

Nr 94

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till sjötrafikförordning; given Stockholms slott den 23 februari 1962.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogat förslag till sjötrafikförordning.

GUSTAF ADOLF

Gunnar Lange

Propositionens huvudsakliga innehåll

Genom propositionen underställes riksdagen vissa huvudfrågor i förslag till sjötrafikförordning. Den nya förordningen, som är avsedd att ersätta vissa äldre författningar i ämnet, reglerar tillämpningen av 1948 års internationella sjövägsregler och omfattar de sjötrafikföreskrifter av mera allmän natur, som skall gälla i svenskt farvatten.

De nyheter, som ansetts böra underställas riksdagens prövning, är i första hand betingade av den ökade småbåtstrafiken. Sålunda föreslås, efter mönster från vägtrafiklagstiftningen, en allmän bestämmelse om straff för vårdslöshet i sjötrafik. Vidare innefattar förslaget viss utvidgning av länsstyrelsernas nuvarande befogenhet att meddela lokala trafikföreskrifter.

De nya bestämmelserna föreslås skola träda i kraft den 1 juni detta år.

Förslag
till
Sjötrafikförordning

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser

1 §.

I denna förordning förstås med
svenskt farvatten:

- a) insjöar, vattendrag och kanaler inom Sverige;
- b) vid rikets kuster belägna hamnar, hamninlopp och vikar ävensom i övrigt till saltsjön hörande vatten, vilka äro belägna innanför och mellan de utmed kusterna liggande öar, holmar eller skär, som icke ständigt över-sköljas av havet; samt
- c) de till saltsjön hörande vatten, vilka sträcka sig intill ett avstånd av fyra nautiska mil, eller 7 408 meter, från rikets landområden eller från linjer, som mot havet bilda gräns för de under b) nämnda vattnen, dock längst intill gränsen mot annat lands territorialvatten sådan denna särskilt blivit bestämd;

inre farvatten: de ovan under a) och b) nämnda vattnen.

2 §.

De vid den internationella sjöfartssäkerhetskonferensen i London år 1948 antagna reviderade reglerna för undvikande av sammanstötning till sjöss (1948 års internationella sjövägsregler) skola, om ej annat följer av 3 §, tillämpas å fartyg och sjöflygplan i svenskt farvatten. De skola ock lända till efterrättelse å svenskt fartyg och sjöflygplan utanför svenskt farvatten, såvitt det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskom-melse eller eljest är tillämplig. I svenskt farvatten skola därjämte gälla de bestämmelser som nedan under 4—9 och 17—18 §§ stadgas.

1948 års internationella sjövägsregler skola i svensk text intagas i publi-kation som utgives av sjöfartsstyrelsen.

3 §.

För sjötrafik i inre farvatten skola nedan under 10—16 §§ stadgade un-dantag från och tillägg till 1948 års internationella sjövägsregler gälla.

För sjötrafik i hamnar, kanaler och särskilda farleder, för militära fartyg, fartyg i konvoj och sjöflygplan samt för sjötrafiken i närheten av sådana fartyg eller sjöflygplan gäller vad därom stadgas i särskild ordning.

Bestämmelser för svenskt farvatten

4 §.

Vid förande av fartyg eller vid dess förankring eller förtöjning skall iakt-tagas den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka be-tingas av omständigheterna.

5 §.

Länsstyrelsen äger efter samråd med sjöfartsstyrelsen utfärda föreskrifter om fartbegränsning och om förbud mot ankring samt om begränsning i rätt att utnyttja vattenområde för båttävling, vattenskidåkning eller liknande sport.

Efter samråd med sjöfartsstyrelsen äger länsstyrelsen ock utfärda andra föreskrifter om begagnande av svenskt farvatten än i föregående stycke sägs, när dessa äro av tillfällig art.

Innan föreskrifter som ovan sägs utfärdas, skall, om så finnes erforderligt, tillfälle beredas farvattnets trafikanter och övriga intresserade att yttra sig.

Länsstyrelsen skall föranstalta om att dess beslut i god tid före ikraftträdandet på lämpligt sätt kungöres samt att beslut som rör allmän farled intages i publikationen »Underrättelser för sjöfarande».

6 §.

Maskindrivet fartyg, som är försett med styranordning även i förskeppet, skall, när det inom hamnområde eller redd är på väg med aktern före och det icke är fråga allenast om tillfällig backmanöver, tillämpa styrningsreglerna som om det framfördes med fören först. Därvid skall fartyget föra:

Vid dager: Två svarta klot, ettvarvt om minst 0,60 meter i diameter, anbragta symmetriskt ett på vardera sidan om fartygets midskeppslinje, minst 2 meter över skorstenens topp och på ett inbördes avstånd av minst 3 meter;

Under mörker: I 1948 års internationella sjövägsregler föreskrivna ljus på sådant sätt, att den faktiska färdriktningen angives.

7 §.

1 mom. Mudderverk, annat fartyg eller flotte, som användes vid undervattensarbete eller dylikt arbete och som förankrats eller förtöjts på sådant sätt att andra fartygs framförande hindras eller försvåras, skall föra eller avgiva, förutom i 1948 års internationella sjövägsregler föreskrivna ljus eller signaler, jämväl följande trafiksignaler:

1. Vid alla tillfällen utan avseende å väderleken:

a) *Åt sida i farleden, där genomfart kan äga rum:*

Klarsignal: Vid dager: En i ena spetsen upphängd svart dubbelkon av sådan form, att dess genomskärningsyta är en romb.

