

Nr 89

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till kungörelse om ändring i sjötrafikförordningen (1962: 150); given Stockholms slott den 6 mars 1970.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till kungörelse om ändring i sjötrafikförordningen (1962: 150).

GUSTAF ADOLF

Bengt Norling

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att i sjötrafikförordningen införs bestämmelser som nära motsvarar dem som gäller för vägtrafikant som haft del i uppkomsten av trafikolycka. Bestämmelserna kompletterar de regler som finns i sjölagen och kommer att få betydelse i första hand för trafiken med fritidsbåtar. Den som med eller utan egen skuld haft del i uppkomsten av sjöolycka får enligt förslaget inte undandra sig att i mån av förmåga medverka till åtgärder som olyckan föranleder. Han får inte heller undandra sig att lämna identitetsuppgifter och upplysningar om händelsen. Den som uppsåtligen underlåter att fullgöra sådan skyldighet kan enligt förslaget dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Förslag
till
Kungörelse
om ändring i sjötrafikförordningen (1962:150)

Härigenom förordnas, att 4 och 17 §§ sjötrafikförordningen (1962:150) skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

4 §.

Vid förande — — — — — av omständigheterna.

Den som, med eller utan egen skuld, haft del i uppkomsten av sjöolycka må icke genom att utan tvingande skäl 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 må ej heller undandra sig att uppgiva namn och hemvist eller att lämna upplysningar om händelsen. I stället för att uppgiva sitt namn och hemvist må befälhavare på fartyg, som är infört i fartygsregistret, uppgiva fartygets namn och hemort.

17 §.¹

Brister någon i den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka åligger honom enligt 4 § och är ej oaktsamheten ringa, dömes, om ej gärningen är belagd med straff enligt allmän lag, till dagsböter. Till samma straff dömes befälhavare å fartyg eller sjöflygplan, som i strid mot 1960 års internationella sjövägsregler eller denna förordning åsidosätter föreskrift om ljus eller signal,

Brister någon i den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka åligger honom enligt 4 § första stycket och är ej oaktsamheten ringa, dömes han till böter. Till samma straff dömes befälhavare å fartyg eller sjöflygplan, som i strid mot 1960 års internationella sjövägsregler eller denna förordning åsidosätter föreskrift om ljus eller signal.

Den som uppsåttligen underlåter

¹ Senaste lydelse 1965:454.

(Nuvarande lydelse)

om ej gärningen är belagd med straff enligt allmän lag.

Den som överträder föreskrift som meddelats med stöd av 5 § dömes till böter, högst *trehundra* kronor.

(Föreslagen lydelse)

att fullgöra skyldighet enligt 4 § andra stycket dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som överträder föreskrift som meddelats med stöd av 5 § dömes till böter, högst *femhundra* kronor.

Straff ådömes ej enligt denna paragraf, om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller sjölagen (1891: 35 s. 1).

Denna kungörelse träder i kraft dagen efter den, då kungörelsen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott
den 6 mars 1970.*

Närvarande:

Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASPLING, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, BENGTTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändring i sjötrafikförordningen* och anför.

Inledning

Enligt 223 § sjölagen (1891:35 s. 1) åligger det befälhavare på fartyg, som har stött samman med annat fartyg, dels att lämna det andra fartyget och de ombordvarande där viss hjälp för räddning om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och de ombordvarande, dels att för det andra fartygets befälhavare uppge namnet på det egna fartyget och dess hemort samt den ort eller hamn varifrån det kommer och dit det skall gå. Bestämmelserna äger enligt 222 § tillämpning även när till följd av fartygs manövrering eller på annat sätt ett fartyg eller personer eller gods på fartyget skadas av ett annat fartyg utan att fartygen stöter samman. Befälhavare som försummar vad sålunda åligger honom döms enligt 327 § till böter eller fängelse i högst två år. Sjötrafikförordningen (1962:150) har inga regler i liknande frågor.

