

Nr 1426

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

(Lika lydande med motion nr 1219 i Första kammaren)

I proposition 119 angående riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation och för statliga sjöfartsavgifter förordar departementschefen en ordning innebärande allmän lotsfrihet som huvudprincip och menar att det i fortsättningen bör ankomma på befälhavare att med ledning av bestämmelserna i sjölagen avgöra om han behöver anlita lots för eget och andra fartygs säkerhet i farled eller i hamn.

Vi vill som vår mening framhålla att man lägger ett orimligt tungt ansvar på befälhavarna, om förslaget i nämnda avseende realiseras. Var och en kan måhända utan större svårighet i de flesta situationer, förutsatt skicklig navigation och god utrustning, ansvara för säkerheten då det gäller egna fartyg, men ingalunda så lätt då det gäller andra. Det blir en svår valsituation fartygsbefälet ställs inför vid avgörandet mellan att å ena sidan undvika den merkostnad som anlitaandet av lots innebär och att å andra sidan ta de risker som kan vara förenade med att avstå från lots. Att, såsom departementschefen gör, hänvisa till skyldigheten att visa gott sjömanskap, d. v. s. i praktiken att anlita lots oavsett kostnaden om sjösäkerhetsrisk bedömes föreligga, kan omöjligt motivera principiell lotsfrihet. Den ekonomiska faktorn kommer vid sådan lotsfrihet att spela en för sjösäkerheten direkt negativ roll.

De undantag från regeln om lotsfrihet som departementschefen föreslår skall gälla fartyg med allmänfarlig last — däribland tankfartyg — med undantag för mindre fartyg. Lotsorganisationsutredningen har angivit vissa måttuppgifter som ledning för vad som avses med mindre fartyg. Vi vill föreslå att man i det fall man över huvud taget avser att tillämpa lotsfrihet även specificerar fartygens bredd i detta sammanhang och således inte bara nettodräktighet och längd. Därigenom kan man mera exakt avgränsa fartygstyper med likartad lastförmåga.

Departementschefen föreslår därutöver av sjösäkerhetsskäl lotstväng i trånga farleder, i hamninlopp och i farleder med intensiv trafik. Utöver de exempel som anförts av departementschefen i detta sammanhang vill vi föreslå att Mälaren i sin helhet beläggs med lotstväng.

I propositionen föreslås bl. a. att sjöfartsavgiften bör bättre anpassas till de lokala farledernas längd. Vi vill i det sammanhanget göra det påpekandet att avgiftsbeloppen inte skall vara så konstruerade att ett mera riskabelt alternativ blir billigare att välja bara för att farleden i det fallet råkar vara kortare. Största hänsyn måste tas till sjösäkerheten vid avgiftsbestämningen.

Det är med tillfredsställelse vi konstaterar att departementschefen endast i viss mån ansluter sig till den modell för rationaliseringsåtgärder som utredningen förordat. Departementschefen nämner att sjöfartsverket emellertid har planer på indragning av Dalarö lotsplats, vilket vi anser vara orimligt. Den frågan tas mera utförligt upp i en annan motion i anledning av proposition 119.

Vi vill med skärpa framhålla att sjösäkerhetsaspekterna bör spela den största rollen för Kungl. Maj:ts handlande då det gäller lots- och fyrväsendet. I propositionen sägs i fråga om lots- och fyrväsendets organisation att sjöfartsverkets lokala verksamhet dominerar och att dess uppgift är att trygga fartygens säkra framförande i svenska farvatten. I arbetsuppgifterna sägs ingå — förutom lotsning — underhåll av fyrar, utsättning, intagning och underhåll m. m. av bojar, prickar etc. Enligt vår mening bör härjämte ingå även andra former av förebyggande åtgärder, t. ex. trafikreglering, anpassad efter den speciella farledens krav, och bestämmelser om samband, t. ex. via radio mellan fartyg av skilda slag. När det gäller den förebyggande trafikregleringen och planeringen av alla säkerhetsåtgärder inklusive övervakning och kontroll som lokalt måste samordnas är det också nödvändigt att skapa lämpliga organ som kan handlägga dessa frågor. Verksamheten bör givetvis centralt ledas av sjöfartsverket, men på det lokala planet bör lika självklart de aktiva lotsarna, som har speciell sakkunskap beträffande förhållandena inom olika farleder, utnyttjas. Erfarenhet av sådan organisation i andra länder bör härvid kunna vara vägledande.

Det är synnerligen viktigt att erinra sig att hela denna sjösäkerhetsverksamhet långtifrån är till gagn enbart för sjötrafikanterna. Även den allmänhet som indirekt kommer i beröring med sjötrafiken drar fördel av verksamheten i många avseenden. Även om sjötrafiken är den direkta orsaken till att lots- och fyrväsendet existerar, måste man då det gäller kostnadsansvaret ha klart för sig att sjöfarten och då såsom i propositionen föreslås främst handelssjöfarten inte bör vara skyldig att i så hög grad stå för kostnaderna. Sjöfarten är i sig själv samhällsnyttig, och därför bör samhället till en inte ringa del ta på sig ansvaret för sjöfartens säkerhet. Med andra ord är det oriktigt — enbart de anförda synpunkterna visar detta — att kräva någon form av företagsekonomisk kostnadstäckning då det gäller lots- och fyrväsendet, som ju är en helt samhällsnyttig, utomordentligt integrerad och nödvändigtvis personalintensiv verksamhet, som inte kan ratio-

naliseras och/eller regionalt koncentreras i särskilt hög grad utan att därvid sjösäkerheten åsidosätts. Därtill kommer att sådan rationalisering direkt strider mot de lokaliseringspolitiska intressen som ur näringspolitisk synvinkel bör ges högsta prioritet av såväl regering som riksdag.

Med stöd av vad ovan anförts hemställs,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t
dels måtte uppdraga åt Kungl. Maj:t att snarast utarbeta
förslag om organisationen av den lokala sjösäkerhetstjänsten med anlitande av de aktiva lotsarnas sakkunskap,
dels måtte ge Kungl. Maj:t till känna vad i övrigt anförts
i förevarande motion i fråga om bl. a. bestämmelserna för
lotsning och sjöfartsavgifternas storlek.

Stockholm den 30 april 1970

Carl-Eric Hedin (m)

Alf Wennerfors (m)