Under mörker: Ett ljus med vitt sken rätt över ett ljus med grönt sken på ett inbördes avstånd av minst 1,5 meter.

b) *Åt sida i farleden, där genomfart ej kan äga rum:*

Hindersignal: Vid dager: Ett rött klot.

Under mörker: Ett ljus med vitt sken rätt över ett ljus med rött sken på ett inbördes avstånd av minst 1,5 meter.

När dykare är nere, skall därjämte visas en flagga eller skärm delad efter diagonalen till hälften blå (övre inre delen) och till hälften röd (nedre yttre delen). Under mörker skall flaggan eller skärmen hållas belyst.

Trafiksignalerna enligt 1. skola vara anbragta horisontellt och på ett inbördes avstånd av minst 3 meter. Ljusen skola vara synliga runt hela horisonten på ett avstånd av minst en nautisk mil.

2. Under tjocka, mist, snöfall eller hårt regn så ock eljest, då sikten på liknande sätt är begränsad:

a) *När fartyg kan passera mudderverket, fartyget eller flotten, som om utmärkning av dess läge skett med slätprick:*

Under fem sekunder seriet om två slag å skeppsklocka omedelbart efter

mistsignal som fartyg till ankars har att enligt 1948 års internationella sjövägsregler avgiva under väderleksförhållanden som avses under 2.

b) När fartyg kan passera mudderverket, fartyget eller flotten, som om utmärkning av dess läge skett med kvastprick:

Under fem sekunder serier om tre slag å skeppsklocka omedelbart efter mistsignal, som nyss sagts.

2 mom. Arbetsplats för undervattensarbete skall passeras med nödig försiktighet. Är dykarflagga hissad, skall maskindrivet fartyg om möjligt passera arbetsplatsen med stoppad propeller.

8 §.

Fartyg, som bogserar oljebehållare eller annat större föremål, som helt eller nästan helt ligger under vattenytan, skall, såvida icke annat särskilt stadgats, på plats där den bäst synes, föra en svart flagga eller en svart skärm, minst 0,90 meter lång och 0,75 meter hög.

Släpets slut skall markeras med flottör eller liknande, varå följande signaler skola föras:

Vid dager: Svart flagga eller skärm enligt ovan.

Under mörker: Ett ljus med vitt sken synligt runt hela horisonten på ett avstånd av minst en nautisk mil.

9 §.

På timmerflotte, som bogseras, skall i flottens aktersta del under mörker föras ett ljus med vitt sken synligt runt hela horisonten på ett avstånd av minst en nautisk mil. Består bogsersläp av tätt sammanbundna timmerflottar och överstiger släpets längd 100 meter skall å släpet föras sådant ljus på minst var hundra meter.

Bestämmelser för inre farvatten

10 §.

Mötas två fartyg vid farvatten, som är så trångt att mötet icke kan ske utan fara för ombordläggning, skall det senast dit anlända fartyget vänta till dess det andra fartyget hunnit passera.

11 §.

Fartyg, som enligt gällande föreskrifter skall vara utrustat med vissla eller siren (vissla), skall före fart genom sådant trångt farvatten, som sägs i 10 §, på ett avstånd därifrån av en halv nautisk mil avgiva ett långt signalljud. Sådan signalering må dock underlätas, om den ur trafiksäkerhetssynpunkt framstår som uppenbart onödig.

12 §.

Signalering med vissla enligt 1948 års internationella sjövägsregler för att, när fartyg äro i sikte av varandra, angiva viss manöver må underlätas, om signaleringen ur trafiksäkerhetssynpunkt framstår som uppenbart onödig.

13 §.

Fartyg med en längd understigande 15 meter är icke skyldigt att efterkomma vad i 1948 års internationella sjövägsregler föreskrives om förande av signalfigur, när fartyg är under segel och därjämte framdrives medelst maskinkraft.

14 §.

Fartyg är icke skyldigt att under skymning och gryning föra skeppsljus, därest fartyget ändock kan iakttagas på betryggande avstånd.

15 §.

Maskindrivet fartyg med en längd understigande 8 meter må föra vitt ljus (toppljus) på mindre höjd än 2,75 meter (9 fot) över relingen, under förutsättning att det är anbragt högre än föreskrivna sidoljus eller, om sammansatt lanterna föres, minst 0,50 meter över denna.

16 §.

Fartyg som ligger till ankars i sådan hamn, som i sjökort redovisas som båthamn, eller eljest på plats, som är skyddad ur trafiksäkerhetssynpunkt, är icke skyldigt att föra skeppsljus eller signalfigur.

Ansvarsbestämmelser

17 §.

Brister någon i den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka åligger honom enligt 4 § och är ej oaktsamheten ringa, dömes, om ej gärningen är belagd med straff enligt allmän lag, till dagsböter. Till samma straff dömes befälhavare å fartyg eller sjöflygplan, som i strid mot 1948 års internationella sjövägsregler eller denna förordning åsidosätter föreskrift om ljus eller signal, om ej gärningen är belagd med straff enligt allmän lag.

