

Nr 769

Av herr Jacobsson, Gösta, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 132, med förslag till lag om säkerheten på fartyg, m. m.

(Lika lydande med motion nr 903 i Andra kammaren)

I proposition nr 132 till årets riksdag föreslås bl. a. lagar om säkerheten på fartyg och om ändring i sjölagen.

Förslaget till säkerhetslag är till sin karaktär en ramlag till vilken sammanförts mera allmängiltiga och centrala sjösäkerhetsbestämmelser. Till denna lag har överförts bl. a. huvuddelen av de bestämmelser, som i dag återfinnes i 5 a § och 26 § sjölagen och som avser säkerheten på fartyg. I de båda nämnda lagrummen i sjölagen, vilka innefattar åligganden för redaren respektive befälhavaren, skall likväl enligt föreslaget bibehållas grundläggande föreskrifter i detta ämne, till vilka säkerhetslagens bestämmelser i viss mån kommer att framstå som subsidiära.

Säkerhetslagen tar i princip sikte endast på säkerheten för fartyget och de ombordvarande. Gällande lydelse av 5 a § och 26 § sjölagen innehåller emellertid även bestämmelser till skydd för inlastat gods. I det sakkunnigbetänkande, som ligger till grund för propositionen, konstateras att regler som avser fartygets last närmast är av handelsrättslig natur — såsom syftande på förhållandet mellan befraktare och bortfraktare — och därför ej hör hemma i en säkerhetslag med en sådan målsättning som nyss sagts.

Vad de sakkunniga sålunda anfört synes i och för sig icke behöva föranleda erinran. Vid den överarbetning av 5 a § och 26 § sjölagen, som företagits i samband med upprättandet av förslaget till säkerhetslag, har emellertid redan i betänkandet utmönstrats de bestämmelser i de båda lagrummen som särskilt tar sikte på säkerheten för inlastat gods. Några skäl för en sådan ändring synes icke ha redovisats i betänkandet, och det torde kunna ifrågasättas, huruvida en dylik ändring över huvud varit avsedd. Nämnda bestämmelser återfinnes icke heller i det i propositionen intagna förslaget till lydelse av de båda lagrummen.

Vid remissbehandlingen av betänkandet fäste hovrätten för Västra Sverige uppmärksamheten på att bestämmelser till skydd för lasten icke medtagits i de sakkunnigas förslag. Hovrätten anförde bl. a.:

»Emellertid torde de sakkunniga ha underskattat vikten av de allmänna

hänsyn, som tala för att — oavsett vilka rättsregler som gälla mellan fraktföraren och godsets ägare — jämväl på fartyget befintlig egendom skyddas mot skada. Hovrätten anser det därför tveksamt, om man på sätt som skett bör underlåta att betona vikten av säkerheten till egendom. Den inställning till denna fråga, som i betänkandet markerats, kunde tänkas få betydelse också i andra sammanhang än dem lagen direkt berör, såsom då skadeståndstalan föres mot fraktföraren eller ombordanställd på grund av påstådd försummelse att skydda på fartyget medförd egendom.»

I sitt innevarande år avgivna betänkande »Fartygs befälhavare, gemensamt haveri och dispassch, ansvarsbestämmelser m. m.» (SOU 1965: 18) har sjölagskommittén vid sin översyn av ifrågavarande delar av sjölagen föreslagit en lydelse av 5 a § och 26 § som i huvudsak motsvarar den lydelse som återfinnes i propositionen. Jämväl vid remissbehandlingen av sistnämnda betänkande har erinringar riktats mot att bestämmelser om säkerheten för inlastat gods utmönstras ur förevarande lagkomplex.

Ett bibehållande i sjölagen av gällande regler om säkerheten för gods är enligt min mening påkallat av hänsyn till lastägaren och kan dessutom tillmätas betydelse för bedömningen av befälhavarens ansvarighet. I 3 § lagen i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement (Haag-lagen) finns utförliga bestämmelser om bortfraktarens skyldigheter med avseende å inlastat gods. Det kan visserligen göras gällande att regeln i 72 § sjölagen om bortfraktarens skyldigheter tolkningsvägen bör ges samma innehåll som Haag-lagens nyssnämnda bestämmelser. Men om ur 5 a § sjölagen utelämnas de stadganden, som tar sikte på säkerheten för gods, torde icke längre finnas hållbart stöd för en sådan tolkning av 72 §, vilket lagrum dessutom har dispositiv karaktär. Önskemålet om nordisk rättslikhet bör också tillmätas betydelse i sammanhanget. I föreliggande finska förslag återfinnes i 8 § en uttrycklig regel, som tar sikte på tryggande av egendom, och både de danska, finska och norska förslagen upptar dylika regler i lagrum motsvarande 26 § i det svenska förslaget.

Önskemålet att sjölagen alltjämt skall innehålla grundläggande regler om säkerheten för inlastat gods skulle bäst tillgodoses om tills vidare — i avvaktan på en prövning av sjölagskommitténs förslag — nuvarande 5 a § och 26 § bibehölles med endast de formella ändringar som är direkt föranledda av den föreslagna nya säkerhetslagen. Lagtekniskt sett finns emellertid anledning till tveksamhet mot en sådan ordning av det skälet, att delvis likartade detaljbestämmelser därvid kommer att föreligga i sjölagen och i säkerhetslagen såvitt gäller säkerheten för fartyget och de ombordvarande. Ett i huvudsak tillfredsställande resultat synes emellertid kunna uppnås genom att 5 a § i sjölagen erhöi följande ändrade lydelse:

»Fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, vara sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastat

eller barlastat på sådant sätt, att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras, samt bemannat på betryggande sätt.

Om vad i förenämnda avseenden bland annat skall iakttagas för att trygga säkerheten på fartyg gälla särskilda bestämmelser.»

Med hänvisning till det ovan anförda hemställles,

att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 132 måtte besluta om sådan ändring av 5 a § i sjölagen som ovan angivits.

Stockholm den 18 oktober 1965

Gösta Jacobsson