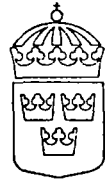


Regeringens proposition

1985/86: 85

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



Prop.
1985/86: 85

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 28 november 1985.

På regeringens vägnar

Olof Palme

Sven Hulterström

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i sjölagen (1891:35 s.1) och lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (bemyndigandelagen). Flertalet ändringar är föranledda av regeringsformens krav på lagform för vissa föreskrifter.

Ändringarna i sjölagen innebär att bestämmelserna i sjötrafikförordningen (1962:150) om ansvar för vårdslöshet i sjötrafik och obehörigt avvikande från olycksplats arbetas in i sjölagen, som redan innehåller likartade ansvarsbestämmelser. Vidare 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 bemyndigandelagen. Vidare föreslås att i denna lag skall införas bemyndigande för regeringen att meddela tillstånd att bruka svärvare. I samma lag föreslås också ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om sjövägmärken.

Flertalet föreslagna ändringar i sjölagen liksom övriga lagförslag i denna proposition har granskats av lagrådet. Propositionen innehåller därför tre huvuddelar: lagrådsremissen (s. 8), lagrådets yttrande (s. 21) och föredragande statsrådets ställningstagande till lagrådets synpunkter (s. 23).

För att få skälen till lagförslagen helt klara för sig måste läsaren ta del av alla tre texterna.

I 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 övergiva 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 sålunda 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 konossement.

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 betydighet har eller kan antagas hava uppkommit antingen på fartyget eller, medan fartyget var på väg, på egendom utanför fartyget; eller

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

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

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.

Förordnar sjöfartsverket, att sjöförklaring skall äga rum, skall underrättelse därom tillställas befälhavaren eller redaren. Hos endera av dem skall lastägarers eller lastförsäkringsgivarers 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

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 lagakraftäggande 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 dömes 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.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 september 1985.

Närvarande: statsrådet I. Carlsson, ordförande, och statsråden Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström

Föredragande: statsrådet R. Carlsson

Lagrådsremiss med förslag till ändringar i sjölagen (1891: 35 s. 1), m. m.

1 Inledning

Då den nya regeringsformen trädde i kraft år 1975 fanns de offentligrättsliga föreskrifterna som gällde trafik, transporter och kommunikationer i ganska stor utsträckning i författningar som hade beslutats av regeringen. En del av föreskrifterna i dessa författningar innebar åliggande för enskilda eller avsåg i övrigt ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden. I samma mån föll de enligt regeringsformen inom det primära lagområdet. Viss följdlagstiftning för att anpassa lagstiftningen efter den nya statsförfattningen har genomförts. Arbetet är emellertid ännu inte avslutat. Som ett led i detta arbete har inom kommunikationsdepartementet gjorts en genomgång av sjötrafiklagstiftningen för att slutligt anpassa denna efter regeringsformens regler om normgivningsrätten.

2 Motivering

2.1 Gällande ordning i huvuddrag

Den offentligrättsliga regleringen av trafiken till sjöss återfinns huvudsakligen i sjölagen (1891: 35 s. 1, omtryckt 1985: 176), sjötrafikförordningen (1962: 150, omtryckt 1975: 156, ändrad senast 1983: 466) och sjötrafikkungörelsen (1962: 267, omtryckt 1967: 115, ändrad senast 1982: 652). I förordningen (1966: 159) om tillstånd för brukande av svävare ges föreskrifter om sådant tillstånd.

Vid tillkomsten av sjötrafikförordningen inhämtades yttrande av riksdagen i fråga om ansvar för vårdslöshet i sjötrafik och obehörigt avvikande från olycksplats (4 §) samt om befogenheten att utfärda lokala sjötrafikföreskrifter (5 §). Sjötrafikkungörelsen är beslutad av regeringen utan riksdagens hörande. Förordningen om tillstånd för brukande av svävare beslutades efter riksdagens hörande.

I lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik,

transporter och kommunikationer (bemyndigandelagen) (omtryckt 1978: 233, ändrad senast 1985: 18) bemyndigas regeringen bl. a. att meddela föreskrifter som gäller sjötrafik. Av prop. 1975: 8 s. 74 f framgår att detta bemyndigande inte innebar någon ändring i beslutanderätten i fråga om ansvar för vårdslöshet i sjötrafik och obehörigt avvikande från olycksplats eller befogenheten att utfärda lokala sjötrafikföreskrifter. I propositionen erinras också om att såväl sjötrafikförordningen som sjötrafikkungörelsen innehåller straffbestämmelser med fängelse i straffskalan och att dessa bestämmelser måste – i den mån fängelsepåföljden skall behållas – tas upp i lag. Något förslag om detta var det emellertid inte möjligt att lägga fram i den propositionen. I stället hänvisades till att frågorna övervägdes inom kommunikationsdepartementet.

2.1.1 Vissa bestämmelser i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Sjölagens fjärde kapitel, 58–70 §§, om fartygs befälhavare innehåller en rad bestämmelser om befälhavarens åligganden. I 59 § första stycket slås fast att befälhavaren skall sörja för att fartyget framförs och handhas på sätt som är förenligt med gott sjömanskap. Han skall också enligt paragrafens andra stycke göra sig underrättad om de påbud och föreskrifter rörande sjöfarten, som gäller för de farvatten fartyget skall befara och på de orter det skall anlöpa. I 62 § första och andra styckena anges vad befälhavaren är skyldig att göra när fartyg eller personer råkar eller befinner sig i sjönöd. I paragrafens tredje stycke hänvisas till 223 § såvitt gäller befälhavarens skyldighet att lämna hjälp när fartyget stött samman med annat fartyg.

Sistnämnda paragraf har fått sin plats i sjölagens åttonde kapitel, 220–223 §§, om skada genom fartygs sammanstötning. Enligt 223 § åligger det befälhavare om fartyget 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. Befälhavaren skall därjämte för det andra fartygets befälhavare uppge namnet på det egna fartyget och dess hemort samt den ort eller hamn varifrån det kommer och den dit det skall gå.

I sjölagens tolfte kapitel, 296–322 §§, ges bestämmelser om dagböcker, sjöförklaring och besiktning. I 299 § bemyndigas sjöfartsverket att meddela ytterligare föreskrifter om förande av dagbok.