Den som överträder föreskrift som meddelats med stöd av 5 § dömes till böter, högst trehundra kronor.

18 §.

I fråga om mål om ansvar för brott enligt denna förordning skall vad i 313 och 328 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

Denna förordning träder i kraft den 1 juni 1962.

Genom förordningen upphäves förordningen den 26 oktober 1906 (nr 93) angående åtgärder till undvikande av ombordläggning samt signaler för angivande av nöd å fartyg, kungörelsen den 11 december 1953 (nr 734) angående tillämpning av 1948 års internationella sjövägsregler ävensom kungörelsen den 26 maj 1961 (nr 178) om vissa föreskrifter angående begagnande av allmän farled. Vad nu sagts skall ej inverka på giltigheten av föreskrift, som meddelats med stöd av sistnämnda kungörelse eller kungörelsen den 16 december 1955 (nr 680) om vissa föreskrifter angående begagnande av allmän farled eller med stöd av cirkuläret den 5 mars 1954 (nr 58) till samtliga länsstyrelser angående bemyndigande att utfärda vissa föreskrifter om begagnande av allmän farled m. m.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 23 februari 1962.

N ä r v a r a n d e :

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HOLMQVIST.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, fråga om *nya bestämmelser för sjötrafiken* och anför därvid följande.

I. Inledning

Sjöfartsstyrelsen har i samråd med företrädare för olika berörda myndigheter och sjöfarts- och sjösportorganisationer företagit en översyn av de bestämmelser som reglerar sjötrafiken. Denna översyn föranledde sjöfartsstyrelsen att i början av år 1961 utarbeta ett preliminärt förslag till sjötrafikförordning. Över förslaget avgavs till styrelsen *yttranden* av chefen för marinen, länsstyrelserna i Stockholms, Göteborgs och Bohus, Malmöhus, Norrbottens, Örebro och Värmlands län samt generaltullstyrelsen, fiskeristyrelsen, järnvägsstyrelsen, statens vattenfallsverk, lotsdirektörerna i de skilda lotsdistrikten, poliskammaren i Luleå, Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska sjöfolksförbundet, Kanalflottans rederiförening, Sjöassuradörernas förening, Lotsförbundet, Vänerens seglationsstyrelse, Svenska sällskapet för räddning af skeppsbrutne, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges motorbåts union, Svenska kryssarklubben, Svenska seglarförbundet, Saltsjöns seglarförbund, Svenska scoutförbundet och Svenska vattenskidklubben.

Sedan det preliminära förslaget med anledning av de utav remissinstanserna gjorda uttalandena överarbetats inom sjöfartsstyrelsen, har styrelsen i skrivelse den 6 mars 1961 till Kungl. Maj:t framlagt förslag till sjötrafikförordning.

Över sjöfartsstyrelsens skrivelse med därvid fogat författningsförslag har, efter remiss, sjölagskommittén avgivit yttrande. På grundval av föreliggande material har därefter inom handelsdepartementet utarbetats förslag till ny författning med bestämmelser i ämnet.

II. Gällande bestämmelser

Gällande trafikföreskrifter till sjöss utgöres huvudsakligen av 1948 års internationella sjövägsregler och av förordningen den 26 oktober 1906 (nr 93) angående åtgärder till undvikande av ombordläggning samt signaler för angivande av nöd å fartyg. Enligt 1 § första stycket kungörelsen den 11 december 1953 (nr 734) angående tillämpning av de internationella sjövägsreglerna skall dessa tillämpas å svenska fartyg och sjöflygplan ävensom å utländska fartyg och sjöflygplan i svenskt farvatten. Sjövägsreglerna innehåller bl. a. detaljerade bestämmelser om de skeppsljus eller signalfigurer, som olika slag av fartyg skall föra för vissa i sjövägsreglerna närmare angivna fall, samt om de styrnings- och seglingsregler fartygen skall iakttaga vid möte med annat fartyg eller eljest under särskilda i sjövägsreglerna närmare angivna förhållanden. 1906 års ombordläggningsförordning innehåller numera endast bestämmelser för sjöfarten i svenskt inre farvatten. Dessa bestämmelser, vilka äger tillämpning såväl å svenska som å utländska fartyg och sjöflygplan, stadgar vissa undantag från eller tilllägg till 1948 års internationella sjövägsregler.

Sjölagen innehåller i befälhavarekapitlet (3 kap.) och i ansvarskapitlet (12 kap.) vissa grundläggande föreskrifter som tar sikte på trafiksäkerheten till sjöss. Sålunda gäller bl. a. skyldighet för befälhavaren å fartyg att tillse att sjövakt och behörig utkik hålles samt att behörigt vaktbefäl ständigt för kommandot ombord (32 §), och ett allmänt straffstadgande finnes för befälhavare som genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten är vållande till sjöolycka (293 §). Några trafikföreskrifter i egentlig mening innehåller sjölagen däremot icke. I lagen ges Kungl. Maj:t befogenhet att utfärda föreskrifter rörande bl. a. fartygs utrustning och bemanning (5 a §) samt om vad å fartyg bör iakttagas till undvikande av sammanstötning (219 §).