I ett uppmärksammat rättsfall år 1968 åtalades en ägare av fritidsbåt för att han avvikit från en plats, där hans båt skadat annan båt, utan att lämna uppgifter vare sig om sin egen identitet eller om båten. Åtalet ogillades av Svea hovrätt med motiveringen att bestämmelsen i 223 § sjölagen om skyldighet att lämna uppgifter om fartyget är tillämplig på handelsfartyg men inte på småbåtar avsedda för nöjesbruk och att skyldighet att lämna uppgifter om båtens ägare eller förare ej föreligger vare sig enligt ordalydelsen av 223 § eller enligt sjötrafikförordningen. Riksåklagaren beslöt att ej fullfölja åtalet.

I anslutning till rättsfallet har *sjöfartsstyrelsen* i skrivelse den 19 december 1968 till Kungl. Maj:t anförts. Om skyldigheten enligt 223 § sjölagen att lämna uppgifter ej kan anses gälla i fråga om småbåtar, torde f. n. inget stöd

finnas för att på rättslig väg beivra sådant förfarande som avsågs med åtalet. Detta förhållande måste anses otillfredsställande. Kompletterande bestämmelser bör införas i sjötrafikförordningen. Styrelsen föreslår en bestämmelse om skyldighet för sjöfarande, som med eller utan egen skuld haft del i uppkomsten av sjöolycka, att uppge namn och hemvist och att lämna upplysningar om händelsen. Den som inte fullgör skyldigheten bör kunna dömas till penningböter.

Efter remiss har yttranden över förslaget avgetts av riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, Svea hovrätt, hovrätten för Västra Sverige, sjölagskommittén, överbefälhavaren, generaltullstyrelsen, länsstyrelserna i Blekinge och Norrbottens län, sjövettskommittén, Svenska Kryssarklubben, Svenska Seglarförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges Motorbåts Union och Sveriges Redareförening. Länsstyrelsen i Norrbottens län har bifogat yttrande av länsåklagaren i länet.

Remissyttrandena

Remissinstanserna delar sjöfartsstyrelsens uppfattning, att lagstiftningen bör kompletteras med en bestämmelse som medför skyldighet att lämna identitetsuppgifter även när fritidsbåt har haft del i uppkomsten av en sjöolycka.

Enligt *hovrätten för Västra Sverige* gäller bestämmelserna i 223 § sjölagen formellt sett för fartyg av alla slag även om de närmast haft avseende på handelsfartyg. Bestämmelserna är emellertid mycket ohanterliga i fråga om småbåtar. Eftersom vi i vårt land inte har obligatorisk registrering av småbåtar, saknar sådan båt officiellt namn och officiell hemort. Vi har inte heller möjlighet att identifiera båten genom registreringsnummer. Bär småbåtar hos oss namn, är dessa ofta föga särpräglade och särskiljande. Vidare är bestämmelserna om avgångshamn och stationsort svåra att tillämpa på semesterseglare som färdas utan i detalj uppgjort reseprogram. Det förefaller avgjort mera rationellt att låta uppgiftsskyldigheten anknyta till den sjöfarande än till fartyget. *Riksåklagaren* anför liknande synpunkter. *Sveriges fartygsbefälsförening* tillägger att det enbart på uppgifter om en båts namn och hemort kan bli svårt att i efterhand bevisa vem som framfört båten. Enligt *Svea hovrätt* är innebörden av 223 § sjölagen oklar i fråga om tillämpningen på småbåtstrafik. Oklarhet i författningsbestämmelse bör ej drabba den enskilde medborgaren, i synnerhet inte i straffrättsligt hänseende. Vidare gäller 5 § trafikbrottslagen (1951:649) generellt vid trafikolyckor på väg, medan 223 § sjölagen avser endast sjöolyckor varigenom skada förorsakas annat fartyg eller personer eller gods på fartyget. *Sjölagskommittén* anför att 223 § är avfattad med den yrkesmässiga sjöfartens för-