I sjölagens trettonde kapitel, 323–335 §§, upptas ansvarsbestämmelser. Några bestämmelser med beteckningen 333–335 §§ har inte införts i lagen. I 324 § stadgas straff för vårdslöshet i sjötrafik. Brister den som fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka döms han till böter eller fängelse i högst sex månader. Vid grovt brott är straffet fängelse i högst två år. I 325 § finns en bestämmelse om straff för onykterhet till sjöss. Om den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel, att det måste antas, att han inte på betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger

honom. döms han således till böter eller fängelse i högst ett år. Enligt 326 § stadgas straff för befälhavare som överger sitt fartyg eller som inte fullgör sina skyldigheter när fartyget är i sjönöd eller fara. I 327 § stadgas böter eller fängelse i högst två år för den befälhavare som försummar vad som åligger honom när annan är i sjönöd eller när fara hotar sjötrafiken eller när fartyget stött samman med annat fartyg.

2.1.2 Sjötrafikförordningen (1962: 150)

I sjötrafikförordningens inledande bestämmelser föreskrivs att den i London den 20 oktober 1972 avslutade konventionen om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss (de internationella sjövägsreglerna), med de ändringar som beslutades av den Internationella Sjöfartsorganisationen (IMO) den 19 november 1981, skall med vissa tillägg och undantag tillämpas i fråga om trafik med fartyg och sjöflygplan inom Sveriges sjöterritorium. Detsamma skall – om det inte strider mot tillämplig lag i främmande stat – gälla trafik med svenskt fartyg eller sjöflygplan även utanför Sveriges sjöterritorium. I 4–7 §§ finns kompletterande föreskrifter för Sveriges sjöterritorium och i 8–16 §§ för inre vatten. Därefter följer ansvarsbestämmelser i 17, 17 a och 18 §§.

Enligt 4 § första stycket gäller att man vid förande av fartyg eller vid dess förankring eller förtöjning skall iakttä den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna. Den som bryter mot denna bestämmelse döms enligt 17 § första stycket, om oaktamheten inte är ringa, till böter. I 4 § andra stycket föreskrivs att den som med eller utan egen skuld haft del i uppkomsten av sjöolycka inte får, såvida 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. Som exempel på sådana åtgärder anges 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 uppsåtligt underlåter att fullgöra skyldighet enligt 4 § andra stycket döms enligt 17 § andra stycket till böter eller fängelse i högst sex månader.

Genom 5 § första stycket bemyndigas sjöfartsverket att meddela föreskrifter som är påkallade med hänsyn till sjösäkerheten vid förande av fartyg. Enligt andra stycket får länsstyrelsen efter samråd med sjöfartsverket meddela föreskrifter om fartbegränsning, förbud mot ankring eller begränsning i rätten att utnyttja vattenområde för båttävling, vattenskidåkning eller liknande sport. Länsstyrelsen får också enligt tredje stycket efter samråd med sjöfartsverket meddela föreskrifter om andra begränsningar eller andra förbud mot användning av vattenområde för trafik med fartyg om åtgärden behövs från miljösynpunkt eller av andra säkerhetsskäl än som anges i paragrafens första stycke eller för att skydda fiskodling eller liknande företag och åtgärden inte gäller handelssjöfarten i allmän farled. Länsstyrelsen får slutligen enligt fjärde stycket efter samråd med sjöfartsverket meddela andra föreskrifter om begagnande av Sveriges sjöterrito-

rium när föreskrifterna är av tillfällig art. Den som bryter mot föreskrift meddelad med stöd av 5 § döms enligt 17 § tredje stycket till penningböter.

Enligt 5 § sjunde stycket får den myndighet som meddelar föreskrift enligt 5 § besluta att sjövägmärke skall sättas upp och var detta skall ske. Sjöfartsverket svarar för att sjövägmärke sätts upp och underhålls. Kostnaden för sjövägmärken samt för anbringande och underhåll av märkena åvilar sjöfartsverket. Den myndighet som beslutat om föreskrift meddelad uteslutande i en kommuns eller enskilds intresse får bestämma att avgift motsvarande kostnaderna för uppsättning och underhåll av sjövägmärken skall betalas av kommunen eller den enskilde.

2.1.3 Sjötrafikkungörelsen (1962: 267)

Kungörelsen inleds med allmänna bestämmelser i 1–14 §§. Därefter följer särskilda bestämmelser för krigsförhållanden m. m. i 15–20 §§. Ansvarsbestämmelser ges i 21 och 22 §§.

Kungörelsens allmänna bestämmelser omfattar bl. a. regler om prejning och visitering. I 11 § slås fast att om fartyg prejas av fartyg eller luftfartyg som tillhör försvarsmakten, polisen, sjöfartsverket eller tullverket eller prejas från land av militärt förband, polisman, lots eller tulltjänsteman så är befälhavaren skyldig att, om de nautiska förhållandena medger det, stoppa det eller lägga bi omedelbart eller om det behövs ankra. I paragrafen ges också detaljföreskrifter om vad befälhavaren skall iaktta om fartyget prejas. I 12 § första stycket stadgas att fartygsbefälhavare är skyldig att låta fartyget underkastas visitering av behörig civil eller militär myndighet. Därefter regleras bl. a. befälhavarens skyldigheter i samband med visitering av fartyget i de fyra efterföljande styckena.

Kungörelsens bestämmelser för krigsförhållanden m. m. inleds med ett stadgande i 15 § om att dessa bestämmelser skall tillämpas endast i den mån regeringen vid krig eller krigsfara, vari riket befinner sig, eller eljest under utomordentliga, av krig föranledda förhållanden förordnar om det.

I ansvarsbestämmelserna stadgas böter eller fängelse i högst sex månader för den som bryter mot bestämmelse i kungörelsen eller mot föreskrift som meddelats med stöd av sådan bestämmelse utom då det gäller brott mot en bestämmelse om skyldighet att ha nationalitetsflaggan hissad. Brott mot denna bestämmelse kan bara medföra penningböter.

2.1.4 Förordningen (1966: 159) om tillstånd för brukande av svävare

Enligt 1 § får luftkuddefarkost (svävare) inte brukas inom riket utan särskilt tillstånd. Sådant tillstånd meddelas enligt 2 § av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Tillstånd skall förenas med de villkor som fordras och begränsas att gälla viss tid. Åsidosätter innehavaren av tillståndet i väsentlig mån föreskrivna villkor får den myndighet som meddelat tillståndet återkalla det. Enligt 3 § döms föraren av svävare, som brukas utan tillstånd eller i strid mot villkor för tillståndet, till böter eller fängelse i högst sex månader. Lika med föraren döms ägaren eller den som är i hans ställe, om han inte iakttagit vad som ankommit på honom för att förekomma brottet.