Slutligen må erinras om den i anslutning till 5 kap. 12 § vattenlagen utfärdade kungörelsen den 26 maj 1961 (nr 178) om vissa föreskrifter angående begagnande av allmän farled. Kungörelsen trädde i kraft den 1 juli 1961 och ersatte en tidigare kungörelse i ämnet. Genom den nya författningen har länsstyrelse beretts möjlighet att — vid sidan om tidigare befogenhet att utfärda lokala föreskrifter om fartbegränsning och ankringsförbud i allmän farled samt andra föreskrifter om begagnande av vattenstrafikled, när dessa äro av tillfällig art, — även förbjuda eller inskränka båtävling, vattenskidåkning eller liknande sport i sådan farled.

III. Författningsförslaget

Allmänna synpunkter

Sjöfartsstyrelsens förslag. Sjöfartsstyrelsen framhåller bl. a., att småbåtstrafiken inom våra skärgårdsområden och övriga inre farvatten under senare år ökat enormt och skapat sjösäkerhetsproblem av delvis ny karaktär. I olika sammanhang, icke minst i samband med av sjöfartsstyrelsen hållna överläggningar med representanter för olika sjöfartsintressen, har påtalats det trängande behovet av en närmare reglering i skilda avseenden av denna småbåtstrafik och av dess förhållande till storsjöfarten.

Sjöfartsstyrelsen påpekar vidare, att det varit ett allmänt önskemål att alla för sjötrafiken utfärdade trafikföreskrifter av allmän natur såvitt möjligt sammanfördes i en författning. I enlighet med detta önskemål har i styrelsens författningsförslag sammanförts dels föreskrifter om tillämpningen av 1948 års internationella sjövägsregler, dels bestämmelser om undantag från eller tillägg till dessa regler, i huvudsak motsvarande reglerna i 1906 års ombordläggningsförordning, och dels vissa särskilda föreskrifter, som ansetts påkallade för viss reglering av småbåtstrafiken.

Sjöfartsstyrelsen nämner vidare i sin skrivelse, att styrelsen under förberedande överläggningar med representanter för berörda myndigheter och intresseorganisationer behandlat vissa speciella frågor, vilka styrelsen dock icke ansett böra föranleda förslag i förevarande sammanhang.

En sådan fråga har avsett behovet av *särskild registrering av motorbåtar*. Styrelsen uttalar, att en sådan registrering för att den över huvud taget skall kunna anses ha något berättigande, måste kombineras med bestämmelser beträffande båtarnas utrustning m. m., vilket i sin tur medför krav på kontrollverksamhet. Övervägandena i frågan har givit vid handen att båtarnas stora antal och rörlighet (byte av ägare) gör en registrering praktiskt ogenomförbar såvida man inte bygger upp en organisation motsvarande den som handhar kontrollen av landets bilar. Utan en sådan organisation med bl. a. kontrollerande verksamhet torde registreringen vara utan reellt värde.

Önskemål har även framförts om införandet av *särskilda kompetensbevis för båtförare*. Icke heller i denna fråga anser sig sjöfartsstyrelsen böra framlägga något förslag. Sjöfartsstyrelsen erinrar emellertid här om att Kungl. Maj:t genom beslut den 17 mars 1961 bifallit en framställning av styrelsen om införandet av ett frivilligt kunskapsprov och förarintyg för segel- och motorbåtar.

Remissyttrandena. Sjöfartsstyrelsens förslag till sjötrafikförordning har i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. I åtskilliga yttrandena, bl. a. från redarnas och fartygsbefällets representanter understryks betydelsen av att förslaget blir genomfört.

Vid remissbehandlingen har ifrågasatts, om icke *vissa ytterligare föreskrifter* borde medtagas i förslaget. *Sveriges fartygsbefälsförening* anser att bestämmelser om viss behörighet för nöjesglare och motorbåtsförare skulle ha intagits i förslaget. Dels skulle erforderliga kunskaper hos båtförarna undanröja den övervägande delen av de olägenheter de vållar den övriga sjötrafiken och dels kan ifrågasättas huruvida det är lämpligt att införa straffbestämmelser utan att samtidigt utfärda föreskrift om visst kompetensbevis.

Sveriges fiskares riksförbund håller före, att övervägande skäl torde tala för införande av kompetensbevis för båtförare och anser denna fråga böra ägnas fortsatt uppmärksamhet. *Fartygsbefälsföreningen* finner också, att förslaget borde ha kompletterats med en bestämmelse som möjliggjorde att de olika fartygen kunde identifieras, något som för oansvariga förare kunde få större avskräckande verkan än själva straffbestämmelsen i förslaget. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* påpekar att ett stadgande, som direkt kriminaliserade onykterhet vid förande av fartyg, troligen skulle få en preventiv verkan och förhindra en del olyckor även om efterlevnaden av detsamma skulle bli svår att övervaka. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* framför slutligen förslag om inarbetande i sjötrafikförordningen av föreskrifterna i kungörelsen om vissa föreskrifter angående begagnande av allmän farled.

Övervakningen av efterlevnaden utav de föreslagna reglerna har berörts av några remissinstanser. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* betonar att polisen i stort sett saknar både personella och materiella (lämpliga båtar etc.) resurser för dessa uppgifter. För övervakningsuppgifter torde därför i första hand få anlitas tull- och lotspersonal. *Svenska sällskapet för räddning af skeppsbrutne* motsätter sig en utökning av befintliga tillsynsorgan och anser att den sjöfarande allmänheten med hjälp av lotsar, fyrfolk, kustuppsyningsmän och poliser får utöva kontrollen och påtala allvarliga brott mot förordningen.

