyckorna skett i små öppna båtar på skyddade vatten och att i de flesta fallen olyckorna orsakats av fall över bord eller av kantring.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att statistiken inte ger något belägg för motionärernas påstående att utvecklingen under 1985 varit mycket negativ. Visserligen har andelen alkoholpåverkade bland de omkomna ökat något men det totala antalet alkoholpåverkade omkomna har dock sjunkit. Även om utvecklingen således inte kan bedömas ha varit negativ är det enligt utskottets mening emellertid angeläget att åtgärder vidtas i syfte att ytterligare nedbringa antalet drunkningsolyckor. I första hand bör man därvid satsa på information och utbildning om innehållet i gällande bestämmelser och om riskerna för olyckor vid alkoholförtäring i samband med färd på sjön.

Motionärerna i motion L278 anser att undervisning bör ske i skolan om alkoholens negativa roll i samband med sjötrafik. Även på annat sätt bör kunskaper om alkoholens skadeverkningar kunna förmedlas, t. ex. genom trafikskolorna. Enligt motionärernas mening kan undervisning i trafik och alkohol med fördel ges i samband med skepparexamen eller vid utbildning för erhållande av förarintyg.

Med anledning av vad som sålunda anförs i motionen erinrar utskottet om att i utbildningen såväl för skepparexamen som för erhållande av s. k. förarintyg ingår information om gällande bestämmelser i sjölagen och om farorna med alkoholförtäring vid användande av båt. Eftersom det för förande av flertalet fritidsbåtar inte gäller några kompetenskrav är det dock endast ett begränsat antal båtförare som får del av denna undervisning. Det är därför viktigt att man med olika informationsinsatser söker nå övriga båtägare och -förare. I sådant syfte anordnar sjösäkerhetsrådet årligen informationskampanjer inför sommarsäsongen, och enligt vad utskottet inhämtat kommer så att bli fallet även i år. Utskottet vill också peka på den omfattande informationsverksamhet som bedrivs i båtklubbar och andra sjösportsorganisationer. Som utskottet framhöll vid 1984 års behandling av frågan arbetar sjösäkerhetsrådet även mer långsiktigt med informationsverksamhet i samarbete med skolor och vuxenutbildning. Utskottet vill för sin del stryka under angelägenheten av att den informationsverksamhet som olika organ och organisationer sålunda bedriver fortsätter och, i den mån tillgängliga resurser medger, utökas och intensifieras. Något behov av att i enlighet med motionärens önskemål föreslå riksdagen att hos regeringen begära ytterligare initiativ till förbättrad undervisning på området föreligger enligt utskottets mening inte. Utskottet avstyrker därför bifall även till yrkande 2 i motion L278.

I motionerna L229 (s) och L248 (s) tas upp frågan om införande av en obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar. Motionärerna framhåller att särskilt motorstarka fritidsbåtar men även andra fritidsbåtar kan genom oskickligt framförande åstadkomma omfattande och allvarliga skador. Enligt motionärerna är det inte ovanligt att båtförarna saknar försäkring vilket kan innebära att en skadelidande kan bli helt utan ersättning. Motionärerna anser därför att det i likhet med vad som gäller för motorfordonstrafik på land bör finnas en skyldighet för ägare av fritidsbåtar att ha en ansvarsförsäkring. I motion L248 pekas på att vissa praktiska hinder för en försäkring måste undanröjas. Bl. a. måste frågan om en registrering av fritidsbåtar få en lösning.

Frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar har debatterats vid flera tillfällen i riksdagen. Utskottet behandlade frågan senast våren 1983. I sitt av riksdagen godkända betänkande (LU 1982/83:39) underströk utskottet att det är av största vikt att personer som skadas vid småbåtsolyckor kan få en fullgod ersättning. Det var därför enligt utskottets mening angeläget att ägarna av fritidsbåtar tecknade ansvarsförsäkring. Utskottet konstaterade att det dock var vanligt att fritidsbåtsägarna saknade sådan försäkring trots att premiekostnaden var låg. Med hänsyn härtill fanns enligt utskottet anledning att överväga ett system med obligatorisk ansvarsförsäkring. Utskottet påpekade att ett sådant system dock inte kunde genomföras utan någon form av registrering av fritidsbåtarna. Eftersom registreringsfrågan då ännu inte hade lösts borde enligt utskottets mening frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring tills vidare vila. Utskottet underströk emellertid angelägenheten av att ägarna av fritidsbåtar genom vederbörande myndigheters och båtsporsorganisationers försorg fick information om betydelsen av att ansvarsförsäkring tecknas för båtarna.