I 1 § första stycket 5–7 bemyndigas regeringen – såvitt gäller sjötrafik – att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg, trafikregler eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför Sveriges sjöterritorium eller skeppsmätning.

I paragrafens andra stycke andra meningen bemyndigas regeringen också att besluta föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg. Enligt 2 § får regeringen bl. a. överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter som avses i 1 §.

2.2 Förslag till ändringar i sjölagen

Mitt förslag: Sjötrafikförordningens bestämmelser om ansvar för vårdslöshet i sjötrafik och för obehörigt avvikande från olycksplats inarbetas i sjölagen som redan innehåller bestämmelser om ansvar för sådana brott. Sjötrafikkungörelsens huvudregler om prejning och visitering överflyttas till sjölagen. Det i sjötrafikkungörelsen intagna kapitlet om särskilda bestämmelser för krigsförhållanden m. m. ersätts av ett bemyndigande i sjölagen för regeringen att vid krig eller därmed jämförbara förhållanden meddela sådana bestämmelser om trafiken till sjöss som är av betydelse för totalförsvaret. Slutligen ersätts ett bemyndigande i sjölagen för sjöfartsverket att meddela ytterligare föreskrifter om förande av dagbok av ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela sådana föreskrifter.

Skälen för mitt förslag: Förslagen är föranledda av att sjötrafikförordningen och sjötrafikkungörelsen innehåller straffbestämmelser med fängelse i straffskalan och andra föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § regeringsformen. Dessa regler bör nu tas upp i lag.

Vårdslöshet i sjötrafik

Som framgått av redogörelsen för gällande ordning finns bestämmelser om vårdslöshet i sjötrafik i såväl sjölagen som sjötrafikförordningen. Sjölagens bestämmelser innehåller fängelsepåföljd i straffskalan medan sjötrafikförordningen endast föreskriver böter.

Den första frågan som inställer sig är om det är lämpligt att i skilda författningar bibehålla två stadganden vari brottsbeskrivningarna i väsentliga avseenden täcker varandra. Om skälen till att det finns dubbla straffbestämmelser framgår följande av förarbetena.

Innan bestämmelsen om ansvar för vårdslöshet i sjötrafik infördes i sjötrafikförordningen (prop. 1962: 94 s. 13–15) var endast vårdslöshet som vållat sjöolycka straffbar enligt sjölagen. För att komma tillrätta med de trafiksäkerhetsproblem som hade uppkommit med den ökade småbåtstrafiken ansågs det befogat att utvidga det straffbara området till att gälla också vårdslöshet oaktat någon skada ej skett. Vid förordningens tillkomst pågick i sjölagskommittén en revision av sjölagen. Kommittén uppgav att den hade för avsikt att föreslå en likartad utvidgning av bestämmelsen i sjölagen. Kommittén hade emellertid inget att erinra mot att det föreslagna stadgandet infördes i sjötrafikförordningen men förutsatte att stadgandets utformning främdeles skulle anpassas till nya regler i sjölagen.

När sjölagens bestämmelse om vårdslöshet i sjötrafik utvidgades till att omfatta också vårdslöshet som inte föranlett sjöolycka diskuterades (prop. 1966: 145, s. 201 f) den nya bestämmelsens förhållande bl. a. till bestämmelsen om vårdslöshet i sjötrafik i sjötrafikförordningen. Departementschefen uttalade att den straffbara personkretsen var trängre enligt sjölagen. Enligt denna lag kunde endast den straffas som fullgjorde uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Å andra sidan bestraffades enligt sjötrafikförordningen enbart rent navigatoriska förseelser. Oaktsamheten skulle således ha ådagalagts vid förande av fartyget eller vid dess förankring eller förtöjning. Det ansågs väl motiverat att för sjölagens ansvarsbestämmelse behålla ett vittgående tillämpningsområde. Om det straffbara området skulle gälla inte bara navigatoriska förseelser utan också vårdslöshet vid utövandet av t. ex. maskin- eller radiotjänst var det emellertid enligt departementschefen befogat att begränsa regelns tillämpning till sådana personer som fullgjorde uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Departementschefen konstaterade slutligen att även efter ändringen av sjölagens ansvarsbestämmelse om vårdslöshet i sjötrafik ett visst utrymme således fanns kvar för sjötrafikförordningens bestämmelse i samma ämne. Även om skillnaden kunde antas vara i det närmaste praktiskt betydelselös var han inte då beredd att förorda någon ändring i förordningen.

Vid den översyn av sjötrafikförordningens straffbestämmelser som skett har det synts vara en naturlig utgångspunkt att undersöka om inte tiden nu är mogen för den redan tidigare aviserade tanken att sammanföra de båda bestämmelserna i ett stadgande. Enligt min uppfattning är de båda bestämmelsernas tillämpningsområde så likartat att det inte är motiverat att ha två ansvarsbestämmelser för vårdslöshet i sjötrafik. En möjlighet är då att ta upp bestämmelser om vårdslöshet i sjötrafik jämte andra sjötrafikbrott i en särskild lag om trafikbrott till sjöss efter mönster från vägtrafiklagstiftningen. Något skäl för en sådan parallell lagstiftningsteknik finns knappast. Förutsättningarna är också – sett ur lagstiftningssynpunkt – helt annorlunda. För sjörättens del finns sedan länge de viktigaste bestämmelserna inom olika områden samlade i sjölagen. Som framgått av min tidigare redogörelse innehåller sjölagen ett särskilt avsnitt med ansvarsbestämmelser. Att med denna lagtekniska utgångspunkt tillskapa en ny lag synes onödigt och mest ägnat att försvåra förståelsen av sjölagen och den sjötrafikförordning som skall omarbetas. Det är därför att föredra att arbeta in ansvarsbestämmelsen i 13 kap. sjölagen.