Departementschefen. De senaste årens allmänna standardförbättring med ökade möjligheter till fritidsverksamhet har medfört att allt fler människor utnyttjar våra vattenvägar för rekreation. Trafiken med nöjesbåtar har särskilt sommartid ökat mycket starkt längs våra kuster, i insjöar och vattendrag. Enligt tillgängliga siffror utgjorde antalet motorbåtar i vårt land under år 1961 omkring 180 000. Till jämförelse kan nämnas att enligt motsvarande beräkningar antalet motorbåtar under år 1956 utgjorde omkring 86 000. Även för de närmast kommande åren har man att räkna med en fortsatt ökning av motorbåtsbeståndet. Beträffande det totala antalet fritidsbåtar — från den enkla roddbåten till den sjövärdiga utsjöjakten — föreligger inte någon mera exakt uppgift men vissa av sjöfartsstyrelsen gjorda beräkningar tyder på att antalet i dag närmar sig siffran 500 000. Till bilden bör att en stor del av de nytillkomna båtarna utgöres av motorbåtar, som kan framföras med betydande hastighet.

Den utveckling som sålunda äger rum ställer ökade krav på hänsyn och gott omdöme hos dem, som färdas i våra farvatten. Med detta krav förenas

fordran på dem, som manövrerar båtarna, att de har god kännedom om de regler som gäller för trafiken på sjön. Det är uppenbart, att myndigheternas möjligheter att verka för goda förhållanden i trafiken till sjöss är begränsade. När det gäller trafiken med nöjesbåtar, är det nödvändigt att i första hand lita till den enskildes ansvarskänsla och till frivilliga insatser för att effektivt sprida kunskaper om gällande bestämmelser och propagera för bättre sjövätt. Det är mig angeläget att i detta sammanhang vitsorda det värdefulla arbete, som nedlägges av våra båtklubbar och andra frivilliga organisationer på detta område. Jag vill även erinra om den verksamhet i fostrande syfte, som efter initiativ från sjöfartsstyrelsen bedrivs inom en särskild kommitté med representanter för olika intressen på sjöfartens område. Här må vidare nämnas den nyligen inrättade och efter styrelsens anvisningar bedrivna kursverksamheten syftande till frivilligt avläggande av kunskapsprov för förarintyg för segel- och motorbåtar. Det är min förhoppning att dess kurser skall utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt.

Vad jag nu anfört får självfallet icke hindra, att från myndigheternas sida alla ansträngningar göres för att möta de problem rörande trafikordning och säkerhet, som följer med det ökade båtbeståndet. Icke minst säkerhetsfrågan kräver skärpt uppmärksamhet. Det är av vikt, att även fritidsbåtarna fyller rimliga sjösäkerhetskrav och att de är riktigt utrustade. Efter vad jag under hand erfarit har dessa frågor särskilt uppmärksamats vid den nu pågående översynen av gällande bestämmelser om tillsyn å fartyg m. m. Arbetet härmed befinner sig i slutskedet och betänkande med förslag i ämnet väntas komma att framläggas inom den närmaste tiden. Ändamålsenlig upplysning och propaganda har självfallet stor betydelse för att skapa tillräcklig förståelse från allmänhetens sida för säkerhetens krav. Den propagandaverksamhet för bättre sjövätt, som bedrivs av den nyss nämnda genom sjöfartsstyrelsens försorg tillkomna särskilda kommittén, avser bl. a. olika fritidsbåtars sjövärdighet, deras lastningsförmåga och den utrustning som fordras för att sjösäkerhetens krav skall vara tillgodosedda.

En väsentlig fråga i detta sammanhang gäller övervakningen av att gällande föreskrifter efterlevs. Av naturliga skäl stöter det på betydande svårigheter att effektivt övervaka småbåtstrafiken. För närvarande undersökes på uppdrag av chefen för inrikesdepartementet möjligheterna av att redan till sommaren utnyttja bl. a. tullpersonal för direkt polisiär sjötrafikövervakning.

Såsom framgår av den tidigare redogörelsen har bl. a. ökningen av antalet nöjesbåtar föranlett sjöfartsstyrelsen att överse de föreskrifter som f. n. gäller för sjötrafiken. Det förslag som styrelsen framlagt tillgodoser ett länge känt behov av att i möjlig mån sammanföra i en författning de bestämmelser rörande sjöfarten som närmast har karaktären av trafikföreskrifter. Förslaget, som även utgör en önskvärd modernisering av äldre bestämmelser, har efter viss remissbehandling överarbetats och lagts till grund för ett inom handelsdepartementet utarbetat författningsförslag. Det är avsikten, att de sålunda utarbetade bestämmelserna skall utfärdas i sådan tid att de kan tillämpas instundande sommar.