hållanden för ögonen. Kommittén delar uppfattningen att författningsmässig åtgärd är påkallad för att täcka den brist som rättstillämpningen blottat. *Rikspolisstyrelsen* åberopar som motiv för skyldighet att lämna identitetsuppgifter, att småbåtstrafiken ökat och att mindre båtar framförs med allt högre fart. *Sveriges Redareförening* uttrycker tillfredsställelse över den strävan till ökad sjösäkerhet och rättssäkerhet som sjöfartsstyrelsens förslag återspeglar.

Enligt *hovrätten för Västra Sverige* kan sjöolycka i åtskilliga fall anses föreligga utan att fartygssammanstötning eller därmed jämställd situation i sjölagens mening är för handen. Som exempel nämner hovrätten att fartyg vållar skada på badande eller sportdykare eller seglar på ett sjömärke, kanske också att fartyget eller dess svallvågor ramponerar en brygga. Hovrätten fäster uppmärksamheten på den inadvartens som uppkommer i lagstiftningen om sjöfartsstyrelsens förslag följs, genom att en sjöfarande som t. ex. råkar segla på en badande kan bli förfallen till ansvar för att han åsidosatt en uppgiftsskyldighet men inte kan fällas till ansvar för den väl så klandervärda underlåtenheten att hjälpa den skadade. Med hänsyn till att 223 § sjölagen ej omfattar alla slag av sjöolyckor bör den nya bestämmelsen enligt *Svea hovrätt* innehålla även föreskrift om skyldighet att efter förmåga medverka till de åtgärder vartill olyckan bör föranleda. Enligt *sjölagskommittén* torde bestämmelserna i 223 § sjölagen om bistånd i sammanstötningfall utan vidare tillämpas även på småbåtstrafik. Kommittén förordar att den föreslagna regeln ges en vidare innebörd så att den fullt motsvarar förebilden i 43 § vägtrafikförordningen (1951: 648). Det är enligt kommittén tydligt att de nya reglerna får sin viktigaste tillämpning på småbåtstrafiken.

Enligt *hovrätten för Västra Sverige* bör största möjliga enhetlighet i terminologiskt hänseende eftersträvas mellan de föreslagna bestämmelserna samt 43 § vägtrafikförordningen och 5 § trafikbrottslagen. Därigenom kan det ganska rikhaltiga beståndet av rättsfall och annan litteratur om obehörigt avvikande vid vägtrafik bli till gagn även i fråga om trafik till sjöss. Att efter inträffad sjöolycka eller trafikolycka avlägsna sig från olycksplatsen kan naturligtvis inte under alla omständigheter vara straffbart eller klandervärdt. 223 § sjölagen befriar från uppgiftsskyldighet, om skyldighetens fullgörande skulle medföra allvarlig fara för det egna fartyget och de ombordvarande. I reglerna om vägtrafikants plikter efter trafikolycka tolkas uttrycket "undandra sig" såsom avseende avlägsnande eller åtgärd i syfte att undgå upptäckt, varför exempelvis ett avlägsnande för att tillkalla nödvändig hjälp faller utom det straffbara området. Trafikant som i legitimt syfte avlägsnar sig från olycksplats kan vidare säkerligen ofta till sitt freddande åberopa 24 kap. 4 § brottsbalken om handlande i nöd eller grunderna för detta lagrum. Det bör beaktas att förhållandena inte är lika till sjöss och till lands. En sjöfarande som stannar kvar på olycksplatsen efter en sjö-