Den nya bestämmelsen bör omfatta personkretsen enligt sjötrafikförordningen. Detta uppnås genom att den nuvarande begränsningen enligt sjölagen till personer som fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss tas bort. Den nya bestämmelsen bör avse även andra förseelser än rent navigatoriska. Sjölagens bestämning av det straffbara området bör därför behållas. Den som brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka skall således kunna bestraffas. I prop. 1966: 145 framhölls att uttrycket gott sjömanskap passade mindre väl för den enklare nöjessjöfarten då detta begrepp inte kunde förväntas ha trängt in i det allmänna medvetandet inom nöjessjöfarten. Det har emellertid nu gått nästan 20 år och med den utveckling av småbåtstrafiken som varit och den upplysnings- och utbildningsverksamhet som bedrivits menar jag att innebörden av gott sjömanskap är känd också inom nöjessjöfarten. Straffbarheten bör emellertid – liksom enligt bestämmelsen i trafikbrottslagen – begränsas till fall då oaktsamheten inte är ringa. Begränsningen kommer emellertid att få mindre praktisk betydelse i sjölagen. Redan förutsättningen att gärningsmannen skall ha brustit i gott sjömanskap innebär nämligen att åtskilliga ej straffvärda beteenden faller utanför det straffbara området. Straffskalan i sjölagen bör bibehållas. Detta innebär att straffskalan bör vara böter eller fängelse i högst sex månader och för grova brott fängelse i högst två år.

Det förslag jag nu lagt fram innebär – åtminstone teoretiskt – en viss utvidgning av det straffbara området. Således kan framdeles personer som inte kan sägas fullgöra uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss komma att dömas för andra förseelser än rent navigatoriska. Utvidgningen torde emellertid i praktiken bli närmast utan betydelse. Det är en tämligen vid krets av personal som anses fullgöra tjänst av väsentlig betydelse till sjöss. Hit räknas nämligen också t. ex. radiotelegrafister, maskinister, rorgångare och utkiksmän. Genom att det för straffbarhet krävs att gärningsmannen skall ha brustit i gott sjömanskap faller vidare var och en som inte deltar i fartygets säkra framförande utanför den straffbara kretsen. Om emellertid undantagsvis en sjöman deltar i fartygets säkra framförande utan att det kan sägas att han på fartyget fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss är det enligt min mening fullt motiverat att straffbelägga även andra än rent navigatoriska förseelser som han gör sig skyldig till. En ytterligare begränsning utgör då kravet på att oaktsamheten inte får vara ringa.

Jag vill i detta sammanhang meddela att jag mot bakgrund av den nordiska rättslikheten på sjörettens område har samrått med företrädare för övriga nordiska länder.

Obehörigt avvikande från olycksplats

Även beträffande detta brott finns, som jag tidigare framhållit i avsnittet gällande ordning, bestämmelser i såväl sjölagen som sjötrafikförordningen. I båda fallen kan fängelse följa på brottet. Sjölagen har en strängare straffskala. Om orsakerna till de dubbla straffbestämmelserna för detta brott framgår följande av förarbetena.

Då bestämmelsen om ansvar för obehörigt avvikande från olycksplats infördes i sjötrafikförordningen konstaterade departementschefen (prop. 1970: 89 s. 9 f) att bestämmelsen i sjölagen om skyldighet för befälhavare att vid fartygssammanstötning lämna uppgifter om sitt fartyg i rättstillämpningen ansetts tillämplig på handelsfartyg men inte på fritidsbåtar. Någon annan regel om åliggande för den som haft del i sjöolycka att lämna identitetsuppgifter fanns inte i svensk lagstiftning. Därför borde kompletterande föreskrifter införas. Departementschefen ansåg att flera omständigheter talade för att de kompletterande föreskrifterna togs upp i sjölagen. Av flera skäl borde emellertid inte sjölagens regler då ändras. Föreskriften borde därför – åtminstone tills vidare – ha sin plats i sjötrafikförordningen. Bestämmelsen utformades med utgångspunkt i vägtrafiklagstiftningens bestämmelse om obehörigt avvikande från trafikolycksplats. Denna lagstiftning stadgade – då liksom nu – inte bara skyldighet att lämna identitetsuppgifter utan även viss skyldighet att vidta åtgärder som olyckan skäligen föranleder. Departementschefen ansåg att sjölagens bestämmelser om att befälhavare vid sammanstötning mellan fartyg och vid fall som jämföras med sammanstötning skall lämna det andra fartyget och de ombordvarande där allt behövt och möjligt bistånd var tillämpliga på alla slag av fartyg. Sjlöagens regler gällde emellertid endast i fråga om sammanstötningar och därmed jämförda fall. Det fanns därför, ansåg departementschefen, ändå behov av en föreskrift i sjötrafikförordningen om skyldighet att i mån av förmåga medverka till de åtgärder som en sjöolycka skäligen föranleder. Som sjöolycka är nämligen att betrakta inte bara sammanstötning mellan fartyg och därmed jämförda situationer utan också när ett fartyg på annat sätt skadar t. ex. person, sjömarke eller brygga. Frågan om samordning av de nordiska ländernas lagstiftning ansågs böra anstå. Vid det nordiska samrådet fick behandlas bl. a. frågan om nya bestämmelser borde inarbetas i de nordiska ländernas sjölagar.

Bestämmelsen i sjötrafikförordningen täcker i allt väsentligt sjölagens bestämmelser om ansvar för obehörigt avvikande från olycksplats. Det finns inte längre några skäl för att inte inarbeta förordningens bestämmelser i sjölagen. Som jag nyss nämnt har det vid det nordiska samråd som skett i förevarande lagstiftningsärendet inte framförts någon erinran mot den nu förordade ordningen. Jag föreslår därför att förordningens bestämmelser efter vissa – i huvudsak redaktionella – ändringar överflyttas till sjölagen. Sjlöagens nuvarande regler i ämnet kan då upphävas. De båda nuvarande bestämmelserna har inte samma straffskala. Jag förordar att straffet för brott mot den nya paragrafen bestäms till böter eller fängelse i högst ett år. Den nya bestämmelsen har sin plats i 13 kap. sjölagen. Den bör placeras efter 325 § om ansvar för onykterhet till sjöss. Jag förordar att det samtidigt görs en mindre omformulering av sistnämnda paragraf för att tydligare framhäva att bestämmelsen avser också dem som framför fritidsbåtar. Nuvarande 326 § liksom efterföljande paragrafer bör numreras om. Härvid kan man delvis utnyttja kapitlets tre sista paragrafer som f. n. inte upptar några bestämmelser.