Bestämmelserna i författningsförslaget torde samtliga vara av den natur att Kungl. Maj:t äger befogenhet att -- delvis med stöd av sjölagen -- ensam besluta därom. I ett par huvudpunkter torde emellertid förslaget ha sådan allmän räckvidd och vara för den enskilde av sådan betydelse, att det synes naturligt att höra riksdagen däröver. De frågor jag här avser gäller det nyssnämnda stadgandet om ansvar för vårdslöshet i sjötrafik samt utvidgning av länsstyrelsens befogenhet att utfärda lokala sjötrafikföreskrifter. Det förutsättes att riksdagens hörande framdeles över ändring i den tillämnade författningen skall erfordras endast när ändringen är av principiell natur och berör någon av de nyssnämnda frågorna.

Från remisshall har fråga väckts om registrering av nöjesbåtar och om särskilda kompetenskrav för förare av sådana båtar. Då behovet av reformer på dessa punkter icke för närvarande torde vara mera framträdande, anser jag ytterligare erfarenhet av trafiken till sjöss böra avvaktas innan frågorna härom närmare prövas.

Frågan om särskilda bestämmelser om ansvar för onykterhet i sjötrafik är föremål för utredning av 1957 års trafiknykterhetskommitté. Såsom redan antytts avser jag att i det följande, efter visst mönster från vägtrafiklagstiftningen, föreslå en allmän bestämmelse om ansvar för den som gör sig skyldig till vårdslöshet i trafik till sjöss. Ett sådant stadgande torde i mera uppenbara fall kunna återopas gentemot den som låter sig komma onykterhet till last vid förandet av båt. I avvaktan på att slutlig ställning tas i frågan om införande av särskilda ansvarsbestämmelser rörande onykterhet vid förandet av båt torde ett stadgande såsom det nämnda om ansvar för vårdslöshet kunna få en viss verkan för att stävja uppenbara fall av fylleri vid förandet av fartyg.

Jag vill slutligen omnämna, att sjöfartsstyrelsen i sin framställning särskilt tagit upp riskerna av att snabba motorbåtar framföres av minderåriga och föreslagit en bestämmelse med förbud för den som icke fyllt femton år att föra fartyg, som kan framföras med högre fart än 10 knop. Förslaget har emellertid icke tillkommit utan viss tvekan inom styrelsen. Denna har varit betingad bl. a. av nackdelarna av en stel åldersgräns, som drabbar såväl omdömesgill och ansvarsmedveten ungdom som de kategorier ungdomar av vilka man har mindre god erfarenhet om deras uppträdande till sjöss och vilka närmast varit i åtanke med förbudet. Även bristen på statistiskt material som utgör belägg för de olycksrisker, som anses förbundna med ungdomars framfart med snabba motorbåtar, har föranlett betänksamhet inför ett kategoriskt förbud som det föreslagna. Det må även nämnas, att vid remissbehandlingen av förslaget från ett par håll ifrågasattes höjning av den föreslagna åldersgränsen. Jag delar den tveksamhet som framkommit inför den föreslagna förbudsregeln. Härtill kommer, att tillgängligt material icke finns som närmare belyser den viktiga frågan om vilken åldersgräns som bör väljas, därest ett förbud anses böra genomföras. På grund av det anförda saknas enligt min uppfattning för närvarande erforderligt underlag för ett ingripande av den art sjöfartsstyrelsen föreslagit. Utvecklingen bör emellertid följas med största uppmärksamhet. Jag förut-

sätter därvid att styrelsen samlar det material och verkställer den ytterligare utredning som kan erfordras för en förnyad bedömning av frågan. Det bör ankomma på styrelsen att så snart faktiskt underlag för sådan bedömning föreligger inkomma till Kungl. Maj:t med förslag som kan påkallas därav.

Vårdslöshet i sjötrafik

Sjöfartsstyrelsens förslag. Förslaget upptager en bestämmelse, att fartyg skall framföras hänsynsfullt och med omdöme, så att icke någon person utsättes för fara till liv eller lem eller skada åstadkommes på andra fartyg, båtar, bryggor, fiskredskap eller liknande. Vidare stadgas att noggrann utkik skall hållas och att vid kursändring särskilt skall tillses, att den ej utföres så, att därav kan uppkomma fara eller olägenhet. I förslaget finns också en bestämmelse, att den som åsidosätter dessa föreskrifter straffes med dagsböter.

I sin motivering till stadgandet anför sjöfartsstyrelsen, att de faror för sjöfartssäkerheten, som uppstått till följd av den starkt ökade trafiken med småbåtar, vilka ofta framföres av personer utan nämnvärd kännedom om sjöfartens speciella faror och sjösäkerhetens krav, ansetts påkalla en allmän föreskrift om skyldighet för båtförare att visa hänsyn till sjöss. För att giva erforderligt eftertryck åt en sådan föreskrift har överträdelse ansetts böra straffsanktioneras.

Sjöfartsstyrelsen förklarar sig vara fullt medveten om att en sådan reglering innebär en betydelsefull principiell nyhet. Enligt sjölagen föreligger nämligen straffansvar för vårdslöshet endast, när denna föranlett sjöolycka, under det att eljest vårdslöshet vid framförande av fartyg icke är straffbelagd i vidare mån än som följer av den allmänna strafflagen. Med hänsyn till frågans principiella natur hade det enligt styrelsens mening varit önskvärt, om den kunnat hänskjutas till närmare prövning i anslutning till den pågående revisionen av sjölagen. Då behovet av en bestämmelse av ifrågasvarande natur emellertid allmänt ansetts i hög grad trängande, och då sjöfartsstyrelsen under hand inhämtat, att något förslag av den arbetande sjölagskommittén i förevarande avseende icke torde kunna förväntas inom avsevärd tid, har sjöfartsstyrelsen ansett sig böra redan nu framföra förslag till angivna bestämmelse.