olycka är ofta utsatt för vida större risker än t. ex. en bilist i motsvarande läge. Ett pågående eller annalkande oväder kan göra det omöjligt för honom att stanna kvar på olycksplatsen utan allvarlig fara. Det är att märka att småbåtar merendels är känsligare i detta hänseende än större fartyg. Till sjöss uppkomna skador på fartyg kan av naturliga skäl i betydligt större utsträckning än skador som uppkommit till lands fordra omedelbara reparationsåtgärder om ödesdigra följder skall kunna undgås. Det torde i betraktande av dessa omständigheter oftare te sig ursäktligt att sjöfarande avlägsnar sig efter sjöolycka än att vägfarande beger sig från platsen för trafikolycka. Hovrätten förordar därför ordalydelsen "genom att avlägsna sig från olycksplatsen utan tvingande skäl eller annorledes" eller liknande. Självfallet bör sjöfarande, som på godtagbara grunder avlägsnat sig från olycksplats utan att ha lämnat föreskrivna uppgifter, fullgöra sin uppgiftsskyldighet så snart omständigheterna tillåter, genom att sätta sig i förbindelse med vederbörande rättsägare eller, om denne ej är känd, exempelvis sjöräddningen eller polis- och hamnmyndigheter.

För att den föreslagna bestämmelsen om sjöfarandes skyldigheter skall få en klarare innebörd, föreslår *Sveriges Redareförening* att den utformas så, att sjöfarande som med eller utan egen skuld haft del i uppkomsten av sjöolycka är skyldig att uppge namn och hemvist samt i övrigt lämna sådana upplysningar, att utredningen underlättas. Med hänsyn till svårigheten att utöva effektiv kontroll över sjöolyckor, där endast smärre farkoster är inblandade, ifrågasätter föreningen någon form av anmälningsplikt till sjöräddningen eller närmaste tullposter.

För att tolkningssvårigheter skall förekommas när olycka inträffar vid förhållning av fartyg eller liknande, förordar *sjölagskommittén* att de nya bestämmelserna i stället för ordet "sjöfarande" använder uttrycket "den som".

Fråga om vårdslöshet till sjöss får enligt *Svea hovrätt* numera anses reglerad i 324 § sjölagen. Bestämmelser om onykterhet till sjöss har intagits i 325 § sjölagen. Mot denna bakgrund ifrågasätter hovrätten om inte de föreslagna bestämmelserna bör införas i sjölagens ansvarskapitel. Om möjligt bör likartade bestämmelser gälla inom de nordiska länderna. *Rikspolisstyrelsen* anser att de föreslagna bestämmelserna bör införas i sjölagen. Det är mest konsekvent att ansvarsbestämmelser för händelser till sjöss av liknande karaktär kan återfinnas i samma lag. Enligt *länsåklagaren i Norrbottens län* bör de skyldigheter som motsvarar 5 § trafikbrottslagen föreskrivas i ett enda lagrum. Sjölagen synes vara att föredra framför sjötrafikförordningen, eftersom förordningen innehåller närmast trafikreglerande bestämmelser medan lagen har regler om sjöolycka. Sambandet med 223 § sjölagen talar enligt *hovrätten för Västra Sverige* för att de nya bestämmelserna arbetas in i den paragrafen. En revision av ansvarsbestämmelserna i sjölagen, som nyligen setts över, kan emellertid knappast ske utan samråd med myndigheter

i de övriga nordiska länderna med därav föranledd omgång och tidsutdräkt. Hovrätten har därför inte något att erinra mot att bestämmelserna arbetas in i sjötrafikförordningen. Enligt *sjölagskommittén* kommer sjölagen alltså jämt att täcka flertalet fall inom den yrkesmässiga sjöfarten. Därtill kommer att det kan vålla vissa svårigheter att på ett systematiskt tillfredsställande sätt infoga de nya bestämmelserna i sjölagen. Kommittén förordar därför att bestämmelserna upptas i sjötrafikförordningen och att detta sker i huvudsaklig överensstämmelse med sjöfartsstyrelsens förslag.