Jag har tidigare lämnat en kortfattad redogörelse för sjötrafikkungörelsens bestämmelser om prejning och visitering. Att motsätta sig prejning eller visitering är ofta att bedöma som ett tämligen allvarligt brott. Enligt min uppfattning bör därför fängelsestraff ingå i straffskalan även i fortsättningen. Föreskrifter om ansvar för brott mot bestämmelser om prejning och visitering måste meddelas genom lag. Sådana ansvarsbestämmelser bör tas in i 13 kap. sjölagen. De kan lämpligen tas in i en ny paragraf, 329 §. Även i fråga om den grundläggande bestämmelsen om skyldighet för befälhavare att underkasta sig prejning eller visitering på begäran av behörig civil eller militär myndighet innebär regeringsformen ett krav på lagform. En sådan bestämmelse bör tas in i 4 kap. som en ny paragraf, 59 a §. Kungörelsens närmare föreskrifter om åtgärder vid prejning och visitering har inte sin plats i sjölagen. Frågan är alltså inte uttömmande reglerad genom bestämmelsen i 59 a § första stycket sjölagen. Detta kan lämpligen markeras genom att ett andra stycke förs in i paragrafen som en erinran om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer beslutar om erforderliga verkställighetsföreskrifter.

Särskilda bestämmelser för krig

Sjötrafikkungörelsen innehåller ett antal bestämmelser under rubriken Särskilda bestämmelser för krigsförhållanden m. m. Av den inledande bestämmelsen framgår att bestämmelserna äger tillämpning endast i den mån regeringen vid krig eller därmed jämförbara förhållanden förordnar därom. Att bryta mot bestämmelserna kan medföra fängelsestraff.

Fängelse bör alltså ingå i straffskalan. Bestämmelserna kräver därför lagform. Föreskrifterna kan tas in i någon existerande lag eller i en särskild ny lag. Det finns ingen nu gällande lag med vilken dessa bestämmelser har ett naturligt samband. Ett relativt omfattande regelsystem som endast skall tillämpas i händelse av krig eller vid krigsliknande förhållanden tynger också onödigt en författning med bestämmelser för fredstid. Att nu förelägga riksdagen en lag som endast har bestämmelser för krig eller liknande krisförhållanden har också sina nackdelar. Föreskrifterna blir av nödvändighet delvis mycket detaljerade och kan allt eftersom förhållandena förändras sig behöva överarbetas. Enligt 13 kap. 6 § regeringsformen är det för förhållanden som avses där emellertid möjligt för regeringen att i förordning meddela föreskrifter som tillhör det obligatoriska lagområdet under förutsättning att riksdagen i lag bemyndigar regeringen härtill. Jag vill därför föreslå att ett sådant bemyndigande ges regeringen i sjölagen såvitt gäller föreskrifter om trafiken till sjöss. Eftersom ett sådant bemyndigande skall avse ett visst ämne och eftersom delegationen bör inskränkas till vad som är oundgängligen erforderligt bör bemyndigandet begränsas till sådana föreskrifter om trafiken till sjöss som är av betydelse för totalförsvaret. Bemyndigandet bör placeras sist i 16 kap. som har rubriken Särskilda bestämmelser.

Bemyndigandet i denna paragraf för sjöfartsverket att meddela ytterligare föreskrifter om förande av dagbok bör på grund av bestämmelsen i 8 kap. 11 § regeringsformen ändras till ett bemyndigande för regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att meddela sådana föreskrifter.

2.3 Förslag till ändringar i bemyndigandelagen m. m.

Mitt förslag: Regeringen får utan riksdagens medverkan besluta om befogenheten att utfärda lokala sjötrafikföreskrifter. Detta fordrar ingen författningsändring. I bemyndigandelagen införs ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om sjövägmärken. Slutligen överflyttas bemyndigandet för regeringen i förordningen om tillstånd för brukande av svävere att meddela sådant tillstånd till bemyndigandelagen.

Skälen för mitt förslag:

Befogenheten att utfärda lokala sjötrafikföreskrifter

När riksdagen efter regeringsformens ikraftträdande bemyndigade regeringen att meddela föreskrifter om bl. a. trafik, transporter och kommunikationer var utgångspunkten att regeringen skulle kunna fortsätta att besluta om föreskrifter i samma utsträckning som tidigare i den mån detta var möjligt enligt den nya regeringsformen. Det i 1 § första stycket 6 givna bemyndigandet för regeringen att meddela föreskrifter om trafikregler eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken omfattar även frågor om ansvar för vårdslöshet i sjötrafik och obehörigt avvikande från olycksplats samt frågor om befogenheten att utfärda lokala sjötrafikföreskrifter. Vid tillkomsten av sjötrafikförordningen hade emellertid dessa frågor anmälts för riksdagen (prop. 1962: 94, 3LU 1962: 33). Vid beredningen av bemyndigandelagen förutskickades en översyn av dessa regler. Det föreslogs därför inga förändringar i dessa begränsningar i regeringens möjligheter att besluta om ändringar i dessa avseenden.

Jag har nyss föreslagit att sjötrafikförordningens regler om ansvar för vårdslöshet i sjötrafik och obehörigt avvikande från olycksplats skall inarbetas i sjölagen. Förslag i dessa frågor måste således även framgent underställas riksdagen. Då det gäller frågan om rätten att utfärda lokala sjötrafikföreskrifter anser jag emellertid att det är naturligt att det ankommer på regeringen att besluta härom. Någon ändring i bemyndigandelagen behöver inte vidtas eftersom – som jag förut framhållit – i 1 § första stycket 6 bemyndigar regeringen att meddela föreskrifter om dessa gäller bl. a. trafikregler.

Sjövägmärken

I 5 § sjötrafikförordningen sägs att en myndighet som har meddelat en föreskrift enligt den paragrafen får besluta att sjövägmärke skall sättas upp

och var det skall sättas upp. Denna regel har regeringen kunnat besluta med stöd av bemyndigandet i 1 § 6 bemyndigandelagen att meddela föreskrifter om trafikregler för sjöfarten inom Sveriges sjöterritorium.