Vad utskottet tidigare anfört gäller alltså. Det är således, som motionärerna framhållit, i hög grad angeläget att den som skadas vid en sjöolycka kan få en fullgod ersättning; något som kan garanteras med någorlunda säkerhet endast om samtliga båtförare har en ansvarsförsäkring. Innan frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring övervägs måste dock, som utskottet påpekat, registreringsfrågan lösas. Enligt vad utskottet inhämtat pågår inom jordbruksdepartementet ett arbete med framtagandet av ett båtregister i syfte att riksdagen skall kunna förelägga ett förslag därom under hösten 1986. Båtregistret avses få en sådan utformning att det är möjligt att till registret koppla en kontrollfunktion i fråga om en obligatorisk ansvarsförsäkring. I avvaktan på att arbetet på ett båtregister slutförs bör enligt utskottets mening frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring vila. Någon åtgärd från riksdagens sida är därför inte nu påkallad. Utskottet avstyrker således bifall till motionerna L229 och L248.

Propositionen i övrigt

De förslag till ändringar i sjölagen som inte behandlats ovan föranleder inga erinringar från utskottets sida. Utskottet har inte heller något att erinra

mot förslaget till ändringar i bemyndigandelagen eller mot förslaget att sjötrafikförordningen, sjötrafikkungörelsen och svävareförordningen upphävs i en särskild lag.

LU 1985/86:26

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *vårdslöshet i sjötrafik*

att riksdagen med avslag på motion 1985/86:288 i denna del antar det i proposition 1985/86:85 framlagda förslaget till lag om ändring i sjölagen (1981:35 s. 1) såvitt avser 324 §,

2. beträffande *obehörigt avvikande från sjöolycksplats*

att riksdagen i fråga om förslaget till lag om ändring i sjölagen med anledning av motion 1985/86:288 i denna del *dels* avslår förslaget såvitt avser att 62 § ändras, att 223 § upphör att gälla, att nuvarande 326 och 327 §§ betecknas 327 resp. 328 §§ samt att en ny 326 § införs, *dels* antar 327 §§ med i *bilaga 2* som *Utskottets förslag* betecknade lydelse, *dels* antar en ny 328 § med i *bilaga 2* som *Utskottets förslag* betecknade lydelse,

3. beträffande *onykterhet till sjöss*

att riksdagen *dels* antar förslaget till lag om ändring i sjölagen såvitt avser 325 §, *dels* avslår motion 1985/86:L278 yrkandena 1 och 2,

4. beträffande *förslaget till lag om ändring i sjölagen i övrigt*

att riksdagen antar förslaget till lag om ändring i sjölagen i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt under momenten 1—3,

5. beträffande *övriga lagförslag*

att riksdagen antar de i propositionen framlagda förslagen till *dels* lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, *dels* lag om upphävande av vissa författningar om sjötrafik,

6. beträffande *lokala sjötrafikföreskrifter*

att riksdagen godkänner att regeringen framdeles utan riksdagens medverkan får besluta om befogenheten att utfärda lokala sjötrafikföreskrifter,

7. beträffande *obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar*

att riksdagen avslår motionerna 1985/86:L229 och 1985/86:L248.

Stockholm den 10 april 1986

På lagutskottets vägnar

Per-Olof Strindberg

Närvarande: Per-Olof Strindberg (m), Lennart Andersson (s), Owe Andréasson (s), Stig Gustafsson (s), Ulla Orring (fp), Inga-Britt Johansson (s), Allan Ekström (m), Bengt Kronblad (s), Inger Hestvik (s), Bengt Harding Olson (fp), Marianne Karlsson (c), Berit Löfstedt (s), Ewa Hedkvist Petersen (s), Ewy Möller (m) och Kersti Johansson (c).

1 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1891: 35 s. 1)¹

dels att 223 § skall upphöra att gälla,

dels att nuvarande 326, 327 och 328–332 §§ skall betecknas 327, 328 respektive 330–334 §§,

dels att 62, 200, 233, 299, 301, 302, 324, 325 och 350 §§ samt nya 328, 332 och 334 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas tre nya paragrafer, 59 a, 326 och 329 §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

59 a §

Om ett fartyg prejas av behörig civil eller militär myndighet, är befälhavaren skyldig att åtlyda prejningen. Om det efter prejning eller annars begärs av en behörig myndighet, är befälhavaren också skyldig att låta fartyget visiteras. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om prejning och visitering.

62 §

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

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

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

200 §

Bestämmelserna i 178 § får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 181–198 §§, 337 § andra stycket och 368 § första stycket 6 och 7 är ogiltiga

¹ Lagen omtryckt 1985: 176.

1. vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befordringen;

1. vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befordringen;

2. vid annan befordran om svensk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna svenska lagvalsregler.

Övriga bestämmelser i detta kapitel gäller endast om inte något annat är avtalat eller följer av sedvänja.

233 §

Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, medlem av besättningen eller lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Skadestånd som redaren sälunda betalat har han rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Bestämmelser om inskränkning av redares ansvarighet finns, utom i detta kapitel, i 5 och 6 kap. *samt i lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande kollisionsskade.*

Bestämmelser om inskränkning av redares ansvarighet finns, utom i detta kapitel, i 5 och 6 kap.

