

## Nr 19.

*Utlåtande i anledning av väckt motion angående straff för fartygsbefälhavare, som visat oförstånd eller varit försumlig i tjänsten.*

I en av herrar *Lindberg* och *Svensson* i Göteborg inom andra kammaren väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 65, vilken behandlats av första lagutskottet, hemställes, »att riksdagen måtte besluta att i sjölagen införa en allmän regel om straff för fartygsbefälhavare, som visat oförstånd eller varit försumlig i tjänsten».

Beträffande motiveringen för motionärernas yrkande får utskottet hänvisa till motionen.

### Gällande rätt.

*Sjölagen den 12 juni 1891* innehåller i 12 kap. ett flertal ansvarsbestämmelser avseende fartygsbefälhavare, för vilka nedan lämnas en sammanfattande redogörelse.

I 286, 287 och 288 §§ inrymmas stadganden om straff för vissa brott som i huvudsak kunna betecknas såsom ordningsföreseelser, såsom underlåtenhet att ombord å fartyget ha ett exemplar av sjölagen, försummelse med avseende å dagboken, vägran att till besiktningsmän överlämna vissa handlingar och försummelse att anmäla sig för sjöförklaring. I 295 § bestraffas vägran att medtaga svenskt sjöfolk, som skall hemsändas, och i 294 § uraktlåtenhet att i vissa fall vid sammanstötning eller vid uppkomst av skada på annat liknande sätt ävensom i fall av sjönöd lämna hjälp i enlighet med sjölagens föreskrifter för dessa situationer.

Enligt 290 § skall befälhavare, som gör sig skyldig till oredlighet mot redare, lastägare, försäkringsgivare eller annan, vars rätt och bästa det enligt sjölagen åligger honom att bevaka, bestraffas med högst straffarbete i två år, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff. Även grov försummelse är straffbelagd. Avvikande ur tjänsten och övergivande av anförtrott fartyg bestraffas enligt 291 § med straffarbete i högst två år eller fängelse eller, där omständigheterna äro synnerligen mildrande, med böter, ej under femtio kronor. Även ett enbart lämnande av fartyget kan, om detta är statt i fara, medföra straff för befälhavare enligt samma paragraf.

De centrala straffstadgandena äro intagna i 292 och 293 §§. I den förra paragrafen har i detalj specificerats vissa tjänstefel, som medföra straffansvar. Om sålunda befälhavare, utan att nödtvång därtill föranlett, gått

till sjöss med fartyg, som haft sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller som varit så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att han bort inse, att resan var förbunden med uppenbar livsfara för dem, som voro ombord, skall han enligt detta lagrum straffas med fängelse i högst ett år eller böter från och med ett-hundra till och med femtusen kronor. Åsidosättande av en rad andra i 26 § sjölagen närmare angivna skyldigheter, avseende främst fartygets utrustning, last och säkerhetsanordningar, medför, om ej sådant fall är för handen, som nyss sagts, straff av böter till och med ett tusen kronor. Uraktlåtenhet att iakttaga vissa andra i 32 § sjölagen angivna åligganden i fråga om fartygets bemanning m. m. samt lodning medför enahanda straff. Den omständigheten att genom åtgärd eller försummelse, som nyss sagts, skada vållats, kan leda till straffskärpning. — I 293 § följer så regeln om straff vid vållande till sjöolycka. Befälhavare, som genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten på annat sätt, än i 292 § sägs, vållar sådan olycka, straffas med böter eller fängelse i högst ett år, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Befälhavare, som så förbrutit sig, som i 287, 290, 291, 292, 293 eller 294 § sägs, må enligt 296 §, där omständigheterna äro synnerligen försvärande, för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade.

Vidare kan antecknas, att befälhavare jämlikt 59 § är pliktig ersätta skada, som han genom fel eller försummelse i tjänsten tillskyndar redare, lastägare eller annan, vars rätt och bästa han har att bevaka.

*Sjömanslagen den 15 juni 1922* innehåller vissa stadganden, som ha avseende å befälhavaren. Dess 1 kap. avhandlar sålunda befälhavarens tjänsteavtal. Därutinnan stadgas bl. a. i 3 §, att befälhavare kan av redaren när som helst skiljas från sin befattning. Avskedas han, innan tiden för tjänsteavtalets bestånd gått till ända, äger han dock i vissa fall rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider. Varder utredning angående förlusten ej förebragt, är han berättigad att erhålla hyra för tre månader samt fri resa med underhåll hem. Om däremot befälhavaren avskedas på grund av oduglighet, oredlighet, grovt fel eller grov försummelse i tjänsten, är han enligt 5 § icke berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten.

I 6 kap. ha ansvarsbestämmelserna intagits. De regler, som gälla befälhavaren, stå att finna i 73 och 74 §§. Enligt den förra paragrafen straffas befälhavaren med böter, 1. om han använder någon i strid mot stadgande i 10 §, som reglerar minderårigs brukande i skeppstjänst, i sådan tjänst; 2. om han vägrar förse den, som antagits, med motbok; 3. om han åsidosätter skyldighet, som enligt lagen åligger honom mot sjuk eller skadad person eller till undanröjande av smittfara för de ombordvarande; 4. om han underlåter att iakttaga vad i lagen stadgats om hållande av förhör, innan någon avskedas; 5. om han underlåter i vissa fall att ställa sig till efterrättelse mönstringsförrättares eller konsuls beslut; 6. om han vägrar någon

utan laga skäl tillstånd att gå i land enligt sjömanslagens bestämmelser; 7. om han bryter mot vad i lagen är föreskrivet om kosthållet; eller 8. om han underlåter att insända rapport efter syn. I 74 § stadgas straff, om befälhavare missbrukar den tvångsrätt eller den rätt att taga någon å fartyget anställd i förvar eller den bestraffningsrätt, som tillkommer honom enligt sjömanslagen, eller om han behandlar någon ombord anställd med onödig hårdhet. Straffet kan då bli böter eller fängelse i högst sex månader, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff. Vid synnerligen försvårande omständigheter må befälhavare tillika för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade.

Den i 82 § intagna regeln, att å fartyget anställd, som gjort sig skyldig till förseelse i tjänsten eller brutit mot ordning och skick, skall straffas med böter, har icke avseende å fartygsbefälhavaren, såsom framgår av förarbetena till sjömanslagen.

Enligt 49 § andra stycket åligger det envar att uppföra sig skickligt, nyktert och fridsamt. Denna bestämmelser torde gälla jämväl för befälhavaren, men något straffstadgande avseende befälhavare som bryter häremot har icke upptagits i lagen.

I 24 § *lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg* har stadgats, att om fartyg finnes vara så illa bemannat, att resa därmed skäligen kan antagas föranleda livsfara för dem, som äro ombord, vederbörande tillsynsmyndighet äger förbjuda fartygets nyttjande, till dess missförhållandet blivit undanröjt. Nyttjas fartyg i strid mot dylikt förbud, straffas befälhavaren enligt 31 § med vissa böter och vid försvårande omständigheter med fängelse i högst sex månader.

