Motion till riksdagen
1985/86:288

Allan Ekström (m)

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

Förslaget till ändringar i sjölagen avser närmast två frågor, nämligen smitning och vårdslöshet i sjötrafik.

Smitning

Enligt 223 § sjölagen har fartygsbefälhavare, om hans fartyg kolliderar med annat fartyg, en långtgående skyldighet att vidta räddningsåtgärder samt att lämna uppgifter om sitt fartyg. Denna skyldighet anges på följande sätt:

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

Lagrummet är i sin tur föranlett av artikel 8 i en år 1910 antagen internationell konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning. Artikeln är av följande lydelse:

Har sammanstötning ägt rum, åligger det befälhavaren å vartdera fartyget att, så vitt det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg, dess besättning och passagerare, lämna hjälp åt det andra fartyget samt dess besättning och passagerare.

Han är likaledes skyldig att så vitt möjligt för det andra fartyget uppgiva namnet å sitt eget fartyg och dess hemort, ävensom de orter varifrån han kommer och dit han skall gå.

Åsidosättandet av dessa bestämmelser medför ej i och för sig ansvarsskyldighet för fartygsägaren.

I propositionen föreslås bl. a. att förevarande bestämmelse i sjölagen (223 §) ersätts med ett – från 4 § sjötrafikförordningen hämtat – straffstadgande för avvikande från olycksplats (smitning). Det föreslagna stadgandet skall alltså träda i stället för 223 § sjölagen. Det föreslås lyda:

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.

Mot avfattningen av det föreslagna stadgandet, 326 §, kan riktas olika anmärkningar.

I sista meningen åläggs befälhavare på fartyg som är infört i fartygsregistret att lämna vissa uppgifter om fartyget. Som framgår av 2 § är beteckningen "fartygsregister" samlingsnamn för följande slag av register, nämligen skeppsregister, båtregister och skeppsbyggnadsregister. Det är därför missvisande att som skett hänvisa till fartyg som är "infört i fartygsregistret". Det register som närmast åsyftas torde vara skeppsregistret, i vilket svenska skepp skall vara införda. Genom denna registreringsskyldighet träffas följaktligen – såsom avsikten är – handelssjöfarten. Som framgår av 11 och 12 §§ sjölagen är kravet på registrering dock ej undantagslöst. Ej heller inträder registreringsplikten genast. Den som förvärvar skepp "som är registreringspliktigt i hans hand men ej infört i skeppsregistret" har en månad på sig att göra sådan anmälan. I en annan situation har ägaren sex månader på sig från det att skeppet blivit sjösatt.

Den i förslaget gjorda anknytningen till *registreringen* får följaktligen till följd, att alla handelsfartyg *icke* kommer att omfattas av den stipulerade skyldigheten att lämna uppgift om fartygets namn och hemort. Båt som införts i båtregistret (båt som används yrkesmässigt främst för befordran av passagerare eller gods) behöver över huvud taget icke ha något officiellt namn. Handelssjöfarten fångas med andra ord in endast delvis, med påföljd att avvikelse uppkommer i förhållande till konventionen.

Nuvarande 4 § i sjötrafikförordningen – som i visst hänseende har ett vidare tillämpningsområde än 223 § sjölagen och konventionen – avser "*i rummet*" endast Sveriges sjöterritorium. Kommer transformeringen till det föreslagna stadgandet (326 §) att utvidga tillämpningsområdet? Denna ej oviktiga fråga synes över huvud taget icke berörd.

I anslutning till sistnämnda fråga reser sig spörsmålet om vilken *krets* av potentiella smitare som avses med det nya stadgandet om smitning. Vilka av de ombordvarande på ett handelsfartyg? Vilka på en nöjesbåt? Kan brottet begås på land genom att man haft del i olyckan på eller från brygga? Frågorna bör så mycket mindre lämnas obesvarade som påföljden för den som misstar sig beträffande paragrafens räckvidd kan utgöra fängelse.

Det föreslagna stadgandet (326 §) – som skall ersätta 223 § – är som nämnts hämtat från 4 § sjötrafikförordningen. Den förändringen har dock vidtagits att orden "såsom omhändertagande av nödställd eller skadad person" strukits. Den nya lydelsen överensstämmer med motsvarande bestämmelse i trafikbrottslagen. Genom den vidtagna strykningen aktualiseras den centrala frågan, vilket syfte smitningsbestämmelsen har. Vilka intressen åsyftar paragrafen att tillgodose? Som jag närmare utvecklat i en artikel i Tidskrift för Sveriges advokatsamfund (TSA) 1975 s. 41ff, betitlad Smitning – vad är det? är syftet med bestämmelsen märkligt nog icke klarlagt. Det är med andra ord högst tvivelaktigt huruvida det i trafikbrottslagens bestämmelse kan intolkas någon rättsplikt att vidta olika former av *räddningsåtgärder* och att således bispringa nödställd eller skadad person. (En annan sak är att man gör så ändå.) I allt fall föreligger icke någon sådan

skyldighet så länge man stannar kvar på olycksplatsen. Skulle det till äventyrs finnas någon rättsplikt att handla, så inträder denna först i och med att man avlägsnar sig (smiter) från platsen! Det förtjänar att anmärkas att departementschefen själv betecknat det föreslagna stadgandet (326 §) med uttrycket "obehörigt avvikande från olycksplats"; se propositionens huvudsakliga innehåll och t. ex. rubriken på s. 14. Som framgår kommer det föreslagna stadgandet i dess sålunda förändrade lydelse att på ett påtagligt sätt avvika från den bakomliggande konventionen med dess uttryckliga krav på skyldighet att lämna hjälp, en skyldighet som är lagfäst i 223 § sjölagen varmed 4 § sjötrafikförordningen är avsedd att korrespondera (prop. 1970:89 s. 11–12).

Sammanfattningsvis avviker det föreslagna stadgandet från konventionstexten i så betydande utsträckning och företer eljest sådana brister att stadgandet måste bli föremål för betydande omarbetning. Det ligger nära till hands att låta 223 § bibehållas i oförändrat skick och att detsamma, i konsekvens härmed, får gälla 327 §, eftersom de båda lagrummen är beroende av varandra. Det bör ankomma på vederbörande utskott att utarbeta erforderlig lagtext.

Vårdslöshet i sjötrafik

I dag kan icke den straffas för vårdslöshet i sjötrafik som icke fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Det straffbara beteendet måste därjämte ha ägt rum på fartyget. Genom den föreslagna ändringen av 324 § faller dessa villkor för straffbarhet bort. En matros som slarvar vid hanterandet av fartygets egna lastkranar kan därmed komma att omfattas av bestämmelsen i den nya lydelsen, om slarvet vållat skada på fartyget. Detsamma kan gälla den som hanterar en flotte eller flytande bryggponton på ett olämpligt sätt. De tidigare uppställda villkoren skall däremot gälla även framdeles för "rattfylleri till sjöss" (325 §).

Det saknas tillräckliga skäl för den föreslagna utvidgningen.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställer jag

att riksdagen vid behandlingen av proposition 1985/86:85 företar de ändringar i lagförslaget som förordas i motionen.

Stockholm den 30 januari 1986

Allan Ekström (m)