Sveriges fartygsbefälsförening påpekar att sjölagen är tillämplig på svenska fartyg även vid fart på internationellt vatten, medan en föreskrift i sjötrafikförordningen lämnar viss del av nöjesbåtstrafiken utanför föreskrifternas tillämpningsområde, t. ex. i Öresund som hör till världens mest trafikerade farvatten. Vidare byggs ibland handelsfartyg om till nöjesfartyg. Det är rimligt att samma skyldigheter åvilar befälhavaren på fartyget före och efter dess ombyggnad. Även med hänsyn till straffbestämmelserna bör den nödvändiga kompletteringen av 223 § sjölagen enligt föreningens mening i princip tas in i sjölagen. En sådan lagändring torde emellertid kunna genomföras först efter samråd med övriga nordiska länder. Föreningen har intet att erinra mot att bestämmelser av föreslaget innehåll införs i sjötrafikförordningen som ett första steg för att komplettera lagstiftningen.

Enligt *riksåklagaren* kan fängelse övervägas ingå i straffskalan. Området för den föreslagna nya straffbestämmelsen är emellertid väsentligt mindre än för 223 och 327 §§ sjölagen. Om fängelse anses böra ingå i skalan, synes den nya bestämmelsen ha sin plats i sjölagen. Ändring i den lagen synes emellertid böra undvikas av internationella och lagstiftningstekniska skäl. På grund härav och eftersom behov av fängelse sällan torde uppkomma i fall som inte samtidigt är belagda med straff enligt sjölagen, vill riksåklagaren inte motsätta sig att påföljden begränsas till penningböter.

Svea hovrätt och *hovrätten för Västra Sverige* anser att strängare straff än penningböter bör kunna ådömas. *Sveriges Redareförening* förordar att straffet bestäms till dagsböter. För *länsåklagaren i Norrbottens län* framstår avvikande från olycksplats till sjöss inte som mindre straffvärt än motsvarande brott till lands. Straffskalan bör därför avpassas till 5 § trafikbrottslagen, som föreskriver fängelse i högst ett år eller dagsböter. Även *generaltullstyrelsen* förordar den straffskalan. *Sveriges fartygsbefälsförening* förordar den straffskala som finns i 327 § sjölagen.

Om sjöfarandes skyldigheter vid sjöolycka ges den omfattning som *sjölagskommittén* förordar, bör påföljden enligt kommittén ansluta till vad som föreskrivs i 5 § trafikbrottslagen med den skillnaden att straffskalan inte överstiger fängelse i sex månader. I överensstämmelse med sjölagens ansvarsbestämmelser förordar kommittén, att ordet "försumma" används för att markera att även oaktsamhetsbrott straffas. Ansvarsbestämmelsen bör vara subsidiär till allmän lag, dvs. brottsbalken eller sjölagen.

Om sjöfartsstyrelsens förslag genomförs, synes enligt *riksåklagaren* en viss lagkonkurrens, närmast s. k. skenbar lagkonkurrens, uppkomma genom att både sjölagen och sjötrafikförordningen blir tillämpliga. Det torde inte vara nödvändigt att ålägga befälhavare av större fartyg att i händelse av sjöolycka uppge sitt namn och hemvist utöver den enligt 223 § sjölagen honom åvilande skyldigheten att uppge fartygets namn och destinationsort m. m. Till undvikande av svårighet vid rättstillämpningen synes böra övervägas att i det föreslagna nya andra stycket i 17 § sjötrafikförordningen göra tillägget "om ej gärningen är belagd med straff enligt sjölagen". *Hovrätten för Västra Sverige* anför liknande synpunkter.

Departementschefen

I rättstillämpningen har bestämmelsen i 223 § sjölagen om skyldighet för befälhavare att vid fartygssammanstötning lämna uppgifter om sitt fartyg ansetts tillämplig på handelsfartyg men inte på fritidsbåtar. Någon annan regel om åliggande för den som haft del i sjöolycka att lämna identitetsuppgifter finns inte i svensk lagstiftning. Kompletterande föreskrifter i ämnet bör införas i lagstiftningen.