I förordningen sägs också att sjöfartsverket svarar för att sjövägmärke sätts upp och underhålls. Kostnaden för uppsättande och underhåll åvilar sjöfartsverket. Verket får emellertid – om föreskriften som har lett till att märket sätts upp har meddelats uteslutande i en kommuns eller enskilds intresse – bestämma att en avgift som motsvarar kostnaderna får tas ut av kommunen eller den enskilde.

I åtskilliga fall kan det finnas behov av sjövägmärken utan att de är motiverade av någon meddelad föreskrift. Det kan t.ex. röra sig om varningsmärken eller lokaliseringsmärken. Enligt min mening bör regeringen uttryckligen bemyndigas att meddela föreskrifter om sjövägmärken. Däri ligger då också en möjlighet att besluta om att annan än sjöfartsverket får sätta upp, underhålla eller bekosta sjövägmärken.

Tillstånd att bruka sväware

Det bör slutligen i bemyndigandelagen ges ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om tillstånd att bruka sväware. I den nu gällande förordningen (1966:159) om tillstånd för brukande av sväware, som antagits efter riksdagens hörande, krävs tillstånd av regeringen att bruka sväware. Förordningen innehåller också ansvarsbestämmelser med fängelsepåföljd i straffskalan. Samma år som förordningen utfärdades tillsatte chefen för kommunikationsdepartementet en utredning för att utreda frågor rörande trafik med sväware. Svävarfartsutredningen lade 1972 fram betänkandet (SOU 1972:21) Svävarfartslag. Efter remissbehandling av betänkandet behandlades frågan av en arbetsgrupp med företrädare för kommunikationsdepartementet, justitiedepartementet, jordbruksdepartementet, sjöfartsverket och naturvårdsverket. Gruppen presenterade 1983 en promemoria med förslag till ny svävarfartsförordning (Ds K 1983:1). I promemorian, som har remissbehandlats, har regleringen begränsats till frågor om tillståndsprövning och om godkännande och kontroll av främst större sväware. Tillståndsprövningen av svävartrafik i nationell trafik föreslås bli överförd till länsstyrelsen medan tillståndsprövningen för svävartrafik i internationell fart ligger kvar hos regeringen. Arbetsgruppen förordar att regler för svävartrafik lämpligen bör ges i förordningsform. Detta gör det också enklare att ändra och komplettera bestämmelserna om utvecklingen ger anledning till det. För att regeringen skall få meddela vissa av de föreslagna föreskrifterna om bl. a. tillståndsplikt krävs emellertid enligt regeringsformen bemyndigande i lag. Arbetsgruppen menar att ett sådant bemyndigande har sin plats i bemyndigandelagen. Arbetsgruppen anser slutligen att det kan ifrågasättas om inte redan de i dag i lagen givna bemyndigandena täcker även föreskrifter om tillståndstvång.

Jag delar arbetsgruppens uppfattning att en ny författning om svävarfart bör införas och att detta lämpligen sker i förordningsform. Regeringen har i bemyndigandelagen 1 § första stycket 5, 6 och 8–10 ett omfattande stöd för en reglering av trafiken med sväware och dit hörande frågor. Då det

gäller frågan om tillståndsplikt för bruk av svävare anser jag emellertid inte att de bemyndiganden som jag nämnt täcker en föreskrift om tillstånd för bruk av svävare. En sådan föreskrift kan varken sägas vara en föreskrift om trafikregler för sjötrafiken eller om trafik på väg eller i terräng. Jag föreslår därför att ett bemyndigande för regeringen att utfärda föreskrifter om tillstånd att bruka svävare tas in i 1 § första stycket bemyndigandelagen. Däri inbegrips då också regler om godkännande och kontroll av svävare. Med tanke på att svävarfart innefattar trafik både till sjöss och till lands bör bestämmelsen placeras efter övriga bemyndiganden som avser föreskrifter om sjö- och landtrafik som en ny punkt 13. Jag vill anmärka att påföljden för att bruka svävare utan tillstånd eller i strid mot i tillståndet föreskrivna villkor enligt min mening framdeles bör bestämmas till böter. Arbetsgruppen har i sitt förslag tagit med ansvarsbestämmelser för vårdslöshet och onykterhet i samband med svävarfart. De ändringar i sjölagen som jag nyss har föreslagit innebär att dessa ansvarsbestämmelser i huvudsak blir obehövliga. De straffvärda beteenden som inte täcks av de av mig föreslagna reglerna i sjölagen bör inte föranleda annan påföljd än böter och kan därför tas in i en ny svävarfartsförordning.

2.4 Förslag till lag om upphävande av vissa författningar om sjötrafik

Mitt förslag: Sjötrafikförordningen, sjötrafikkungörelsen och förordningen om tillstånd för brukande av svävare upphävs genom en särskild lag.

Skälen för mitt förslag: Vissa av bestämmelserna i dessa författningar överförs enligt förslaget till sjölagen eller bemyndigandelagen på grund av regeringsformens krav på lagform. I samband härmed skall resterande bestämmelser i den mån de alltjämt skall gälla tas upp i nya förordningar om sjötrafik och svävarfart eller i något fall i förordningen (1982:569) om lotsning m. m. De bestämmelser som endast skall tillämpas vid krig eller jämförbara förhållanden tas upp i en särskild författning. De gamla författningarna skall således upphävas. Vissa bestämmelser i sjötrafikförordningen och förordningen om tillstånd för brukande av svävare bör upphävas genom lag, eftersom de utgör sådana föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § regeringsformen. En möjlighet vore att upphäva sjötrafikförordningen i omedelbar anslutning till ikraftträdandebestämmelserna till lagen om ändring i sjölagen. Så borde då också ske med sjötrafikkungörelsen då några av kungörelsens bestämmelser ersätts av regler i sjölagen. Mot detta tillvägagångssätt talar emellertid att de nya bestämmelserna i sjölagen endast delvis ersätter sjötrafikkungörelsen och sjötrafikförordningen. Här till kommer att förordningen om tillstånd för brukande av svävare inte kan upphävas i anslutning till ändringen av bemyndigandelagen. Dessa författningar rör inte samma ämne. Denna förordning måste därför upphävas i en särskild lag. Jag har därför stannat för att föreslå att samtliga dessa tre författningar upphävs i en särskild lag.

3 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats 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.
- Förslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga*.

4 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över lagförslagen.

5 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde den 4 oktober 1985

Närvarande: justitierådet Knutsson, f. d. justitierådet Sterzel, regeringsrådet Tottie.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 12 september 1985 har regeringen på hemställan av statsrådet R. Carlsson beslutat inhämta lagrådets yttrande över 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.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Åsa Kastman Heuman.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Förslaget till lag om ändring i sjölagen

62 §, 223 § och 326 §

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 jämförbara situationer. Betydelsen av denna princip gör det beklagligt, om 223 § måste helt avskaffas och ersättas med endast ett straffstadgande för avvikande från olycksplats. Det är också att märka att bestämmelserna i förstnämnda paragraf och den därtill knutna straffbestämmelsen i nuvarande 327 § motsvarar vad som föreskrivs i en av Sverige ratificerad internationell konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning (NJA II 1913 s. 191 ff). Det remitterade förslaget är däremot inte helt förenligt med konventionen.

Mot den angivna bakgrunden skulle lagrådet se fördelar i att behålla 223 § med den därtill knutna straffsanktionen samt hänvisningen till 223 § i 62 §. Det är främst lagtekniska svårigheter som har motiverat remissens förslag. Svårigheterna kan i och för sig vitsordas, men de behöver enligt lagrådets mening inte ses som oöverstigliga. Förslagsvis kan 327 § lämnas oförändrad och de från sjötrafikförordningen hämtade reglerna om obehörigt avvikande från sjöolycksplats placeras i en ny 328 §. Dessa regler kommer – i likhet med vad som nu gäller – i huvudsak att bli tillämpliga dels generellt vid andra sjöolyckor än fartygssammanstötningar dels, vid sammanstötningar, på andra personer än fartygens befälhavare och, såvitt rör skyldigheten att lämna identitetsuppgifter, på befälhavare på fritidsbåtar. Paragrafen kan, efter vissa redaktionella jämkningar, ges följande lydelse:

”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 inte gärningen är belagd 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 hemort.”

Godtas detta förslag får nuvarande 326 § behålla sin plats i lagen.

377 §

Förslaget åsyftar att regeringen även framdeles skall kunna meddela sådana bestämmelser för krigsförhållanden, som f. n. finns i sjötrafikkungörelsen, fastän fängelse skall ingå i straffskalan. Mot detta finns ingen erinran. Den föreslagna lagtexten ger emellertid intrycket, att regeringen utan ett särskilt bemyndigande skulle sakna befogenhet att meddela föreskrifter och att den befogenhet som ges inte kan tas i anspråk förrän utomordentliga förhållanden har inträtt. Detta är fel och uppenbarligen inte heller avsett i remissen. Redan bemyndigandelagen ger regeringen den erforderliga normgivningskompetensen utom i fråga om fängelsepåföljd för överträdelse. Det är enligt lagrådets mening riktigast att ta sikte direkt på den brist som skall botas genom att införa ett blankettstraffstadgande. Ett sådant har sin naturliga plats i bemyndigandelagen. Enligt 8 kap. 7 § andra stycket regeringsformen kan riksdagen i lag, som innehåller bemyndigande med stöd av första stycket, föreskriva även annan påföljd än böter för överträdelse av föreskrift som regeringen meddelar med stöd av bemyndigandet. Lagrådet föreslår sålunda att den föreslagna 377 § och rubriken närmast före denna paragraf utgår samt att bemyndigandelagen tillförs en ny 3 § av följande lydelse.

”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.”

Förslaget till lag om ändring i lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Som har angetts under 377 § sjölagen föreslår lagrådet att i bemyndigandelagen införs en ny 3 § av där angiven lydelse.

Förslaget till lag om upphävande av vissa författningar om sjötrafik

Förslaget lämnas utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 28 november 1985

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Lundkvist, Feldt, Sigurdsen, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Wickbom, Johansson, Hulterström, Lindqvist

Föredragande: statsrådet Hulterström

Proposition med förslag till ändringar i sjölagen (1891: 35 s. 1), m. m.

1 Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande¹ över förslag till lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1), m. m.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

2 Förslaget till lag om ändring i sjölagen

62 §, 223 § och 326 §

Lagrådet har i sitt yttrande aktualiserat 1910 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning. Jag vill därför först redogöra för tillkomsten av bestämmelserna i nuvarande 223 §. Dessa infördes i svensk lagstiftning redan år 1874 (prop. 6, LU 6, rskr 20) efter engelsk förebild. Härigenom fastslogs principen om fartygsbefälhavares långtgående skyldighet att vidta räddningsåtgärder efter sammanstötning med annat fartyg liksom hans skyldighet att lämna vissa uppgifter om fartyget och dess färdväg. Bestämmelserna var straffsanktionerade. 1910 års konvention innehöll i stort sett samma bestämmelser i dessa avseenden. När Sverige ratificerade konventionen krävdes således endast en ändring såvitt gällde graden av den fara som skulle föreligga för det egna fartyget och de ombordvarande för att befälhavaren skulle kunna underlåta att vidta de föreskrivna åtgärderna. Vidare infördes på grund av konventionens bestämmelser en bestämmelse om att vad som gällde vid sammanstötning enligt sjölagen också skulle gälla vid andra jämförbara situationer.

Jag delar lagrådets uppfattning att den föreslagna ansvarsbestämmelsen i 326 § inte lika tydligt som nuvarande regel i 223 § ger uttryck åt principen

¹ Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 12 september 1985.

om fartygsbefälhavares långtgående skyldighet att vidta räddningsåtgärder. Vad lagrådet påpekat är främst en följd av att det från lagteknisk synpunkt har ansetts lämpligare att föra samman sjölagens och sjötrafikförordningens bestämmelser om obehörigt avvikande från olycksplats till en regel upptagen i sjölagen. En sådan bestämmelse kommer då – liksom den nuvarande bestämmelsen i sjötrafikförordningen – att bli tillämplig på även andra sjöolyckor än sammanstötningar mellan fartyg och därmed jämställda situationer. Vidare har också andra än fartygsbefälhavare skyldighet att vidta åtgärder i samband med sjöolycka. Att i en och samma bestämmelse slå fast vad fartygsbefälhavare och andra har att iaktta i samband med olika slag av sjöolyckor medför nödvändigtvis att man måste välja mera allmänt hållna formuleringar. Principen om fartygsbefälhavares långtgående skyldighet att vidta räddningsåtgärder kvarstår emellertid oförändrad efter den föreslagna ändringen. Att denna princip inte lika pregnant kommer till uttryck i den föreslagna bestämmelsen är emellertid enligt min uppfattning en betydligt mindre olägenhet än att som lagrådet föreslagit ha två ansvarsbestämmelser om obehörigt avvikande från olycksplats. Att i samma lag ha två straffstadganden, vars gärningsbeskrivningar delvis täcker varandra, är nämligen enligt min uppfattning inte någon tillfredsställande lagstiftningsteknik.