Styrelsen påpekar jämväl, att den övervägt möjligheterna att begränsa bestämmelsens tillämplighet till den närmast aktuella småbåttrafiken. En sådan begränsning skulle väl överensstämma med sjölagens föreskrifter, vilka — ehuru formellt tillämpliga å fartyg av varje slag och storlek — torde vara utformade med sikte främst på storsjöfarten. Styrelsen har emellertid icke kunnat finna någon lämplig gräns för bestämmelsens tillämpningsområde. Härtill kommer att en uttrycklig begränsning av skyldigheten att visa hänsyn till sjöss till enbart förare av mindre fartyg icke kan anses lämp-

lig. En annan tänkbar möjlighet har ansetts vara att överlåta åt länsstyrelserna att utfärda föreskrifter regionalt för sådana skärgårdsområden, där särskilt behov därav föreläge. Häremot har emellertid ansetts tala den — icke minst psykologiska — effekt, som en klar författningsföreskrift kan antagas få.

Remissyttrandena. Förslaget att införa en straffsanktionerad aktsamhetsparagraf har mottagits positivt av remissinstanserna.

Fiskeristyrelsen anser, att bestämmelsen bör kompletteras med skyldighet för båt- och bryggägare att iakttaga sjömansmässig förtöjning av små fartyg med hänsyn till vattenområde och farled. Till utveckling av sina synpunkter anför styrelsen bl. a.

Denna paragraf lägger hela ansvaret och skulden på den seglande parten. En nöjesseglare kan tydligen efter dessa bestämmelser lägga fast sin båt vid en udde utan hänsyn till att en livligt trafikerad farled finnes. Om nöjesseglarens eller sportseglarens båt skadas av svallvågorna från en passerande trälare, ligger ansvaret enligt denna paragraf helt på trälaren, ett förhållande som vi är mycket betänksamma på.

Liknande synpunkter anlägger *Lotsförbundet*. Förbundet påpekar också, att, som regeln utformats, skadeståndsanspråk skulle kunna riktas mot fartyg för skador till följd av svallvågor, trots att fartyget framförts med för farvattnet avpassad fart och trots att skador icke skulle ha uppkommit om fartyg och båtar varit ordentligt förankrade eller förtöjda och bryggor eller liknande av tillfredsställande konstruktion och hållna i ordentligt skick.

Sjölagskommittén anför:

En grundläggande bestämmelse i förslaget är det i 3 § första punkten upptagna stadgandet, straffsanktionerat i 27 § andra stycket, att fartyg skall framföras hänsynsfullt och med omdöme. Denna reglering går längre än föreskrifterna i sjölagen, i det att vårdslöshet vid framförande av fartyg enligt förslaget kan medföra ansvarspåföljd även i det fall att vårdslösheten icke lett till sjöolycka. Sjölagskommittén torde, såvitt nu kan bedömas, komma att i blivande betänkande — innefattande bl. a. en genomgripande omarbetning av sjölagens tredje och tolfte kapitel — upptaga bestämmelser i samma riktning. Ett föregripande härav genom den nu ifrågasatta författningen läser icke medföra annan olägenhet än att författningens utformning främdeles kan få anpassas till reviderade stadganden i sjölagen. Denna olägenhet är uppenbarligen av ringa vikt i jämförelse med det från många håll omvittnade behovet av bestämmelser, som vidgar möjligheterna till åtgärder i avseende å de med småbåtstrafiken förenade sjösäkerhetsproblemen.

Departementschefen. Sjöfartsstyrelsens förslag upptar som en nyhet en allmän bestämmelse om ansvar för vårdslöshet vid förande av fartyg. Enligt bestämmelsen straffas — liksom för närvarande gäller vid bl. a. förande av bil — den som färdas ovarsamt, oaktat någon skada ej skett. Denna reglering går längre än gällande föreskrifter i sjölagen. Av sjölagskommitténs yttrande framgår emellertid, att kommittén vid sin revision av sjölagen har för avsikt att föreslå en likartad bestämmelse och att kommittén inte har något att erinra mot att stadgande i ämnet upptages i den tillämnade författning-

en. Kommittén förutsätter dock att stadgandets utformning framdeles kan få anpassas till nya regler i sjölagen.

Vid remissbehandlingen har förslaget fått ett positivt mottagande. En regel av det innehåll som föreslagits synes även enligt min mening medföra större möjlighet än hittills att komma till rätta med de trafiksäkerhetsproblemen som uppkommit med den ökade småbåtstrafiken. Jag vill därför förordna att i den tillämnade förordningen upptages en bestämmelse om ansvar för vårdslöshet vid förande av fartyg. Självfallet bör en sådan ansvarsregel gälla oavsett fartygets storlek eller användning.

