

## Nr 1422

Av herr **Rosqvist**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 119, angående riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation och för statliga sjöfartsavgifter.

I samband med omorganisation av sjöfartsverket från den 1 juli 1969 koncentrerades verkets uppgifter till handelssjöfartens behov. Det uttalades att verksamhetens inriktning och omfattning i fortsättningen skulle ske med beaktande av sjösäkerhetens krav, samtidigt som de av statsmakterna antagna trafikpolitiska riktlinjerna förutsattes vara vägledande för verkets handlande.

De organisatoriska förändringarna i den regionala verksamheten föreslås nu i proposition 119 anpassas till den redan fastställda organisationen på det centrala planet.

Departementschefen konstaterar att lots- och fyrväsendet dominerar sjöfartsverkets lokala verksamhet och att denna verksamhet skall trygga fartygens säkra framförande i våra farvatten. I verksamheten ingår — förutom lotsning — underhåll av fyrar, prickningsarbete m. m.

Enligt propositionen är det främsta medlet på det regionala planet för ett tryggande av fartygens säkra framförande funktionen lotsning. Detta är i och för sig ett riktigt konstaterande, men det bör dock klargöras att lotsning dels är ett sätt att i inlopp, farleder och hamnar säkert framföra fartyg då allmänna navigerings- och manövermetoder ej längre är säkerhetsmässigt tillämpliga, dels att lotsen, d. v. s. den som utför lotsningen, för att kunna ta det ansvar som åvilar honom enligt lotsförordningens § 16 måste ges ett reellt inflytande över olika säkerhetsanstalters säkerhetsmässiga utformning och trafikföreskrifters säkerhetsmässiga innehåll. Detta är en förutsättning för att kunna utföra och ansvara för fartygs säkra framförande, ankring och förtöjning.

Det bör alltså observeras att förutsättningen för säker lotsning innebär förebyggande trafikreglerande planering och åtgärder. De för sjösäkerhet specialutbildade och i aktiv tjänst varande lotsarna utnyttjas för närvarande endast i den begränsade uppgift som inträder först ombord i det lotssökande fartyget. Detta är till nackdel för sjösäkerheten. De aktiva lotsarna bör med hänsyn till sin meriterade lokalkännedom för främjande av sjösäkerheten tillerkännas ett vidgat inflytande på hela funktionen lotsning. För denna funktions handläggning kan lämpligen inrättas lokala organ, sjösäkerhetsnämnder.

Sjösäkerhetsnämnden bör bestå av 3 eller flera lotsar, vilka får föreslås av de aktiva lotsarna vid respektive plats. I nämnden kan även ingå representanter för andra sjösäkerhetsintressen. Nämnden bör utses på viss tid och inom sig utse en aktiv lots som ordförande.

De föreslagna sjösäkerhetsnämnderna bör för nödig samordning underställas sjöfartsverkets sjösäkerhetsavdelning. Denna avdelning bör kompletteras med en lotsningsteknisk konsult direkt underställd sjösäkerhetsdirektören. Konsulten bör förutom sina under sin aktiva lotsningstjänst förvärvade och underhållna sjösäkerhetskunskaper även inneha en från allmänna synpunkter godtagbar överblick av sjösäkerhetsproblematiken i stort. Konsulten bör tillsättas av Kungl. Maj:t på förordnande för viss tid efter förslag av sjösäkerhetsnämnderna. Konsultuppdraget torde icke på grund av sin omfattning hindra denne att i viss utsträckning periodvis aktivt delta i lotsningstjänst för att upprätthålla sin lotskompetens.

Som en förutsättning för principiell lotsfrihet måste gälla lotstväng i vissa fall och då direkt från sjösäkerhetssynpunkt. Lotsorganisationsutredningen har förslagit bestämmelser om lotstväng för fartyg över 1 000 nettoregisterton med s. k. farlig last såsom oljor, kemikalier m. m. och i s. k. svårnavigabel fart för fartyg i allmänhet. Förslaget innebär att fartyg med farlig last upp till 3 000—4 000 lastton skulle undantas från bestämmelsen. Avgörande för lotstväng bör i stället vara: farledens beskaffenhet, trafikintensiteten, fartygets storlek, kaj- och förtöjningsförhållandena, kvantiteten farlig last samt fartygets eget oljeförråds kvantitet och kvalitet. Fastställande av bestämmelse om lotstväng bör ske med ledning av de föreslagna sjösäkerhetsnämndernas synpunkter härvidlag. Självfallet bör begreppet "farlig last" definieras av sakkunnig myndighet.

Vidare förutsättning för lotsfrihet måste för undvikande av olyckor vara att, i den mån så anses erforderligt, trafikreglerande åtgärder införs såsom: inrättande av huvudleder, enkelriktningar, företrädesrätt för viss trafik, anmälningsplikt till lotsplatser, isrännor lagda under farledssakkunnig ledning o. s. v. Även i detta avseende torde den lokala sjösäkerhetsnämnden vara den bäst lämpade för rådgivning.

Dispensgivning från lotstväng för vissa befälhavare bör tillämpas med försiktighet, och i de fall dispens medges bör den föreslagna lokala sjösäkerhetsnämnden ha ett bestämt inflytande.

De föreslagna lokala sjösäkerhetsnämnderna kan i stor utsträckning överta uppgifter som nu åvilar det regionala lotsväsendet och därigenom underlätta avvecklingen av lotsdistrikten.

Vad ovan angivits är en form av medinflytande för lösande av praktiska frågor, i detta fall sjösäkerhet. I aktiv sjösäkerhetstjänst arbetande per-

sonal med långvarig och mångsidig praktik bör i lotsväsendets lokala organisation ges det odelade inflytande som tryggar fartygens säkra framförande i våra farleder.

Under åberopande av det anförda hemställs,

att riksdagen vid behandling av proposition nr 119 i skrivelse till Kungl. Maj:t ger till känna vad i motionen anförts.

Stockholm den 29 april 1970

*Birger Rosqvist (s)*

---