

## Nr 4.

Ankom till riksdagens kansli den 31 juli 1914 kl. 1 e. m.

*Särskilda utskottets nr 2 utlåtande nr 4 i anledning av Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring i 3 kap. sjölagen samt om ändrad lydelse av 294 § samma lag.*

Under återopande av de vid propositionen fogade, i statsrådet och lagrådet förda protokoll har Kungl. Maj:t i proposition nr 194 föreslagit riksdagen att antaga här nedan intagna förslag till lag om ändring i 3 kap. sjölagen samt om ändrad lydelse av 294 § samma lag.

Denna proposition har för förberedande behandling hänvisats till särskilda utskottet nr 2.

Beträffande tillkomsten av och grunderna för ifrågavarande lagförslag upplyser departementschefen, att under det beredning pågått inom justitie- och finansdepartementen av olika förslag till nya bestämmelser rörande sjöfartssäkerheten, varom propositionerna nr 116, 121 och 122 avlåtits till riksdagen, en i London under tiden november 1913—januari 1914 hållen internationell sjösäkerhetskonferens avslutat sina förhandlingar för åstadkommande av en allmän mellanfolklig överenskommelse på detta område genom en konvention, daterad den 20 januari 1914. I konventionen förbinda sig de fördragsslutande parterna att tillämpa konventionens bestämmelser å sina respektive fartyg och att för sådant ändamål utfärda de föreskrifter samt vidtaga de åtgärder, vilka erfordras för att konventionen må kunna utöva sin fulla verkan. Det slutna fördraget förutsättes bliva ratificerat före utgången av år 1914 samt träda i kraft den 1 juli 1915.

*Grunderna  
för  
lagförslaget.*

Konventionens bestämmelser skulle i allmänhet obligatoriskt gälla varje maskindrivet handelsfartyg, som medför flere än tolv passagerare

*Bihang till senare riksdagens protokoll 1914. 11 saml. 2 avd. 4 häft. (Nr 4.) 1*

(passagerarfartyg) och gör resa mellan hamn i någon av dessa stater och utom samma stat belägen hamn. Varje stat skulle emellertid kunna från konventionens tillämpning undantaga fartyg, som gå i vissa, för sådant ändamål i särskild förteckning upptagna router inom 200 engelska sjömil avstånd från närmaste kust.

De ämnen, som i konventionen behandlas, gälla först och främst åtskilliga åtgärder för vissa farvattens befriande från vrak samt undersökning och varning med avseende å däri befintlig is eller farliga vrak, varjämte föreskrifter i detta samband lämnas om tillkännagivande på förhand av vissa router samt om signalering och tillräcklig bemanning ombord å de fartyg, som av konventionen beröras (kap. III). I det följande bestämmes konstruktionen av fartyg och skiljes härvid mellan nya och redan befintliga fartyg samt lämnas föreskrifter i avseende å vattentäta skott, öppningar i fartygssidorna, fartygs dubbelbotten m. m., om inspektion, övningar, anteckning i skeppsdagboken, särskilda undersökningar o. s. v. i samband därmed (kap. IV). I kap. V föreskrives gnisttelegrafi ombord å vissa större fartyg, och i kap. VI följa stadganden om livräddningsapparater och anstalter för eldsläckning samt övningar därmed. I kap. VII stadgas slutligen regler angående beskaffenheten av och ordningen för utfärdandet av de s. k. säkerhetscertifikat, som i de olika länderna skulle, med internationell giltighet, meddelas såsom bevis om, att konventionens fordringar å säkerheten blivit i det speciella fallet uppfyllda.

Med anmärkande, att det mesta av vad konventionen sålunda innehåller är av den art, att det antingen faller under de förslag till ändringar i sjölagen och lag om tillsyn, vilka genom ovannämnda propositioner förelagts riksdagen, eller ock kan av Kungl. Maj:t regleras i administrativ väg på grund av bestämmelsernas natur och de bemyndiganden härutinnan, vilka i sagda lagförslag få utsättas, fortsätter departementschefen: »Undantagsvis förekomma dock stadganden i konventionen, vilka torde böra fastställas genom lag, innan konventionen kan för Sveriges del ratificeras. Detta synes först och främst vara fallet med Art. 8 och 9 i konventionen, varigenom fartygs befälhavare åläggas förpliktelse att varsko andra fartyg om fara från is eller i farvattnet befintligt vrak och särskilt att, där fartyget är försett med trådlös telegraf, härmed signalera till andra sjöfarande för att underätta om förekomsten av varje överhängande och allvarlig fara, som han må hava upptäckt på vägen.

Med ett undantag, som i det följande skall beröras, synes konventionens innehåll i övrigt icke tarva bekräftelse medelst stadgande i lag.