Av internationella och lagstiftningstekniska skäl bör sjölagens ansvarsregler inte ändras f. n. Även om flera omständigheter talar för att de kompletterande föreskrifterna skrivs in i sjölagen, bör de därför, åtminstone tills vidare, ha sin plats i sjötrafikförordningen. Detta innebär att föreskrifterna kommer att gälla endast inom Sveriges sjöterritorium.

I 43 § vägtrafikförordningen och 5 § trafikbrottslagen finns bestämmelser om vad vägtrafikant skall iaktta, när han har haft del i uppkomsten av trafikolycka. Bestämmelserna föreskriver inte bara skyldighet att lämna identitetsuppgifter utan även viss skyldighet att vidta åtgärder som olyckan skäligen föranleder. Dessa bestämmelser är en lämplig utgångspunkt för överväganden i detta sammanhang om vad som bör åläggas den som färdas till sjöss.

Som sjöfartsstyrelsen föreslagit bör föreskrifterna knytas till begreppet *s j ö o l y c k a*. Som sjöolycka är att betrakta inte endast sammanstötning mellan fartyg och fall som enligt 222 § sjölagen jämställs med sammanstötning utan även bl. a. fall då fartyg på annat sätt skadar person, sjömärke, brygga eller annat. Även en olycka i vilken fartyget ensamt är inblandat kan vara att betrakta som sjöolycka. Som exempel kan nämnas att en båt stöter på grund eller förliser. För att skyldighet att handla enligt de föreslagna reglerna skall föreligga bör emellertid fordras att genom sjöolyckan har uppkommit skada på annan person eller på annans egendom. Även när svallvågorna från en båt åstadkommit skada t. ex. på en brygga, kan de nya föreskrifterna vara tillämpliga.

Som sjölagskommittén förordat bör skyldigheten att fullgöra uppgifterna enligt de nya bestämmelserna åläggas den som med eller utan egen skuld haft del i uppkomsten av olyckan. Del i uppkomsten av olyckan har den som representerar ett i olyckan direkt deltagande trafikelement, t. ex. den som vid tillfället har ansvaret för ett i olyckan inblandat fartyg. Ansvaret för ett handelsfartyg vilar i allmänhet på befälhavaren. För en fritidsbåt får ägaren i regel anses ha ansvaret, om han är ombord. I annat fall synes den som förfogar över båten eller föraren vara den ansvarige. Även en person som inte befinner sig ombord på båten kan ha ansvaret, t. ex. den som drar båten längs en brygga. Bestämmelserna kan också bli tillämpliga på den som på annat sätt genom sitt beteende medverkat till olyckan. Som exempel kan nämnas den som efter att ha fört sin båt till land halar in en eftersläpande lina som åstadkommer skada på en passerande båts propeller eller skadar en vattenskidåkare. Utanför bestämmelserna faller däremot den som endast varit vittne till en olycka och den som inte haft annat med olyckan att skaffa än att han skadats såsom passagerare på ett fartyg.

Annat fartyg än sådant som är infört i fartygsregistret har i allmänhet inte sådana kännetecken att fartyget lätt kan identifieras enbart med stöd av uppgifter om dessa. Eftersom de nya föreskrifterna i första hand är avsedda för andra fartyg än dem som är införda i fartygsregistret, bör identitetsuppgifterna inte avse fartyget utan i stället den person som har ansvaret för fartyget. Som för vägtrafikanter bör uppgifterna omfatta namn och hemvist. I fråga om fartyg som är infört i fartygsregistret bör skyldigheten att lämna identitetsuppgifter kunna fullgöras med uppgifter om fartyget.