299 §

Ytterligare föreskrifter om förande av dagbok meddelas av *sjöfartsverket.*

Ytterligare föreskrifter om förande av dagbok meddelas av *regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.*

301 §

Sjöförklaring skall äga rum för svenskt handelsfartyg eller fiskesfartyg

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

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

3. när någon som avlidit ombord begravts i sjön;

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

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

6. när fartyget försvunnit eller övergivits i sjön;

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

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

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

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

302 §

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

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

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

324 §

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

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

Den som brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka döms, om ej oaktsamheten är ringa, för vårdslöshet i sjötrafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

325 §

Är den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel, att det måste antagas, att han icke på betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, dömes till böter eller fängelse i högst ett år.

Är den som framför fartyg eller eljest på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel, att det måste antagas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms han till böter eller fängelse i högst ett år.

326 §

Om den som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av sjöolycka, genom att utan tvingande skäl avlägsna sig från olycksplatsen eller på annat sätt, undandrar sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, som olyckan skäligen bör föranleda, döms han till böter eller fängelse i högst ett år. Detsamma

gäller den som undandrar sig att uppge namn och hemvist eller att lämna upplysningar om händelsen. Befälhavare på fartyg som är infört i fartygsregistret skall dessutom uppge fartygets namn och hemort liksom den ort eller hamn varifrån fartyget kommer och den dit det skall gå.

327 §

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

328 §

Försummar befälhavaren vad som åligger honom enligt 62 § andra stycket när annan är i sjönöd eller när fara hotar sjötrafiken, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

329 §

Försummar befälhavaren vad som enligt 59 a § eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 59 a § åligger honom vid prejning eller visitering, döms han till böter eller fängelse i högst sex månader.

330 §

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 326 eller 327 § och därigenom visat sig olämplig att utöva sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen besluta att han för viss tid eller för alltid inte skall ha rätt att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.

332 §

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 326, 327, 328 eller 329 § och därigenom visat sig olämplig att utöva sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen besluta att han för viss tid eller för alltid inte skall ha rätt att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.

Meddelas ett sådant beslut, skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsverket. I fråga om radiotelegrafist skall även televerket underrättas.

Vidtas åtgärd för att anställa åtal, får sjöfartsverket i uppenbara fall meddela beslut enligt första stycket för tiden intill dess lagakrafttagande dom föreligger eller domstolen, sedan åtal väckts, förordnar annorlunda. Finns det inte längre fog för beslutet, skall detta omedelbart hävas. Rätten till besvär hos regeringen över sjöfartsverkets beslut är inte inskränkt till viss tid.

332 §

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

334 §

Har flera medverkat till gärning som avses i 323, 324, 325, 326, 327, 328 eller 329 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

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

350 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller begränsningsfond som upprättas enligt 240 § (globalfond).

Bestämmelserna i 352–364 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 5 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

Bestämmelserna i 352–364 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 6 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1986.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer¹

dels att 1 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 3 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,
2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,
3. säkerheten i spårbunden trafik eller ordningens upprätthållande i samband med sådan trafik,
4. postbefordran eller telekommunikationer,
5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg.

¹ Lagen omtryckt 1978:233.

² Senaste lydelse 1985:18.

6. trafikregler eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför Sveriges sjöterritorium.

7. skeppsmätning.

8. trafik på väg eller i terräng.

9. fordons beskaffenhet och utrustning.

10. registrering eller annan kontroll av fordon.

11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken.

12. riksfärdtjänst.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3, 9 eller 10. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första stycket 5.

6. trafikregler, *sjövägmärken* eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför Sveriges sjöterritorium.

12. riksfärdtjänst.

13. *tillstånd att bruka svävare.*

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3, 9, 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första stycket 5.

3 §

Den som överträder föreskrift, som regeringen har meddelat med stöd av 1 § första stycket 5 eller 6 att gälla då riket är i krig eller krigsfara eller det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara vari riket har befunnit sig, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1986.

3 Förslag till

Lag om upphävande av vissa författningar om sjötrafik

Härigenom föreskrivs att följande författningar skall upphöra att gälla vid utgången av juni 1986, nämligen

1. sjötrafikförordningen (1962: 150).

2. sjötrafikkungörelsen (1962: 267).

3. förordningen (1966: 159) om tillstånd för brukande av svävare.

Av utskottet föreslagna ändringar i
propositionens förslag till lag om ändring i
sjölagen (1981:35 s. 1)

LU 1985/86:26
Bil. 2

Regeringens förslag

Utskottets förslag

327 §

Försummar befälhavaren vad som åligger honom enligt 62 § andra stycket när annan är i sjönöd eller när fara hotar sjötrafiken, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

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

328 §

*Om någon som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av sjöolycka, genom att lämna olycksplatsen utan tvingande skäl eller på annat sätt, undandrar sig att vidta de åtgärder som skäligen kan krävas av honom eller om han undandrar sig att uppge namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen, döms han, om gärningen inte är be-
lagd med straff i 327 §, till böter eller fängelse i högst ett år. Befälhavare på fartyg som är infört i fartygsregister får i stället för sitt namn och hemvist uppge fartygets namn och hem-
ort.*