Den undersöknings- och observationstjänst genom för ändamålet särskilt utrustade fartyg, som i Art. 6 och 7 avses för upptäckande av is och farliga vrak, såväl som i Art. 30 och 43 omnämnda undersökningar, lära härförutan kunna anordnas. Över huvud taget är något lagstadgande icke erforderligt i sådana fall, där enligt konventionen staten själv eller någon dess myndighet förpliktas till viss åtgärd. Beträffande vidare den skyldighet, som i Art. 10 ålägges befälhavare att, med hänsyn till fara för eget fartyg, i visst fall ändra hastighet och kurs, är denna av alldeles samma natur som åtskilliga bestämmelser i de på administrativ väg tillkomna s. k. sjövägsreglerna och bör där få sin plats likaväl som de likartade föreskrifterna i Art. 12 och 14. Den anmälningsplikt, som enligt Art. 13 skulle tillkomma redare, bör också kunna stadgas i administrativ ordning jämlikt härvidlag gällande grundsatser, och de detaljföreskrifter, som i Kapitel IV lämnas om fartygets *beskaffenhet* och om särskilda anordningar å fartyg i vissa säkerheten rörande avseenden falla direkt under den administrativa lagstiftning, som i 5 a § uti det för riksdagen framlagda förslaget till ändringar i sjölagen förutsättes. Vad vidare angår bestämmelser om vissa anteckningar i skeppsdagboken, såsom i Art. 26, förhåller det sig visserligen så, att liknande anteckningar äro särskilt angivna i 37 § sjölagen, men uppräknigen i detta lagrum av föreskrivna anteckningar gör icke anspråk på att vara fullständig, utan medger komplettering genom nya föreskrifter om innehåll i det för dagboken stadgade formulär, vilket fastställles av Konungen. Av övriga stadganden, vilka kunna komma i betraktande vid avgörande av frågan om lagstiftningens form, faller Art. 29 med dess bestämmelser om »första och följande fartygsbesiktningar» uppenbarligen under den föreslagna lagen om tillsyn å fartyg, vilket jämväl är förhållandet med hela Kap. VII angående säkerhetscertifikat. Art. 15 i Kap. III sammanfaller åter med sjölagsförslagets allmänna bestämmelse i 5 a § angående fartygs bemanning, liksom de speciella föreskrifterna i Art. 34 och Art. 54 falla under det i 5 a § givna stadgandet om Kungl. Maj:ts befogenhet att lämna detaljbestämmelser i allt, som angår fartygs bemanning. Bestämmelser om övningar med livbåtar o. d., vilka förekomma i konventionen, äro av samma beskaffenhet som de, vilka för närvarande gälla i motsvarande svenska, i administrativ ordning tillkomna, författning.

Ett stadgande av allmän lags natur är däremot uppenbarligen Art. 37, som ger föreskrifter om fartygsbefälhavares skyldigheter vid bispringande av fartyg, som är statt i nöd. Den *allmänna* skyldigheten härvidlag är emellertid redan förutsatt i gällande sjölag, enär genom lag den 13 december 1912 i 294 § sjölagen stadgats straff för den befälhavare,

som underlåtit att, såvitt det kunnat ske utan allvarlig fara för eget fartyg samt besättningen och passagerarna därå, lämna den, som anträffas i sjönöd, all hjälp, som varit möjlig och behöflig för hans räddning. Berörda straffstadgande är givet i anslutning såväl till sjölagens grunder som till den i Art. 37 av förevarande konvention omnämnda, även för Sveriges del godkända konventionen i Brüssel av den 23 september 1910. Med hänsyn härtill torde Art. 37 icke böra anses innefatta annat än en närmare bestämning av vad som redan är gällande lag, men synes det lämpligen böra i sjölagen särskilt stadgas om rätt för Konungen att utfärda närmare föreskrifter av den beskaffenhet, som Art. 37 angiver.»

*Utskottet.*

Vid granskning av ifrågavarande lagförslag har utskottet icke funnit anledning till någon erinran mot detsamma.

På grund härav får utskottet hemställa,

att riksdagen med bifall till den kungl. propositionen måtte antaga följande

## Förslag

till

## L A G

om ändring i 3 kap. sjölagen samt om ändrad lydelse av 294 § samma lag.

Härigenom förordnas, dels att i 3 kap. sjölagen skola införas två nya paragrafer med beteckning 34 a och 34 b, av den lydelse nedan sägs, dels ock att 294 § samma lag skall erhålla följande ändrade lydelse:

34 a §.

Befälhavare, som anträffar någon i sjönöd, vare pliktig att, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg samt besättningen och passagerarna därå, lämna all hjälp, som är möjlig och behöflig för den nödställdes räddning.

Om befälhavares plikt att lämna hjälp, då hans fartyg sammanstött med annat fartyg, stadgas i 223 §.

34 b §.

Har befälhavare i annat fall, än i 34 a § omförmäles, fått kännedom om att någon är i sjönöd eller har befälhavare erhållit kunskap om någon sjötrafiken hotande fara, vare han skyldig att i enlighet med de föreskrifter, som av Konungen meddelats, vidtaga åtgärder för den nödställdes räddning eller farans avvärijande, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg samt besättningen och passagerarna därå.

294 §.

Har sammanstötning eller sådan händelse, som i 223 a § sägs, timat och uraktlåter befälhavare något av vad enligt 223 § åligger honom att för ty fall iakttaga, straffes med böter, ej under etthundra kronor, eller med fängelse. Äro omständigheterna synnerligen försvårade, må till straffarbete i högst två år dömas.

Uraktlåter befälhavare något av vad enligt 34 a § första stycket eller 34 b § åligger honom, dömes till böter eller fängelse.

Stockholm den 31 juli 1914.

På utskottets vägnar:

F. HOLMQUIST.