Avsikten med skyldigheten att lämna identitetsuppgifter är att den som vid sjöolycka blir skadad eller får egendom skadad (målsägande) skall veta mot vem han skall rikta eventuella anspråk på ersättning för skadan. Den uppgiftsskyldige skall därför lämna identitetsuppgifter om målsägande begär det. Om målsäganden inte kan begära sådana uppgifter — han kan vara svårt skadad eller inte omedelbart anträffbar — måste den som haft del i olyckan utgå från att målsäganden önskar identitetsuppgifter. Uppgiftsskyldigheten kan då fullgöras genom att uppgifter lämnas till någon som företräder målsäganden eller genom att skriftligt meddelande lämnas kvar på platsen, om målsäganden kan väntas bli underrättad genom meddelandet. Uppgifter kan också lämnas t. ex. till polisen.

I överensstämmelse med reglerna för vägtrafikanter bör den som haft del i sjöolycka åläggas att lämna uppgifter även om händelsen. Denna skyldighet syftar, åtminstone i första hand, till att möjliggöra att målsäganden får de upplysningar han behöver.

Som redan framgått föreskriver 222 och 223 §§ sjölagen, att befälhavare vid sammanstötning mellan fartyg och i fall som jämnställs med samman-

stötning skall lämna det andra fartyget och de ombordvarande där all behövtlig och möjlig hjälp för räddning, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och de ombordvarande. Den ursprungliga bestämmelsen i denna fråga infördes i svensk lagstiftning år 1874 (prop. 6, LU6, rskr 20) samtidigt med en regel om befälhavares skyldighet att efter fartygssammanstötning lämna uppgifter om fartyget. Båda reglerna hade sin förebild i en brittisk lagstiftning avseende handelssjöfarten. I likhet med de remissinstanser som har yttrat sig i frågan utgår jag från att den nämnda regeln om biståndsplikt efter sammanstötning är tillämplig på alla slag av fartyg, alltså även på fritidsbåtar. Det finns ändå behov av en föreskrift i sjötrafikförordningen om skyldighet att i mån av förmåga medverka till de åtgärder som en sjöolycka skäligen föranleder, eftersom sjölagens bestämmelser gäller endast i fråga om sammanstötningar och därmed jämställda fall och inte generellt för sjöolyckor.

Som hovrätten för Västra Sverige påpekat kan en sjöfarande ha godtagbara skäl att avlägsna sig från platsen för en sjöolycka utan att fullgöra de skyldigheter som normalt åligger den som haft del i sådan olycka. Den egna farkosten kan t. ex. ha fått skador som fordrar att föraren genast försöker nå land eller sätta farkosten på grund för att undvika att de egna passagerarna utsätts för risk att drunkna. Ett undantag bör därför skrivas in för fall då tvingande skäl föranleder den ansvarige att avlägsna sig. I sådant fall är den ansvarige skyldig att, så snart han kan, dels vidta de åtgärder som då påkallas och är möjliga, t. ex. skaffa bogsering eller annan hjälp åt den skadade, dels fullgöra uppgiftsskyldigheten. Om han inte vet vem den skadade är, kan han lämna uppgifter t. ex. till polisen. I övrigt hänvisar jag till hovrättens yttrande i denna fråga.

I överensstämmelse med det anförda förordar jag att ett nytt stycke införs i 4 § sjötrafikförordningen. I detta stycke bör föreskrivas att den som med eller utan egen skuld haft del i uppkomsten av sjöolycka inte får genom att utan tvingande skäl avlägsna sig från olycksplatsen eller på annat sätt undandra sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder som olyckan skäligen föranleder, t. ex. att ta om hand nödställd eller skadad person. Inte heller får han undandra sig att uppge namn och hemvist eller att lämna upplysningar om händelsen. I stället för att uppge sitt namn och hemvist får befälhavare på fartyg som är infört i fartygsregistret uppge fartygets namn och hemort.