Vidare kan erinras om stadgandet i 19 kap. 5 § *allmänna strafflagen* om straff för allmänfarlig vårdslöshet. Enligt detta lagrum kan redan den, som av oaktsamhet framkallar fara för brand eller ofärd, bli föremål för straff. På fartygsbefälhavare anställda i allmän tjänst kunna reglerna om ämbetsbrott i 25 kap. bli tillämpliga. Skulle befälhavaren vara krigsman, är han underkastad stadgandet i 26 kap. 14 § om straff för krigsman, som under tjänsteutövning är så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att hans förmåga att fullgöra tjänsten måste antagas vara nedsatt.

Mellan arbetsmarknadens parter ha träffats vissa avtal för motverkande av bl. a. onykterhet i tjänsten. I två särskilda överenskommelser mellan Sveriges redareförening samt Svenska maskinbefälsförbundet och mellan redareföreningen samt Svenska sjöfolksförbundet ha de avtalsslutande parterna förklarat sig ense om att vidtaga sådana åtgärder, att personer inom maskinbefälsskåren resp. sjömän, som uppfört sig klandervärt eller av andra skäl icke äro lämpade för anställning till sjöss, antingen utestängas från tjänst inom yrket för viss tid eller ock helt avföras från detsamma. I sådant

hänseende har ansetts lämpligt att tillsätta särskilda nämnder, bestående av två representanter för redareföreningen och två för maskinbefälsförbundet, resp. för sjöfolksförbundet jämte en av parterna gemensamt utsedd opartisk ordförande. Nämnderna skola upptaga till avgörande de frågor rörande vidtagande av bestraffningsåtgärder i form av avstängning från yret för viss tid eller för alltid, som hänskjutas till dem, och på sätt som av organisationerna blivit fastslaget. I särskilda regler, som upprättats av parterna, ha givits ganska detaljerade processuella och straffrättsliga regler för nämndernas verksamhet ävensom beträffande registrering av personer mot vilka anledning till ingripande förekommit. Nämndernas beslut skola enligt överenskommelserna vara bindande för parterna.

### Historik m. m.

I *sjölagen den 23 februari 1864*, som är den närmaste föregångaren till nu gällande sjölag, fanns i 288 § intagen en ansvarsbestämmelse, enligt vilken befälhavare, som gjorde sig skyldig till bristande omsorg vid fartygets utrustning och proviantering, eller till vanvård av fartyget eller dess tillhörigheter, eller till vårdslöshet vid dess förande, eller till grov försummelse av redares, godsägares eller försäkringsgivares rätt, skulle straffas med böter upp till 500 riksdaler eller med fängelse mellan en månad och två år.

Denna allmänna bestämmelse har i gällande sjölag ersatts med ett flertal lagrum, vari befälhavarens ansvarsskyldighet närmare angivits. Dessa lagrum ha refererats i det föregående. Någon närmare motivering till denna ändring, som lett till att en generell ansvarsregel för befälhavare numera saknas, har icke angivits i förarbetena till den gällande sjölagen.

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndiganden den 18 januari och den 1 februari 1946 samt den 22 oktober 1948 ha tillkallats sakkunniga för att verkställa utredning och avgiva förslag i fråga om sjöfolkets levnads- och arbetsförhållanden. De sakkunniga benämnas *1946 års sjömanskommitté*. Dess uppdrag har kommit att innefatta bl. a. revision av sjömanslagen, vilket arbete bedrivs i samråd med övriga nordiska länder.

Jämlikt bemyndigande den 27 maj 1949 ha tillkallats utredningsmän för revision av rattfyllerilagstiftningen. I direktiven till de sakkunniga, vilka antagit benämningen *1949 års trafiknykterhetsutredning*, har uttalats att frågan om införande av särskilt straff för den, som i onyktert tillstånd är förare av cykel, motorbåt m. m., borde upptagas till övervägande i samband med revisionen av rattfyllerilagstiftningen.

### Yttranden.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från Stockholms och Göteborgs rådhusrätter, riksåklagarämbetet, kommerskollegium samt straffrättskommittén och 1949

års trafiknykterhetsutredning, varjämte Sveriges fartygsbefälsförening beretts tillfälle inkomma med yttrande. Kommerskollegium har vid sitt yttrande fogat skrivelser från Sveriges redareförening, Sveriges segelfartygsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet samt Nautiska föreningen i Göteborg, vilken tillika inkommit med yttrande direkt till utskottet. Vid Göteborgs rådhusrätts yttrande har fogats protokollsutdrag utvisande skiljaktiga meningar. Fartygsbefälsföreningen har bifogat skrivelse från Stockholms ångslupsaktiebolag.

I det i motionen upptagna problemkomplexet kunna särskiljas tre skilda frågeställningar, nämligen frågan om ett generellt ansvar för fartygsbefälhavare för oförstånd i tjänst, frågan om ansvar för befälhavare vid vårdslös navigering, som icke föranlett sjöolycka, och frågan om ansvar för befälhavare som varit berusad vid fartygets förande eller eljest i tjänsten.

Införandet av en allmän regel om straffansvar för befälhavare har tillstyrkts av några remissinstanser men avstyrkts av andra.

Det synes *Stockholms rådhusrätt* av omständigheterna påkallat att i sjölagen införes utöver erforderliga särskilda regler jämväl en allmän bestämmelse om ansvar för befälhavare, som gör sig skyldig till vårdslöshet eller försummelse i tjänsten, utan att sjöolycka härigenom vållas. Till närmare motivering för sitt ståndpunktstagande har rådhusrätten anfört:

Vid införande av nu gällande sjölag ersattes stadgandet i 288 § av 1864 års sjölag dels av bestämmelser angående vissa särskilt angivna skyldigheter för befälhavare jämte mot dessa bestämmelser svarande straffbud, dels ock av en i 293 § upptagen allmän straffbestämmelse för vållande av sjöolycka genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten. Denna förändring kom att, såsom motionärerna påtalat, medföra, att en befälhavares vårdslösa navigering icke kan medföra ansvar med mindre en sjöolycka härigenom vållas, detta oavsett vilka faror som genom befälhavarens åtgöranden uppkommit ej endast för hans eget fartyg och dess besättning utan jämväl för sjöfarten i övrigt. Detta förhållande — vilket inom rådhusrättens domvärjo under de sista två decennierna dock veterligen icke medfört olägenhet mer än i ett fall, nämligen det av motionärerna omnämnda — måste med hänsyn till sjöfartens utveckling och det härav föranledda kravet å ökad trygghet till sjöss enligt rådhusrättens förmenande betecknas såsom en brist i lagstiftningen.

*Göteborgs rådhusrätt* har uttalat, att det måste anses vara rimligt och befogat, att fartygsbefälhavare underkastas straffrättsligt ansvar, därest han i tjänsten ådagalägger oförstånd eller försummelse. Mot en bestämmelse av sådant innehåll vore i och för sig intet att erinra.

I ett särskilt yttrande har *en ledamot av Göteborgs rådhusrätt, t. f. borgmästaren Bergqvist*, anfört:

Befälhavaren å ett fartyg innehar en mycket ansvarsfull ställning. Stora krav måste därför ställas på hans duglighet och skötsamhet. Befälhavareställning uppnås väl också i regel först efter mångårig beprövad tjänstgöring såsom befäl å fartyg. Redaren kan när som helst fråntaga befälhavaren

hans befattning såsom sådan även utan angivande av skälen därtill. Oförstånd eller försumlighet i tjänsten kan därför även utan straffansvar för en befälhavare medföra ytterligt allvarliga följder, följder som säkerligen äro ägnade att avhålla en ansvarskännande person från att medvetet taga de risker som äro förbundna därmed.

Det måste det oaktat anses vara rimligt och befogat att befälhavare i likhet med annan ombord anställd underkastas straffansvar, därest han i tjänsten ådagalägger oförstånd eller försummelse.

Jag har därför intet att erinra mot bifall till motionens förslag.

*Straffrättskommittén* har icke velat taga någon definitiv ställning till förevarande fråga. Huruvida nya straffbestämmelser om fartygsbefälhavares tjänstefel — och i samband därmed måhända även flygplanförares tjänstefel — erfordras, torde enligt kommitténs mening ej kunna avgöras utan särskild utredning.

Kommittén anför härutinnan:

Någon allmän straffbestämmelse för ovarsamt förande av fartyg eller för vårdslöshet i tjänsten i allmänhet eller för den som i berusat tillstånd för fartyg finnes icke. Den olikhet som sålunda föreligger mellan straffbestämmelserna om trafiken till sjöss och trafiken till lands betingas väl av de väsentligen olika förhållanden som här gälla. I vart fall har behovet av dylika bestämmelser beträffande trafiken till sjöss ej gjort sig kännbar på samma sätt som i fråga om trafiken på våra vägar. De problem, som i detta sammanhang uppkomma, gestalta sig sannolikt olika då fråga är om mera lokalt betonad trafik i hamnar eller trånga, livligt trafikerade farleder och i fråga om trafik till sjöss i allmänhet.

En avvisande hållning intager *Sveriges redareförening*, som avstyrker motionen. Föreningen framhåller, att fartygsbefälhavarna enligt dess erfarenhet med skötsamhet plägade fullgöra sina skyldigheter och att de av motionärerna åberopade fallen av misskötsamhet i tjänsten torde vara undantagsfall. Fartygsbefälhavarnas skyldigheter i tjänsten vore av komplicerad natur och innefattade ofta svårartade bedömanden. Särskilt borde beaktas, att befälhavaren till skillnad från övriga ombordanställda hade att i stor utsträckning handlägga tjänsteärenden av bl. a. kommersiell natur. Det framstode därför som olämpligt att beträffande fartygsbefälhavare föreskriva en allmän regel om straffpåföljd vid visat oförstånd eller försumlighet i tjänsten. Föreningen vore av den uppfattningen, att nu gällande straffbestämmelser i vad avsåge befälhavare finge anses tillräckliga och även täckte de fall, då befälhavare uppträdde berusad under utövande av sin tjänst.

Liknande synpunkter utvecklas av *Nautiska föreningen i Göteborg*, som med skärpa avstyrker lagstiftning av den vidsträckta och obestämda art, som av motionärerna föreslagits. I yttrandet anföres i denna del:

Det av motionärerna framlagda förslaget har av föreningen i visst avseende tillmätts stor betydelse. Efter att ingående ha diskuterat de problem av delvis olikartad karaktär, till vilka motionen ger anledning, och efter att ha vägt skäl för och emot har föreningen, på sätt nedan framgår, ansett sig kunna endast delvis tillstyrka motionärernas förslag.

Befälhavarens ställning ombord, sådan den sedan urminnes tider regle-

rats av lagstiftare i alla sjöfartsidkande länder, är av en alldeles speciell art. Att så är förhållandet är en helt naturlig följd av de uppgifter av skilda slag, som åvila fartygsbefälhavaren, och av den mångfald olikartade och ofta mot varandra stridande intressen, han har att bevaka. Hans ställning är på den grund jämförd med andra förtroendemäns unik och förutsätter en icke ringa grad av handlingsfrihet och självbestämmanderätt. Befälhavarens uppgifter äro ofta svårbemästrade och hans ställning i vissa avseenden ömtålig. Varje åtgärd, som skulle kunna vara ägnad att ytterligare försvåra befälhavarens ställning och minska hans möjligheter att fullgöra de skyldigheter, som åvila honom, måste för den skull undvikas, om inte verkligt allvarliga missförhållanden kunna påvisas eller skäl av allmän-giltig natur nödvändiggöra en ändring.

Å andra sidan är det uppenbarligen av vikt, att befälhavaren i tjänsten uppträder så, att han icke genom egna åtgärder undergräver sin auktoritet och förlorar den erforderliga respekten. Givetvis får han icke heller utsätta de intressen, han satts att bevaka, för fara. I allmänhet torde de straffbestämmelser, som redan finnas i sjölagen och sjömanslagen, jämte den omständigheten, att redaren i det övervägande antalet fall själv tillser, att befälhavaren, som är hans förtroendeman ombord, icke missköter sig, giva tillfredsställande garantier.

Sådana missförhållanden råda enligt föreningens uppfattning icke, att en lagbestämmelse med den vidsträckta formulering, som motionärerna föreslagit, kan anses motiverad. Otvivelaktigt skulle en straffbestämmelse av föreslagen obestämd natur i vissa fall medföra betydande risker för icke önskvärda resultat. Att generell och i största allmänhet straffbelägga oförstånd etc. kan leda till ett alltför långt gående inskränkande av den rörelsefrihet, en fartygsbefälhavare obestriddligen och enligt sakens natur måste ha för att rätt kunna fullgöra sina skyldigheter mot underställd personal, lastägare, assuradörer och rederi. En befälhavare bör, då han har att fatta sina snabba och betydelsefulla avgöranden, icke vara påverkad av onödigt tvång och obestämbar hot.

Det får i detta sammanhang icke förbises, att företeelser, som av enskilda kvaliterande medlemmar av besättningen karakteriseras som olämpliga, i realiteten kunna vara en nödvändig följd av befälhavarens lagliga skyldighet att ombord upprätthålla ordning och skick.

En bestämmelse av föreslagen art kan alltså komma att leda till att de ofta besvärliga förhållanden, under vilka befälhavaren har att fullgöra sin plikt, ytterligare försvåras. Erfarenheten visar även, att den icke skulle fylla något verkligt behov.

Enär det i motionen föreslagna straffstadgandet rörande befälhavare icke torde vara av behovet påkallat, anser *Sveriges fartygsbefälsförening*, att motionen ej bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Föreningen säger sig vara ense med motionärerna därom, att en befälhavare, som visat oförstånd eller varit försumlig i tjänsten, bör befordras till straff. Men i fråga om behövligheten av ett speciellt stadgande därom är föreningen av den åsikten, att nu gällande bestämmelser äro till fyllest i förevarande avseende. I sådant avseende anför föreningen:

Den av motionärerna åberopade 82 § i sjömanslagen måste anses gälla även befälhavaren. I detta lagrum stadgas nämligen: »Har någon å fartyget anställd (spärrat här) — — — gjort sig skyldig till förseelse i tjänsten, eller har han brutit mot ordning och skick, straffes med böter.»

Detta lagrum har ersatt 308 § i sjölagen den 12 juni 1891. Men medan i sistnämnda lagrum föreskrevs straff för sjöman som gjort sig skyldig till förseelse i tjänsten eller brutit mot ordning och skick, har stadgandet i 82 § sjömanslagen utsträckts till *alla* ombord anställda, vilket även varit nödvändigt, då stadgandet eljest saknats om dylika förseelser av befälhavaren. Det kapitel, vari 82 § ingår, innehåller även i övrigt ansvarsbestämmelser rörande befälhavaren.

Det finnes emellertid även andra möjligheter att bestraffa en befälhavare, som gjort sig skyldig till förseelser, äventyrande sjösäkerheten. Enligt 24 § första stycket i lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg, sådan denna paragraf lyder i lagen den 4 maj 1923, äger nämligen vederbörande tillsynsmyndighet att, där fartyget bl. a. är »så illa b e m a n n a t — — — att resa därmed skäligen kan antagas föranleda livsfara för dem, som äro ombord», förbjuda fartygets nyttjande, till dess missförhållandet blivit undanröjt. I 31 § samma lag stadgas straff för befälhavare, som brutit mot förbudet i 24 §. Och jämlikt 34 § skall allmän åklagare tala å dylik förseelse. Befinner sig fartyget på resa, åligger det konsul att i förevarande avseende skrida till åtgärd, som föreskrives i 19 § i förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg. Ytterligare må hänvisas till 6 § i tillsynslagen, där det heter, att polismyndighet är pliktig att lämna tillsynsmyndighet det biträde, som av dess tjänsteåligganden kan påkallas, och till 4 § i den ovan åberopade förordningen, enligt vilken fartygsinspektör åligger bl. a. att övervaka att bestämmelserna rörande sjösäkerheten efterlevas. Ett fartyg är otvivelaktigt illa b e m a n n a t, om befälhavaren uppträder berusad, och enär han i dylikt fall äventyrar sjösäkerheten, måste vederbörande myndighet enligt gällande stadganden anses ha rätt att stoppa fartyget.

Slutligen må här erinras om stadgandet i 3 § första stycket sjömanslagen, enligt vilket redaren när som helst, till och med utan särskild orsak, kan avskeda befälhavaren. Och i 5 § samma lag ges föreskrift för det fall, att befälhavaren avskedas på grund av bl. a. grovt fel eller grov försummelse i tjänsten. Det torde icke kunna förnekas, att avsked från tjänsten utgör en synnerligen sträng bestraffningsåtgärd, vida strängare än bötesstraff eller någon månads frihetsstraff. I våra dagar, då fartyg och last representera stora värden, ligger det såväl i redarens som i lastägarrens och assuradörernas intresse, att en befälhavare, som genom fel eller försummelse i tjänsten (vartill även bör räknas det fall, att han uppträder berusad) äventyrar liv och gods utan barmhärtighet avskedas. Har förseelsen varit ringare, brukar dock först givas varning. Men vid upprepad förseelse eller där denna måste betraktas som svår, är det regel att avsked tillgripes omedelbart.

Vad härefter angår frågan om straff för vårdslös navigering som icke lett till sjöolycka kan antecknas, att *riksåklagarämbetet* intet haft att erinra emot att för fartygsbefälhavare införes en ansvarsbestämmelse av det slag motionärerna förordat. Ämbetet har härom vidare andragit:

Det föreligger den ojämnheten i lagstiftningen, att befälhavaren i motsats till besättningen icke i och för sig kan straffas för sådan vårdslöshet eller försummelse i tjänsten, som väl föranleder fara för men icke leder till sjöolycka. Såsom motionärerna framhållit förekomma emellanåt uppenbara fall av vårdslös navigering på grund av spritpåverkan eller eljest, som icke kunna föranleda straff. Med hänsyn till de allvarliga följder, avskedande, skadestånd m. m., som sådana tjänstefel från befälhavarens sida i realiteten medföra för



honom, kan visserligen ifrågasättas, om ett bötesstraff för befälhavare, som gör sig skyldig till vårdslöshet, har någon nämnvärd preventiv betydelse. I likhet med motionärerna finner emellertid ämbetet den — kanske mest formella — olikhet inför lagen, som sålunda föreligger, föga tilltalande.

*Göteborgs rådhusrätt* vill ifrågasätta lämpligheten av att genom en sådan generell bestämmelse som rådhusrätten i det föregående förordat straffbelägga även vårdslös navigering. I stället bör en särskild lagregel härom införas. Rådhusrätten anför härutinnan:

Såsom motionärerna framhållit förhåller det sig otvivelaktigt så, att vårdslös navigering utan samband med sjöolycka ej är straffbar. Detta är givetvis en kännbar brist. Det måste anses som en oeftergivlig skyldighet för en befälhavare att navigera sitt fartyg med all möjlig och nödig omsorg. Detta är att anse som det primära i hans gärning. Försummelse härvidlag kan medföra utomordentliga risker i flera skilda avseenden och bör enligt rådhusrättens mening straffbeläggas genom särskilt lagstadgande. Härigenom framhålles försummelsens allvarliga karaktär på helt annat sätt än genom ett generell hållet straffbud, som i huvudsak torde komma att omfatta förseelser av mindre betydelse.

Ett tillstyrkande lämnas även av *Svenska maskinbefälsförbundet*, vars gillande de av motionärerna framlagda synpunkterna i allt vunnit. Enligt förbundets mening är nuvarande lagstiftning ofullständig i så måtto, att en befälhavare kan försätta såväl fartyg som last och de ombordvarandes liv i uppenbar fara, utan att några straffrättsliga följder uppkomma, såvida icke en olycka sker eller hans förseelse direkt kan hänföras till några i lagen uppräknade fall, som äro straffbelagda.

Även *Svenska sjöfolksförbundet* har instämt i motionärernas anhållan om att det i sjölagen införas en allmän straffregel för fartygsbefälhavare, som visat oförstånd eller försummelse i tjänsten. Förbundet säger sig dela motionärernas uppfattning om att den nuvarande lagstiftningen i vad det gäller befälhavares ansvarsskyldighet är ofullständig. Det torde vara riktigt, att en befälhavare utan några straffrättsliga följder kan försätta såväl fartyg och last som de ombordvarandes liv i uppenbar fara, såvida det inte kan ledas i bevis att han genom vårdslöshet eller försummelse varit direkt vållande till en inträffad olycka.

Flertalet hörda myndigheter och organisationer ha tillstyrkt att onykterhet vid förande av fartyg i någon form straffbelägges.

*Stockholms rådhusrätt* har utförligt motiverat ett dylikt ståndpunkts-tagande.

Särskilt stötande för det allmänna rättsmedvetandet ter sig det förhållandet, att en befälhavare, som genom förtäring av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel avsevärt nedsätter sin förmåga att föra fartyget, i avsaknad av såväl särskild straffbestämmelse för onykterhet i tjänsten som ett mera allmänt stadgande om ansvar för tjänstefel icke kan fällas till ansvar härför, churu de faror för liv och värden, som en dylik minskning av hans tjänsteduglighet kan medföra, torde kunna sägas vara av väsentligen större och allvarligare omfattning än fallet är vid rattfylleri. Det torde visserligen

kunna göras gällande, att en nedsättning i befälhavarens tjänsteförmåga icke alltid är förenad med någon så omedelbar fara som vid framförande i berusat tillstånd av motorfordon eller luftfartyg. Så torde nämligen vara förhållandet allenast i de fall då befälhavaren, såsom ombord å färjor eller lustfartyg, intager ställning av kvalificerad rorgångare, eller då befälhavaren, såsom å mindre, motordrivna fartyg, är den ende utbildade navigatören ombord. I de fall åter, då det omedelbara handhavandet av fartygets navigering åvilar annat kompetent befäl än fartygsbefälhavaren, torde en nedsättning av befälhavarens tjänsteförmåga huvudsakligen medföra, att han härigenom i större eller mindre utsträckning blir urståndsatt att utöva tillsyn över fartyget och dess skötsel samt rätt uppfylla de plikter i övrigt, som åvila honom. Det försättande ur tjänstedugligt skick, som vållas av hans förtäring av berusningsmedel, torde i dylikt fall närmast böra bedömas såsom tjänstefel och till sin natur snarast vara att jämställa med ett avvikande ur tjänsten.

Vid bedömande av vilka lagstiftningsåtgärder, som må anses påkallade i förevarande hänseende, finner rådhusrätten sig böra förorda, att med hänsyn till nu förevarande brotts speciella art och farlighet en särskild bestämmelse införes rörande straff för onykterhet under utövning av sådana tjänsteåligganden i samband med fartygs navigering, vilkas bristfälliga uppfyllande kan innebära fara för inträffande av sjöolycka. Tillämpligheten av ett dylikt stadgande bör enligt rådhusrättens mening avse icke blott befälhavare utan även medlem av besättningen; den i 82 § sjömanslagen givna bestämmelsen torde såsom åsyftande förseelser av ringare art icke kunna anses vara tillfyllestgörande i förevarande hänseende.

*Göteborgs rådhusrätt* har uttalat att utöver andra regler en straffbestämmelse bör införas även för det fall, att befälhavare vid navigering av sitt fartyg är spritpåverkad i sådan grad, att han därigenom kan framkalla fara för annans säkerhet eller egendom. En *ledamot av Göteborgs rådhusrätt, rådmannen Lindquist*, har för sin del uttalat, att skäl torde finnas för införande av särskilt stadgande beträffande fall, där befälhavare är berusad i tjänsten.

*Nautiska föreningen i Göteborg* vill icke motsätta sig straffbestämmelser, avsedda att straffbelägga och därigenom motverka missbruk av starka drycker, därest detta av allmängiltiga skäl kan anses lämpligt. Föreningen, som enligt vad förut sagts avstyrkt ett allmänt straffstadgande, anför:

Ehuru det är för föreningen okänt, att — på sätt motionärerna påstå — berusade befälhavare vid flera tillfällen måst frikännas i brist på lämplig straffbestämmele, ser föreningen dock annorlunda på förslaget i den del det avser stävjande av spritmissbruk. Det förefaller också föreningen, som om motionärerna närmast haft sin tanke på denna fråga. Visserligen torde bestämmelsen i § 292 mom. 1 i sjölagen, som bland annat stadgar straff för befälhavare, som gått till sjöss med ett fartyg så illa bemannat, att resan varit förbunden med uppenbar livsfara, i princip kunna tillämpas å befälhavare, som missbrukat starka drycker, men uppenbart är, att denna bestämmelse endast kan bli tillämplig i mera sällsynta fall. Undantagsvis torde även bestämmelsen i strafflagen kap. 11 § 10 kunna begagnas.

Då det beträffande spritmissbruk i motsats till »oförstånd» enligt föreningens uppfattning är av ett allmänt intresse, att åtgärder vidtagas för att inom alla samhällsgrupper åstadkomma ett förbättrat läge och då de risker av olika slag, som äro förenade med dylikt missbruk, äro av en helt annan storleksordning, vill föreningen icke avstyrka en straffbestämmelse,

som riktar sig mot befälhavare, som göra sig skyldiga till dylikt missbruk. Bestämmelsen i fråga skulle lämpligen kunna införas såsom ett särskilt moment 5 i § 292 sjölagen och borde ha ungefärligen följande lydelse:

»Befälhavare, som under utövandet av sin tjänst varit så påverkad av starka drycker, att han icke kunnat fullgöra de uppgifter, som vid tillfället i fråga ålegat honom i tjänsten, straffes med böter.»

Samtidigt bör åtalsbestämmelsen i § 311 sjölagen kompletteras med en hänvisning till det nya momentet i § 292, så att ingressen till § 311 kommer att lyda: »Brott, som i 290 § och förseelse som i 292 § 5 mom. omförmäles.»

Vill man emellertid över huvud taget kriminalisera spritmissbruk ombord i fartyg, kan man enligt föreningens bestämda uppfattning icke undgå att införa likartade bestämmelser för alla kategorier anställda ombord. Efter som nuvarande bestämmelser i sjömanslagen i sådant avseende icke äro tillfyllest, bör för den skull i sjömanslagen införas en bestämmelse av samma art som den ovan återgivna. Enklast torde detta kunna ske genom att man i § 82 sjömanslagen före ordet »straffes» inskjuter orden »eller har han under utövandet av sin tjänst varit så påverkad av starka drycker, att han icke kunnat fullgöra de uppgifter, som vid tillfället i fråga ålegat honom i tjänsten».

Även *Sveriges segelfartygsförening* tillstyrker en allsidig utredning om åtgärder för stävjande av spritmissbruk ombord å fartyg. I det fall en skärpning av straffbestämmelsen för befälhavare anses böra ifrågakomma för berusat uppträdande, bör dylikt straff även gälla för var och en ombord anställd, som uppträder spritpåverkad i arbete eller på frivakt. Föreningen anför vidare:

Av motionärernas anförande framgår, att förslaget om skärpning av lagen för befälhavares ansvar avses tillämpas vid missbruk av rusdrycker. Det kan icke bestridas, att allt befäl å fartyg, som under sin tjänsteutövning till sjöss är påverkat av sprit eller rent av kan vara berusat, är en stor fara för sig själv, besättning, passagerare, fartyg och last samt en fara för mötande fartyg och dess besättning. Dylikt befäl ådrager sig ett stort ansvar. Detsamma kan även sägas om varje person som tjänstgör i fartyg; maskinpersonal såväl som däcksmanskap kan genom handling utförd i onyktert tillstånd vålla skada till liv och egendom och månet olycksfall kan skrivas på spritens konto. Rorsman, utkik eller vakt i maskin, som är spritpåverkad, är ingen fullgod sjöman.

Även när fartyg ligger i hamn är det högst olämpligt att någon av besättning eller befäl uppträder spritpåverkad. I det fall en skärpning av sjölagen med straffpåföljd för befälhavare i spritpåverkat tillstånd fastställs, bör denna straffpåföljd även utsträckas att omfatta alla ombordanställda som uppträda spritpåverkade.

*Svenska sjöfolksförbundet* önskar likaledes i sjölagen införd en allmän straffregel för fartygsbefälhavare, som under sin tjänsteutövning uppträtt berusad. Enligt förbundets mening är det synnerligen anmärkningsvärt att svensk lagstiftning icke innehåller någon bestämmelse om att en befälhavare — med dennes stora ansvar för fartyg, last och de ombordvarande — vid utövande av sin tjänst skall iakttaga nykterhet. Detta synes förbundet desto mer anmärkningsvärt, som just befälhavaren enligt 62 § sjömanslagen kan döma andra ombordanställda till kännbara disciplinstraff

om dessa äro berusade i tjänsten. Det förefaller också förbundet orimligt, att en befälhavare, som uppträder berusad i tjänsten, icke skall ådraga sig straffrättsliga påföljder härför. Även om en olycka inte inträffat i samband med att befälhavaren varit berusad, borde enbart det förhållandet, att onykterhet i tjänsten förelegat, vara tillräckligt skäl för att straff skall kunna utmätas.

En hänvisning till norsk lagstiftning har gjorts i *Svenska maskinbefälsförbundets* tillstyrkande yttrande.

I andra länder, exempelvis i Norge, har man tidigare kommit underfund med nödvändigheten av lämpliga bestämmelser för att öka säkerheten inom sjöfarten. Sålunda har i Norge genom en kunglig resolution av 12 november 1937 bestämmelser om avhållsamhet från spritförtäring utfärdats för personal, anställd i norska passagerarefartyg. Dessa bestämmelser inkludera samtliga ombordanställda, befälhavaren inräknad. Vi återge här ifrågasvarande kungliga resolution:

»Om pliktmessig avhold fra alkoholnyttelse for dem som *tjenestgjør på norske skib med passasjercertifikat*.

I henhold til § 9 i lov av 16. juli 1936 (nr 2) om pliktmessig avhold fra alkoholnyttelse for personer i visse stillinger bestemmes at føreren og den øvrige besetning — derunder også matstell-, tjener- og kontorphersonalet og fast ansatte losere, kystlosere og kjentmenn — på norske skib med passasjercertifikat i henhold til lov om statskontroll med skibes sjödyktighet av 9. juni 1903 med tilleggslover icke må nyte alkoholholdige drikker, undtatt öl som ikke inneholder over 2,5 volumprocent alkohol, i tjenestetiden når skibet er i sjöen, og heller ikke i et tidsrum av 8 timer før tjenestetiden i sjöen begynner. For personer som det er nödvendig å anta til tjeneste i löpet av 8 timer för skibet går til sjös, gjelder påbudet om pliktmessig avhold bare for tiden efter at vedkommende er antatt.

For losere, kystlosere og kjentmenn som tjenestgjör ved enkelt leilighet på slike skib som er nevnt foran, gjelder påbudet om pliktmessig avhold for tjenestetiden og, när de er kjent med at tjeneste på et slikt skib forestår, også for 8 timer för denne begynner.

Lovens § 3 og de forskrifter som Justisdepartementet gir i henhold til denne paragraf, samt § 7, förste, annet og fjerde ledd, får tilsvarende anvendelse på de personer som er nevnt i denne resolusjon.

Lovens § 8, förste ledd, får tilsvarende anvendelse på de der nevnte personer hvis de medvirker til overtredelse av det påbud om avhold som er gitt ved denne resolusjon.»

Att ett stort behov av en liknande lagstiftning av generellare natur föreligger här i Sverige är tydligt, om man beaktar att vissa statliga och privata företag genom avsaknaden av lagbestämmelser själva genom tjänsteförordningar eller disciplinära föreskrifter sökt fylla denna lucka i den svenska lagstiftningen. Sålunda finnes i statens järnvägars allmänna tjänsteförordning, § 16, och i disciplinstadgan föreskrifter om nykterhet i tjänsten, och person som bryter mot dessa kan ådömas kännbart straff. Någon olycka behöver icke ske, blott det förhållandet att onykterhet i tjänsten förekommit är tillräckligt för att brott skall anses föreligga och straff utmätas. Liknande gäller för flygtrafiken. Enligt av kungl. medicinalstyrelsen utfärdade råd och anvisningar må den flygande personalen icke använda sig av alkoholhaltiga drycker vare sig under tjänst eller 24 timmar före tjänstgöring.

Förbundet vill understryka önskvärdheten av att det i vår sjölagstiftning införes bestämmelser liknande de ovan citerade norska. Enligt vår åsikt böra emellertid sådana bestämmelser icke begränsas till passagerarefartygen, utan borde omfatta även lastfartyg. Förbundet instämmer således i motionärernas anhållan och uttrycker den förhoppningen, att motionen måtte vinna riksdagens beaktande.

*Straffrättskommittén* har för sin del hänvisat till pågående utredningar. Det av motionärerna påtalade fallet, att en fartygsbefälhavare vid navigeringen av sitt fartyg uppträder berusad, torde, enligt vad kommittén under hand inhämtat, komma att upptagas till behandling av 1949 års trafiknykterhetsutredning. Det torde ock få förutsättas att trafiknykterhetsutredningen därvid kommer att ingå på frågan huruvida straffbestämmelserna mot rattfylleri böra upptagas i en särskild lag om rattfylleri eller i de olika lagar som reglera trafiken till lands, till sjöss och i luften eller möjligen i den allmänna strafflagen. Sistnämnda alternativ torde komma att upptagas till övervägande i samråd mellan trafiknykterhetsutredningen och kommittén. Frågan om straff för fartygsbefälhavares fylleri i tjänsten kan sålunda förväntas bliva prövad inom ramen för redan pågående utredningar.

För egen del har *1949 års trafiknykterhetsutredning* i sitt yttrande framhållit, att den ansett sig böra i första hand undersöka lagstiftningen angående straff för den, som i alkoholpåverkat tillstånd framför motorfordon, och har hittills icke under sitt arbete mera ingående sysslat med frågan om motsvarande lagstiftning angående förare av andra trafik- eller fortskaffningsmedel. Utredningen säger sig därför icke vara beredd att nu avgiva något närmare utlåtande över motionen.

*Kommerskollegium* finner icke skäl föreligga för bifall till motionen.