Beträffande regelns omfattning torde det vara tveksamt om det vidsträckt ansvar för oaktsamhet, som sedan länge funnits i vår vägtrafiklagstiftning, bör överföras till en sjötrafikförordning. Särskilda sakkunniga har tillkallats för utredning bl. a. av frågan om en begränsning av ansvaret för lindrigare former av vårdslöshet i trafik. Skulle denna utredning leda till en ändring av lagstiftningen om vägtrafikbrottsligheten, bör sjötrafikförordningens bestämmelser givetvis anpassas därefter. Tills vidare torde man emellertid kunna i huvudsak följa vad som nu gäller i vägtrafiklagstiftningen. Regeln bör lämpligen ges det innehåll, att vid förande av fartyg eller vid dess förankring eller förtöjning skall iakttagas den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna.

Som tidigare framhållits kan vårdslös båtförare fällas till ansvar enligt sjölagen endast, då vållande till sjöolycka föreligger. Förevarande stadgande avser att gå längre än sjölagen och omfatta fall, då båtförares vårdslöshet framkallat fara för sjöolycka utan att sådan inträffat. Då en båtförare kan framkalla fara för sjöolycka inte endast under färd med fartyget utan även vid dess förankring och förtöjning, t. ex. när det skett bristfälligt eller på olämplig plats, synes det angeläget att i stadgandet ange dessa fall.

Uttrycket »betingas av omständigheterna» ålägger varje trafikant att beakta samtliga förhållanden som kan inverka på olycksriskerna. En viktig omständighet är fartygets storlek och manövreringsförmåga. Det är uppenbart, att kraven måste ställas olika beträffande de lättmanövrerade nöjesbåtarna och i fråga om de större fartygen. En erkänd grundregel i trafiken på våra vattenvägar är, att de mindre båtarna skall hålla undan för de stora och svårmanövrerade fartygen. Kravet på särskilt hänsynstagande i trafiken till olika farkosters manövreringsmöjligheter har också kommit till uttryck i 1948 års internationella sjövägsregler.

Liksom vad nu gäller inom vägtrafiklagstiftningen åsyftas med uttrycket »betingas av omständigheterna» inte endast de i den aktuella situationen faktiskt föreliggande omständigheterna utan även de förhållanden som för fartygsföraren ter sig som möjliga i denna situation. Exempelvis har en båtförare vid färd in i en skyddad skärgårdsvik en sommardag ofta att räkna med att badande kan finnas i vattnet. Med hänsyn härtill hör han följaktligen redan i god tid föra båten med särskild försiktighet.

Å andra sidan får nämnda uttryck anses medföra, att den som framfört ett fartyg med en till farvattnet och trafiksäkerhetens krav i övrigt väl an-

passad fart, icke bör fällas till ansvar, om svallvågor efter fartyget vållat skador på bristfälligt förtöjda eller förankrade båtar.

I likhet med sjöfartsstyrelsen anser jag, att bötesstraff bör vara tillfyllest vid överträdelse av förevarande bestämmelse. Skulle förseelsen vara ringa bör, såsom för övrigt gäller inom vägtrafiklagstiftningen, straffrihet inträda. Regeln om straff för vårdslöshet i sjötrafik är, såsom framgår av dess avfattning, sekundär i förhållande till allmän lag. Det innebär, att sjölagens straffbestämmelser, vari frihetsstraff ingår i straffskalan, skall tillämpas i fall den vårdslöse båtföraren vållat sjöolycka. Då sjöolycka av särskilt allmänfarlig art vållats eller fara för sådan olycka framkallats, kan även det i 19 kap. 5 § strafflagen givna stadgandet om straff för allmänfarlig vårdslöshet bli tillämpligt. Straffet omfattar här fängelse eller böter eller i grova fall straffarbete i högst två år.

Länsstyrelses befogenhet att utfärda sjötrafikföreskrifter

Departementschefen. Enligt kungörelsen den 26 maj 1961 (nr 178) om vissa föreskrifter angående begagnande av allmän farled äger länsstyrelse befogenhet bl. a. att, efter samråd med sjöfartsstyrelsen, utfärda föreskrifter om fartbegränsning i allmän farled och om förbud mot ankring där ledning nedlagts i vattentrafikled samt om begränsning i rätt att utnyttja allmän farled för båttävling, vattenskidåkning eller liknande sport.

1961 års kungörelse har i så måtto begränsad räckvidd att länsstyrelsernas möjlighet att utfärda föreskrifter endast gäller trafiken i allmän farled. Från skilda håll har påtalats, att allmän farled ofta icke kan anses omfatta mindre vattendrag och smärre insjöar eller andra vattenområden, ehuru där förekommer sjötrafik och icke sällan vattenskidåkning och liknande sport. Även enligt min mening föreligger behov av att kunna utfärda föreskrifter av ifrågavarande slag ej endast i allmän farled utan även i annat vattenområde, där viss trafikreglering kan vara påkallad. Jag vill därför förorda, att länsstyrelsernas befogenheter enligt nyssnämnda kungörelse utvidgas att omfatta allt svenskt farvatten.

Länsstyrelsernas nu berörda befogenheter har hittills reglerats i särskild kungörelse. Med hänsyn till bestämmelsernas samband med övriga föreskrifter för sjötrafiken synes lämpligt att bestämmelserna inarbetas i den tillämnade sjötrafikförordningen.

IV. Departementschefens hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition inhämta riksdagens yttrande över det inom handelsdepartementet utarbetade förslaget till sjötrafikförordning.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:
Nils van der Heeg