En vägtrafikanter, som haft del i en trafikolycka och som stannat kvar på olycksplatsen, skall inte fällas till ansvar för att han underlåter att hjälpa skadad person. Frågan om straff för sådan underlåtenhet har ansetts böra övervägas i samband med allmänna bestämmelser om straff för underlåtenhet att hjälpa den som skadats eller råkat i livsfara. Sjölagen har emellertid, som tidigare har framgått, uttryckliga bestämmelser i 223 och 327 §§, som med vissa undantag ålägger befälhavare vid straff-

ansvar att lämna hjälp åt fartyg som hans fartyg stött samman med och åt ombordvarande på det fartyget. Enligt 62 § sjölagen har befälhavaren dessutom plikter inte bara mot det egna fartyget och dess ombordvarande och last, när fartyget råkar i sjönöd, utan även mot annan i sjönöd som han anträffar eller får kännedom om. Han har också viss skyldighet att avvärja fara som hotar sjötrafiken. Underlåtenhet att fullgöra skyldighet enligt 62 § straffas enligt 326 eller 327 §.

Om skyldigheten enligt det föreslagna andra stycket i 4 § sjötrafikförordningen att medverka till de åtgärder som olyckan skäligen föranleder inte sanktioneras med straff kan, som hovrätten för Västra Sverige påpekat, den som med en fritidsbåt skadar en badande komma att fällas till ansvar för att han inte lämnar identitetsuppgifter men gå fri för att han underlåter att hjälpa den skadade. En sådan ordning är inte tillfredsställande. Eftersom underlåtenhet att lämna bistånd också är straffbelagd i de fall som omfattas av sjölagens bestämmelser, anser jag att den föreslagna skyldigheten att vidta åtgärder enligt 4 § andra stycket sjötrafikförordningen bör sanktioneras med straff. Vilka åtgärder som skäligen kan fordras får bedömas med hänsyn till omständigheterna. En allvarlig fara eller skada föranleder helt andra åtgärder än en olycka med obetydliga verkningar. Kraven kan också sättas olika beroende på bl. a. det i olyckan inblandade fartygets storlek, manövreringsförmåga, utrustning och användning.

Med hänsyn till det utvidgade innehåll som de nya bestämmelserna får enligt departementsförslaget jämfört med sjöfartsstyrelsens förslag bör böter och fängelse ingå i straffskalan. Med böter avses dagsböter. Som sjölagskommittén föreslagit bör fängelsestraff inte kunna ådömas i mer än sex månader. Överträdelse av föreskrifterna bör, i likhet med vad som gäller för vägtrafikanter enligt 5 § trafikbrottslagen, vara straffbar endast om gärningen skett uppsåtligt.

Brottsbalkens allmänna regler om ansvar för medverkan blir analogiskt tillämpliga på brott som nu avses. Någon uttrycklig bestämmelse om medverkan behövs därför inte.

Om både sjölagens och sjötrafikförordningens bestämmelser enligt ordalydelsen är tillämpliga på samma gärning, skall endast lagens regler tillämpas. Motsvarande gäller om en gärning är straffbar enligt både brottsbalken och sjötrafikförordningen.

Jag förordar att 17 § sjötrafikförordningen ändras i överensstämmelse med vad jag nu anfört. I samband därmed bör ett par smärre jämkningar vidtas.

Enligt min mening bör de nya reglerna sättas i kraft snarast. Fråga om samordning av den nordiska lagstiftningen får tas upp senare. Vid det nor-

diska samrådet får behandlas bl. a. frågan huruvida nya bestämmelser bör inarbetas i de nordiska ländernas sjölagar.

Hemställan

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till *kungörelse om ändring i sjötrafikförordningen (1962:150)*.

De huvudfrågor som behandlas i förslaget synes ha sådan allmän räckvidd och vara av sådan betydelse för den enskilde, att riksdagens mening bör inhämtas.

Jag hemställer att Kungl. Maj:t genom proposition inhämtar riksdagens yttrande över förslaget.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten