

Nr 1254

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

I anslutning till proposition nr 119 angående riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation får jag anföra följande.

Det kan inte vara riktigt att som den primära målsättningen för den service som fyr- och lotsväsendet i fortsättningen skall upprätthålla uppställa att servicenivån skall vara efterfrågeanpassad. Genom denna tillspetsade målsättning har organisationens tyngdpunkt kommit att förläggas till rationaliserings- och besparingssträvandena och icke till organisationens uppgifter. Den primära målsättningen för fyr- och lotsväsendet måste i stället vara att tillgodose högt ställda anspråk på sjösäkerhet för fartygen och deras besättningar, deras passagerare och för lasterna. En sådan målsättning skulle också bäst överensstämma med statsmakternas under senare år intensifierade strävanden att höja den allmänna trafiksäkerheten till lands, på landsvägar och gator.

Lotsservicen kan icke knytas ensidigt till fartygens beredvillighet att betala de därmed förenade kostnaderna. Det är ett dåligt tecken att de höjningar av lotspengarna som de senaste åren skett menligt inverkat på lotsningsfrekvensen. Grundläggande för bedömningen av avgiftsfrågorna måste vara att fyr- och lotsväsendet ingår i samhällets infrastruktur, och samhället kan fördenskull icke undandraga sig att åtminstone svara för vissa marginalkostnader för detsamma. Frågan om kostnaderna och deras fördelning måste också ses i belysning av den svenska sjöfartens och de svenska hamnarnas internationella konkurrensförhållanden. Det måste vidare beaktas att de svenska farvatten erbjuder större navigationssvårigheter än motsvarande farvatten flerstädes i världen — svårigheter som på senare tid accentuerats genom de större fartygstyper som alltmer kommit till användning. Sjöfarten med mindre fartyg för trafiken på kontinenten spelar dock en stor och tilltagande roll för södra Sveriges vidkommande. Icke minst för att motverka tendensen att centralisera den internationella sjöfarten till ett fåtal kontinentala storhamnar är det angeläget att vårt land på lotsområdet tillhandahåller en perfekt service till rimliga kostnader. I detta sammanhang är särskilt att uppmärksamma de skånska Öresundshamnarnas känsliga konkurrensläge i förhållande till Köpen-

hamn, som erbjuder sjöfarten billigare service. Angivna förhållande är ägnat att driva över fartygstrafiken till nämnda hamn.

Med det anförda har jag självfallet inte på något sätt velat göra gällande att samhällets serviceapparat för ändamålet skall överdimensioneras; tvärtom finner jag det rimligt och naturligt, att rationaliseringssynpunkten även på detta område blir vederbörligen beaktad och att organisationen fortlöpande anpassas efter sjöfartens behov. Men den måste underordnas sjösäkerhetens krav. Åtskilligt skulle kunna göras för att förbättra sjösäkerheten i vårt land. Att åstadkomma en sådan förbättrad sjösäkerhet framstår som den mest angelägna uppgiften. Denna uppgift borde i fortsättningen spela en mera framträdande roll än hittills vid översynen av lotsorganisationen.

Utifrån de ovan anförda synpunkterna på sjösäkerhetsfrågan inger utredningens förslag om slopande av den nuvarande lotsplikten och övergång till ett system med lotsfrihet som allmän princip betänkligheter. Såväl Sveriges redareförening som Fartygsbefälhavareföreningen har ställt sig kritiska till förslaget i denna del. Att i stället för lotsplikten, som visserligen primärt inte hänför sig till sjösäkerheten som sådan utan till skyldigheten att erlagga lotsavgift men dock är ett uttryck för samhällets krav på sjöfarten, införa en ordning enligt vilken frågan om anlåtande av lots inom vida gränser hänskjutes till befälhavarens eget avgörande är mindre välbetänkt. Risk föreligger nämligen för att, om ett dylikt steg tages, lotsningsfrekvensen kommer att ytterligare nedgå på sjösäkerhetens bekostnad. Den nuvarande ordningen, baserad på lotsplikt och lotsavgifter, bör därför bibehållas och kompletteras med tvingande regler för de båda fall för vilka utredningen föreslår obligatorisk lotsning, d.v.s. för fartyg med allmänfarlig last och för fartyg vid fart i farvatten, där passerandet är förenat med särskilda faror och svårigheter. Att tankfartyg över en viss storleksordning, vilka f.n. nära nog regelmässigt anlitar lots, skall vara underkastade dylik ovillkorlig lotsplikt är nödvändigt, bl. a. med hänsyn till de omfattande skaderisker som vid haveri föreligger för denna fartygskategori. Begreppet svårnavigabla farvatten får icke fattas alltför restriktivt.

Bland de skäl som talar för bibehållande av den nuvarande ordningen med viss skärpning är, vid sidan av sjösäkerheten, också den omständigheten att därmed kostnaderna för lotsväsendet kommer att få en jämnare fördelning över en större del av det seglande tonnaget, varigenom undviks att de större fartygen får en mer eller mindre prohibitiv avgiftsbelastning. Gentemot utredningens uttalande, att erfarenheterna från den hittills bedrivna försöksverksamheten utan lotsplikt i stort sett utfallit gynnsamt, vill jag framhålla att försöksverksamheten i fråga pågått en

alltför kort tidrymd för att kunna vara fullt representativ. Hur utvecklingen kommer att bli är för dagen oklart. Låt vara att — även om lotsfrihet införes — assuradörerna genom assuransvillkoren kan lämna längre gående föreskrifter om anlåtande av lots i sjösäkerhetens intresse, men jag finner det principiellt oriktigt att lösningen av problemet — med dess konsekvenser för liv och egendom — överlämnas till enskilda assuransföretag, i vilket fall konkurrensen om premiernas storlek ej sällan kan komma att fälla utslaget. Det bör i stället ankomma på statsmakterna att lagstiftningsvägen föreskriva ett relativt vittgående lotstväng.

Vad härefter angår själva lotsorganisationen skall icke bestridas att den indragning av lotsplatser och lotsuppassningsställen, som de senaste åren i rationaliseringssyfte genomförts, med vissa undantag slagit väl ut och icke medfört några nämnvärda olägenheter för sjöfarten. Jag motsätter mig inte att man inom vissa gränser fortsätter på den inslagna vägen. Vad utredningen föreslagit i vissa hänseenden går dock för långt och skulle medföra en icke godtagbar försämring av servicen. Utredningens s. k. modeller klarlägger otvivelaktigt de lokala förhållandena men beaktar i många fall icke till fyllest sjösäkerhetens behov. Inom södra distriktet vill jag framför allt peka på lotsuppassningsställena i Ystad och Åhus, vilka föreslås skola successivt indragas. Båda dessa uppassningsställen är oundgängligen nödvändiga för trafiken, icke minst sedan lotsstationen i Simrishamn den 1 november 1968 nedlagts. Innebörden av indragningen skulle bli att den långa kuststräckan på den skånska sydkusten fr.o.m. öster om Trelleborg t.o.m. Sölvesborg skulle bli utan lotspassning, och fartygen till Ystad och Åhus skulle bli hänvisade till att taga lots från Trelleborg respektive Karlshamn. För fartyg destinerade till Ystad, som skulle bli tvungna att hämta respektive avlämna lots utanför Trelleborg, skulle detta leda till icke obetydlig deviation med ty åtföljande distansförlängning och ökade kostnader. Särskilt skulle detta bli fallet med fartyg kommande österifrån. Vid hårt väder tillkommer också det ökade faromomentet. För fartyg destinerade till Åhus skulle liknande förhållanden inträda. En betydande vägförlängning måste här komma att uppstå vid avhämtning av lots i Karlshamn. Lotsuppassning i Åhus bör förekomma i anslutning till den ordinarie arbetstiden i hamnen så att fartyg kan erhålla lots efter hamnarbetstidens slut.

Vad beträffar Simrishamn har en avsevärd försämring av sjösäkerheten skett genom att lotsuppassningsstället där icke längre är bemannat. Farvattnen vid Simrishamn hör nämligen till landets mera farofyllda. På grund av sitt läge frekventeras hamnen i stor utsträckning av vinddrivare, tillhörande det mindre tonnaget, vilka ofta begär lots. Någon form av lotsservice bör därför finnas i nämnda hamn.

Enligt min mening talar mycket för att Hälsingborg med den omfattande trafik, i såväl sydnordgående och nordsydgående riktning som tvärsgående över Sundet, som där pågår bibehålles som självständig lotsplats.

I fråga om Landskrona, som skulle gå förlustig sitt lotsuppassningsställe, må framhållas att trafiken på nämnda hamn ställer krav på en kvalificerad lotsservice. Hamnen har en besvärlig inseglingsränna och till följd av strömmarna i Sundet även i övrigt svåra inseglingsförhållanden. Den anlöpes vidare av relativt stora fartyg. Sedan en beslutad utbyggnad av hamnen till 11 meters djup färdigställts kommer storleken av det anlöpande tonnaget att öka. Det i hamnen befintliga Öresundsvarvet kräver också viss betjäning av lotsar, som väl känner de lokala förhållandena. Bibehållandet av lotsuppassningsstället bör därför övervägas. I vilket fall som helst bör åtminstone en lots alltid finnas stationerad därstädes, varjämte en lotsbåt med tillhörande båtsman måste finnas på platsen. Vid behov kan i sådant fall ytterligare lotsar erhållas med bil från Hälsingborg.

Vad angår Höganäs förutsattes dock att för betjänande av den lokala sjöfarten en lotsbåt blir stationerad i hamnen.

Beträffande Hallandskusten skulle sloandet av båtorganisationen i Halmstad innebära en icke godtagbar försämring av lotsservicen. Betydande olägenheter måste därigenom uppstå för Halmstads hamn, som representerar ej mindre än 62 % av lotsuppdragen på nämnda kust. Det är att märka att hamnen i fråga har en expansiv rörelse, varför lotsuppdragen kan förväntas komma att öka.

Tanken att samtidigt som lotsverkets service minskas de därav berörda hamnarna skall förhindras att genom egna hamnlotsar upprätthålla erforderlig service inger betänkligheter. Innebörden av övervägandena i nämnda hänseende innebär nämligen att huvudmannaskapet för hamnlotsningen skall överföras på statsverket och hamnarna fråntagas rätten att hålla egna hamnlotsar. Rimligen bör hamnarna författningsmässigt få rätt att i fall av behov själva organisera egen lotstjänst. Framför allt är det angeläget att de mindre hamnarna, som i olika hänseenden blir styvmoderligt behandlade, gives en sådan rätt.

I fråga om organisationen har föredragande departementschefen visserligen förklarat sig inte vara beredd att ansluta sig till utredningens modell för ytterligare rationaliseringsåtgärder för lotsverket men ansluter sig likväl till koncentrationstanken såsom sådan. Indragningen av lotsplatser förutsattes skola kunna ske utan riksdagens hörande. Anledning finns att reagera häremot.

Jag hemställer,

att riksdagen i anslutning till propositionen måtte
dels uttala

- att lotsplikten principiellt bör bibehållas,
- att vid nedläggandet av lotsplatser sjösäkerhetskraven måste vara avgörande, samt
- att vad i motionen anförts om lotsorganisationen måtte beaktas;
- dels besluta
- att lotsuppassningsställena i Ystad och Åhus skall bibehållas, samt
- att rätten för hamnarna att hålla egna hamnlotsar bibehålles.

Stockholm den 16 oktober 1970

Gösta Jacobsson (m)