Lagrådet har vidare påpekat att den föreslagna lydelsen av 326 § sjölagen inte är helt förenlig med 1910 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning. Med anledning härav har jag vidtagit vissa ändringar i denna paragraf. Härfter ansluter bestämmelserna i 326 § i det närmaste helt till konventionen. Enligt den föreslagna 326 § blir emellertid enbart fartygsbefälhavare på fartyg som är infört i fartygsregistret skyldig att lämna uppgifter om fartyget och dess färdväg. I konventionstexten görs ingen uttrycklig begränsning till registrerade fartyg. Konventionens bestämmelser (artikel 8), vilka i svensk lagstiftning finns upptagna i 223 § sjölagen, har emellertid i rättstillämpningen endast ansetts gälla handelsfartyg. Även om det således föreligger en mindre avvikelse från konventionens ordalydelse uppfylls alltjämt konventionens syfte genom den föreslagna regeln. Befälhavare på icke registrerade fartyg skall enligt den föreslagna 326 § – liksom enligt nu gällande bestämmelser i sjötrafikförordningen – uppge namn och hemvist.

Jag vidhåller således förslaget att 223 § bör upphävas och att de ändringar som detta medför i nuvarande 62 och 327 §§ skall genomföras samt att den nu föreslagna 326 § skall införas i sjölagen.

377 §

Lagrådet har föreslagit en annan lagteknisk lösning – nämligen att införa ett blankettstraffstadgande – för att regeringen även framgent skall kunna meddela sådana bestämmelser för krigsförhållanden, som f. n. finns i sjötrafikkungörelsen, fastän fängelse skall ingå i straffskalan. Jag biträder vad lagrådet föreslagit.

Vissa följdändringar föranledda dels av det nu framlagda förslaget och dels av tidigare genomförda lagändringar underställs samtidigt riksdagen.

Yttrande över lagförslaget i dessa delar har inte inhämtats från lagrådet. Dessa ändringar är nämligen av sådan beskaffenhet att lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Jag har då det gäller sistnämnda följdändringar samrått med chefen för justitiedepartementet.

Slutligen har även vissa redaktionella ändringar gjorts i det till lagrådet remitterade lagförslaget.

3 Förslaget till lag om ändring i lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Jag godtar lagrådets förslag att införa en ny 3 § och hänvisar till vad jag nyss sagt beträffande 377 § sjölagen.

4 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

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

dels anta de av lagrådet granskade lagförslagen med vidtagna ändringar,

dels anta övriga till detta protokoll fogade förslag till ändringar i sjölagen.

5 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

De remitterade lagförslagen

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, 299, 324, 325 och nya 328 §§ skall ha följande lydelse,

dels att i lagen skall införas fyra nya paragrafer, 59 a, 326, 329 och 377 §§, samt närmast före 377 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

59 a §

På order av behörig civil eller militär myndighet är befälhavaren skyldig att låta fartyget underkastas prejning eller visitering.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer utfärdar föreskrifter om vad befälhavaren har att iaktta vid prejning eller 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 övergeva 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 nödstälde, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande. Får befälhavaren i annat fall kännedom om att någon är i sjönöd eller får han kunskap om fara som hotar sjötrafiken, är han under förutsättning som nyss angivits skyldig att vidtaga åtgärder för att rädda den nödstälde eller avvärja faran i enlighet med föreskrifter som regeringen meddelat för sådana fall.

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

¹ Lagen omtryckt 1985: 176.

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*.

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* 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 till böter eller fängelse i högst ett år. Detsamma gäller den som undandrar sig att uppge namn och hemvist eller, för befälhavare på fartyg som är infört i fartygsregister, fartygets namn och hemort, eller lämna upplysningar om händelsen.

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* 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 till böter eller fängelse i högst sex månader.

Bemyndigande

377 §

Är riket i krig eller krigsfara eller råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara vari riket har befunnit sig, får regeringen meddela sådana bestämmelser om trafiken till sjöss som är av betydelse för totalförsvaret.

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 att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer¹ skall ha följande 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.

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.

| | |
|---|----|
| Propositionen | 1 |
| Propositionens huvudsakliga innehåll | 1 |
| Propositionens lagförslag | 2 |
| 1 Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) | 2 |
| 2 Lag om ändring i lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer | 6 |
| 3 Lag om upphävande av vissa författningar om sjötrafik | 7 |
| Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 september 1985 | 8 |
| 1 Inledning | 8 |
| 2 Motivering | 8 |
| 2.1 Gällande ordning i huvuddrag | 8 |
| 2.1.1 Vissa bestämmelser i sjölagen (1891: 35 s. 1) | 9 |
| 2.1.2 Sjötrafikförordningen (1962: 150) | 10 |
| 2.1.3 Sjötrafikkungörelsen (1962: 267) | 11 |
| 2.1.4 Förordningen (1966: 159) om tillstånd för brukande av svävare | 11 |
| 2.1.5 Lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer | 12 |
| 2.2 Förslag till ändringar i sjölagen | 12 |
| 2.3 Förslag till ändringar i bemyndigandelagen m. m. | 17 |
| 2.4 Förslag till lag om upphävande av vissa författningar om sjötrafik | 19 |
| 3 Upprättade lagförslag | 20 |
| 4 Hemställan | 20 |
| 5 Beslut | 20 |
| Utdrag ur lagrådets protokoll vid sammanträde den 4 oktober 1985 | 21 |
| Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 28 november 1985 | 23 |
| 1 Anmälan av lagrådsyttrande | 23 |
| 2 Förslaget till lag om ändring i sjölagen | 23 |
| 3 Förslaget till lag om ändring i lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter som trafik, transporter och kommunikationer | 25 |
| 4 Hemställan | 25 |
| 5 Beslut | 25 |
| <i>Bilaga</i> De remitterade lagförslagen | 26 |