Motionen synes närmast ha tillkommit i anledning av att det, enligt vad motionärerna uppgivit, vid flera tillfällen inträffat att berusade befälhavare som åtalats måst frikännas i brist på lämpligt lagrum. Kollegium kan icke, såvitt angår sjöåklagarens ämbetsområde, vitsorda att så varit fallet och har icke heller funnit att händelser av den art som åsyftas i motionen förekommit i sådan utsträckning att införandet av särskilt stadgande om straff för befälhavare som uppträder berusad i tjänsten skulle kunna anses motiverat. Kollegium vill i detta sammanhang framhålla, att fylleri av domstolarna alltid torde betraktas såsom försvårande omständighet i samband med sjöolyckor, och för övrigt synas de bestämmelser i sjömanslagen som berättiga redare att när som helst skilja en befälhavare från hans befattning utgöra ett tillräckligt korrektiv mot företeelser av ifrågavarande art.

*Sveriges fartygsbefälsförening*, som enligt vad förut sagts ansett motionen ej böra föranleda någon riksdagens åtgärd, har även i denna del ställt sig avvisande.

Utöver de allmänna påståendena om att berusade fartygsbefälhavare som åtalats måst i brist på lämpligt lagrum frikännas, nämner motionärerna ett, vad det uppges, nyligen inträffat konkret fall, då befälhavaren på en Djurgårdsfärja uppträtt berusad under tjänsten. Föreningen har begärt upplysningar hos motionärerna angående av dem åberopade fall, men motionärerna ha icke kunnat lämna några närmare upplysningar. Rörande det utpekade fallet har föreningen vänt sig till chefen för Stockholms Ångslupsaktiebolag

i samma ärende. Denne har i skrivelse förklarat, att den av motionärerna åberopade händelsen icke inträffat. I skrivelsen förklarar bolagschefen att icke heller något annat inträffat, som genom åtal eller omnämmande i dagspressen kunnat giva motionärerna stöd för det enligt hans mening ovederhäftiga angreppet på bolagets befälhavarkår.

Det av motionärerna åsyftade målet avdömdes den 16 december 1949 vid Stockholms rådhusrätts fjärde avdelning genom dom nr DB 28/1949. Den tilltalade, som vid förande av fartyget hade en alkoholkoncentration i blodet av 1,77 promille, blev frikänd i vad avsåg åklagarens talan om ansvar för att vid förande av fartyg ha varit alkoholpåverkad.

### Utskottet.

Motionärerna ha hemställt om införande i sjölagen av en allmän regel om straff för fartygsbefälhavare, som visat oförstånd eller varit försumlig i tjänsten. I motionen beröras emellertid utöver detta allmänna spörsmål två andra frågor av mera speciell natur, nämligen behovet av särskilda regler om ansvar dels för befälhavare, som navigerat vårdslöst dock utan att sjöolycka inträffat, dels ock för befälhavare, som varit påverkad av alkoholhaltiga drycker vid förande av fartyget eller eljest i sin tjänst. Utskottet kommer i det följande att var för sig behandla de tre problem, vilka motionärerna sålunda fört fram.

Fartygsbefälhavaren intager en i många hänseenden särpräglad ställning. Förutom av de särskilda på sjön rådande förhållandena betingas denna framför allt av att befälhavaren under sin tjänsteutövning har att företräda ett flertal olika intressen. Han skall sålunda i förhållande till de ombord anställda fullgöra de funktioner, som åvila en arbetsledare. På grund av de ofta farofyllda yttre omständigheter, varunder arbetet skall utföras och som föra med sig att strängare krav i fråga om disciplin och ordning måste uppställas än som är brukligt på andra arbetsplatser, har befälhavaren utrustats med befogenheter som eljest icke tillkomma en arbetsledare. Vidare äger fartygsbefälhavaren i ett flertal situationer att såsom legal företrädare för redare och lastägare å deras vägnar företaga rättshandlingar med för dem bindande verkan. Därjämte har han att bevaka även andras intressen såsom försäkringsgivarens. Icke minst vid fullgörande av dessa uppgifter ställas ofta stora krav på befälhavarens omdöme och förmåga att taga ansvar. Ombord å ett fartyg, vilket utgör en värld för sig, saknas slutligen — om här bortses från krigsfartyg och andra staten tillhöriga fartyg — särskild företrädare för samhällsmyndigheterna. På befälhavaren har därför också fått läggas utövandet av erforderliga offentlighetsrättsliga funktioner. Befälhavarens offentlighetsrättsligt betonade ställning framgår bl. a. därav, att svensk konsul jämlikt 30 § sjölagen och 42 § förordningen angående beskickningar och konsulat äger att i vissa lägen ingripa i befälsförhållandena ombord genom att förordna ny befälhavare eller skilja i tjänst varande befälhavare från hans befäl.

Utskottet har i första hand haft att överväga, huruvida något allmänt stadgande om straff för fartygsbefälhavare vid fel eller försummelse i tjänsten är behöfligt utöver de ganska detaljerade bestämmelser, som redan finnas i olika lagar och författningar. Vid prövning av denna fråga måste hänsyn tagas till befälhavarens olika uppgifter. Skäl kunna anföras till förmån för den uppfattningen, att befälhavare vid fullgörande av sina helt offentlighetsrättsliga åligganden underkastas samma straffrättsliga ansvar för sina åtgöranden, som åvila tjänstemän med jämförliga arbetsuppgifter. Det kan vidare ifrågasättas, om icke sådant ansvar bör gälla för befälhavare även vid utövande av befogenheterna som arbetsledare. Befattningshavare vid företag för allmän samfärdslinje intaga redan nu en särställning i straffrättsligt hänseende enligt 25 kap. 11 § tredje stycket strafflagen. I detta sammanhang kan erinras om att man i 82 § sjömanslagen beträffande alla å fartyget anställda — till dem räknas i lagrummet, såsom framgår bl. a. av dess tillkomsthistoria, icke befälhavaren — generellt stadgat straff för den, som gjort sig skyldig till förseelse i tjänsten eller som brutit mot ordning och skick. Om den skillnad, som i detta hänseende nu förefinnes mellan befälhavaren och övriga ombordvarande, skall upprätthållas, torde böra göras till föremål för övervägande. De invändningar, som från exempelvis redareföreningens sida riktats mot det av motionären föreslagna allmänna straffstadgandet, ha väsentligen byggts på den uppfattningen, att befälhavarens beteende i situationer, då han har att lagenligt tillvarata redares, lastägarers eller annans enskilda intressen, icke bör straffrättsligt regleras i vidare mån än redan skett. Såsom sanktion härvidlag förutsättes tydligen den skadeståndsskyldighet vara tillräcklig, som enligt 59 § sjölagen kan åläggas befälhavare. Slutgiltig ställning till de här diskuterade problemen kan, såsom straffrättskommittén angivit, knappast tagas utan särskild utredning. Först i samband därmed kan t. ex. prövas, om det är möjligt att i straffrättsligt avseende göra någon uppdelning av fartygsbefälhavarens olika åtgärder alltefter i vilken egenskap denne handlat.

Härefter övergår utskottet att behandla frågan om en särskild straffbestämmelse vid vårdslös navigering, som ej medfört sjöolycka. Göteborgs rådhusrätt har i sitt yttrande till utskottet över motionen framhållit, att det primära i befälhavarens gärning måste anses vara att navigera med all möjlig och nödig omsorg. Ett allmänt stadgande om straff för vårdslöshet vid förande av fartyg fanns också i 288 § av 1864 års sjölag, men detta bortföll, då i den nu gällande sjölagen av 1894 ansvarsbestämmelserna gjordes mera specialiserade och de olika förseelserna beskrevs i detalj. Det omedelbara behovet av en regel som den nu diskuterade kan, såsom straffrättskommittén mera generellt påpekat, antagas vara större i fråga om trafiken i hamnar eller i trånga och livligt trafikerade farleder än i fråga om trafiken till sjöss i allmänhet. I senare fallet bliva förmodligen också bevisvärigheterna stundom avsevärda. Detta gäller särskilt, därest den vårdslösa navigeringen ägt rum i öppen sjö, utan att annat fartyg funnits i närheten och utan att någon navigeringskunnig person bevittnat tilldragelsen. Trots

vad sist anförts kan dock med hänsyn till de ofta mycket stora värden, som stå på spel, både vad gäller människoliv och beträffande fartyg och gods, ifrågasättas, om icke redan sådan vårdslöshet generellt bör kriminaliseras, som innebär fara för skada å fartyg, ombordvarande eller last. I fråga om sjöman finnes redan en likartad regel. Enligt 62 § sjömanslagen gäller nämligen att, om sjöman genom försummelse i tjänsten åstadkommer skada eller enbart fara, han kan disciplinärt bestraffas av befälhavaren. Om en särskild straffregel införes beträffande vårdslös navigering, bör bestämmelsen göras tillämplig utom å befälhavaren även å andra, som göra sig skyldiga till sådan förseelse. Även de nu diskuterade frågeställningarna fordra enligt utskottets mening närmare utredning före ett ställningstagande.

Vad slutligen angår det sista av de tre i motionen upptagna spörsmålen är det uppenbart, att man på fartygsbefälhavare måste ställa det kravet att han iakttagit nykterhet i tjänsten. Mot en bestämmelse av sådan innebörd torde knappast kunna göras några berättigade erinringar. Flertalet hörda myndigheter och organisationer ha också uttalat sig för införande av en dylik regel. Utövändet av de mångahanda uppgifter, som åvila en fartygsbefälhavare, ställer de största anspråk på dennes omdöme och sinnesnärvaro. En befälhavare, som genom spritförtäring påtagligt reducerat sin förmåga härutinnan och därigenom onödigtvis framkallar faror i olika avseenden, bör icke undgå ansvar. Innan lagbestämmelser härom kunna antagas, är dock erforderligt att utreda vissa spörsmål. Det kan sålunda tänkas, att åtskillnad måste göras mellan det fall, att befälhavaren själv för fartyget i onyktert tillstånd, och det fall, att han eljest utövar sin befälsmakt ehuru påtagligt alkoholpåverkad. Det förra fallet har närmast anknytning till trafiknykterhetslagstiftningen, det senare snarare till sådana regler som bestämmelserna om straff för onykterhet i tjänsten i 26 kap. 14 § strafflagen.

I några remissvar har påyrkats införande av straffbestämmelser vid onykterhet i tjänsten för alla grupper ombord anställda. Att nykterhet måste fordras av alla, som tjänstgöra ombord, är tydligt. I viss mån har detta krav redan tillgodosetts av lagstiftaren, i det sjöman, som gjort sig skyldig till upprepad onykterhet i tjänsten, enligt 33 § sjömanslagen kan avskedas av befälhavaren. Enligt 62 § samma lag har befälhavaren rätt att disciplinärt bestraffa sjöman, om denne är berusad i tjänsten. Vidare finns det tidigare nämnda allmänna straffstadgandet i 82 § sjömanslagen för andra än befälhavaren. Slutligen kan erinras om de förut återgivna frivilliga överenskommelserna mellan redareföreningen samt sjöfolksförbundet och maskinbefälsförbundet, enligt vilka personal som uppfört sig klandervärt kan utestängas från yrket. Huruvida ytterligare åtgärder lagstiftningsvägen äro erforderliga eller de nuvarande reglerna kräva omgestaltning kan, såvitt angår andra ombordvarande än befälhavaren, antagas bliva föremål för övervägande av 1946 års sjömanskommitté i samband med den pågående revisionen av sjömanslagen.

Utskottet har i det föregående uttalat sig för antagande av regler om



straff för fartygsbefälhavare, som varit onykter i tjänsten. I samband med den utredning, som blir erforderlig för lösande av denna fråga, synes det utskottet angeläget att även behovet av lagbestämmelser i de båda övriga hänseenden, som utskottet ovan berört, blir närmare utrett. Mellan samtliga dessa tre spörsmål råder nämligen ett tydligt sammanhang. Bestämmelsen om straff för onykterhet i tjänsten kan t. ex. i vissa lägen tänkas komma att behöva suppleras av ett allmänt stadgande om ansvar för oförstånd i tjänsten. Måhända kan det utredningsarbete, som erfordras för en tillfredsställande lösning av de genom motionen väckta frågorna, utföras inom ramen för någon eller några av de nu verksamma kommittéer, som utskottet förut omnämnt.

Motionärerna ha hemställt, att den av dem föreslagna regeln skulle få sin plats i sjölagen. Utskottet är icke nu berett att taga ställning till dylika lagtekniska spörsmål. I detta sammanhang vill utskottet erinra om att såväl sjölagen som sjömanslagen tillkommit under samverkan med de övriga nordiska länderna och att ändringar i dessa lagar böra föregås av gemensamma överläggningar mellan länderna. Frågan om onykterhet i tjänsten kan dock tänkas bli avgjord i samband med andra likartade trafikspörsmål utan ändring i den sjörättsliga lagstiftningen. Det kan därvidlag nämnas, att trafiknykterhetsfrågan lösts efter olika principer i de nordiska länderna.

Under återopande av det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motion ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att utredning måtte verkställas rörande införande av straffbestämmelse för fartygsbefälhavare, som varit onykter vid förande av fartyg eller eljest i tjänsten, och att i samband därmed behovet av straffstadgande för fartygsbefälhavare, som visat oförstånd eller försumlighet i tjänsten eller gjort sig skyldig till vårdslös navigering, måtte övervägas.

Stockholm den 18 april 1950.

På första lagutskottets vägnar:

OLOV RYLANDER.

---

*Vid detta ärendes behandling ha närvarit*

från första kammaren: herrar Ahlkvist, Olofsson, Lodenius, Lundgren, Cassel, Lindgren, John Wiktor Jonsson\* och Englund\*;

från andra kammaren: herrar Rylander, Hedlund i Östersund, Johansson i Norrfors\*, Lindberg, Landgren, Håstad, Gustafsson i Borås\* och Ekström.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.