

## Nr 33

### Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till sjötrafikförordning.

Genom en den 23 februari 1962 dagtecknad proposition, nr 94, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag ur statsrådsprotokollet över handelsärenden, förklarat sig vilja inhämta riksdagens yttrande över följande

### 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 undantag 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 förändring av fartyg eller vid dess förankring eller förtöjning skall iakttagas den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka bekrävas 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 båtävling, 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 intagas 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 serier 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, ange 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 lanternorna 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.

### 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.

### Inledning

I samråd med företrädare för olika berörda myndigheter samt sjöfarts- och sjösportorganisationer har sjöfartsstyrelsen företagit en översyn av de bestämmelser, som reglerar sjötrafiken. Som resultat av denna översyn framlade styrelsen i början av år 1961 ett preliminärt förslag till sjötrafikförordning.

Över detta förslag avgavs yttranden av ett avsevärt antal berörda myndigheter och föreningar.

Sedan förslaget därefter i 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 skrivelsen jämte det därvid fogade förslaget har sjölagskommittén avgivit yttrande.

Inom handelsdepartementet har härefter utarbetats det nu framlagda förslaget.

### Gällande bestämmelser

I fråga om gällande bestämmelser hänvisas till propositionen s. 7.

### Författningsförslaget

#### Allmänna synpunkter

#### *Sjöfartsstyrelsens förslag och remissyttrandena*

Jämväl i dessa delar hänvisas till propositionen, där förslaget återges å s. 8 samt remissyttrandena å s. 8 f.

*Departementschefen*

Departementschefen erinrar inledningsvis om den snabba ökningen under senare år av trafiken med nöjesbåtar på våra vatten. Det anges att, medan antalet motorbåtar år 1956 utgjorde omkring 86 000, motsvarande siffra för 1961 var 180 000. Departementschefen finner en fortsatt ökning av motorbåtsbeståndet vara att påräkna också de närmast kommande åren. Det totala antalet fritidsbåtar — från den vanliga roddbåten till den sjövärdiga utsjöjakten — torde, säges det, i dag närma sig siffran 500 000. Härvid bör bemärkas att en stor del av de nytillkomna båtarna utgöres av motorbåtar, som kan uppnå betydande hastighet.

Departementschefen anför härefter följande:

»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 svå-

righeter 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.»

Departementschefen erinrar härefter om det av sjöfartsstyrelsen utarbetade förslaget, som anges tillgodose ett länge känt behov av att i görligaste mån i en författning sammanföra de bestämmelser rörande sjöfarten, som närmast har karaktären av trafikföreskrifter. Avsikten såges vara att det nu framlagda förslaget skall utfärdas i sådan tid att förordningen skall kunna tillämpas redan denna sommar.

I propositionen uttalas vidare att samtliga bestämmelser torde vara av sådan natur att Kungl. Maj:t äger befogenhet att — delvis med stöd av sjölagen — ensam besluta därom. I ett par punkter synes emellertid förslaget ha sådan allmän räckvidd och vara av sådan betydelse för den enskilde att det synes naturligt att höra riksdagen däröver. Departementschefen säger sig härvid åsyfta dels stadgandet om ansvar för vårdslöshet i sjötrafik och dels den avsedda utvidgningen av länsstyrelses befogenhet att utfärda lokala sjötrafikföreskrifter. Det förutsattes att i fortsättningen riksdagens hörande bara skall erfordras i fråga om sådana ändringar i sjötrafikförordningen, som är av principiell natur och berör någon av de nu nämnda frågorna.

Departementschefen uttalar fortsättningsvis följande:

»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 tages 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 ungdommar 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 förutsätter 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 och remissyttrandena*

I denna del hänvisas till propositionen s. 12 f.

##### *Departementschefen*

Departementschefen anför följande:

»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 stadgandet i ämnet upptages i den tillämnade författningen. 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 trafiksäkerhetsproblem som uppkommit med den ökade småbåtstrafiken. Jag vill därför förorda 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 vidsträckta 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 lind-



rigare 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 iakttas 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 bör 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 anpassad 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* anför härutinnan följande: »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 vatten trafikled 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.»

### Utskottet

Genom propositionen har Kungl. Maj:t velat inhämta riksdagens yttrande över vissa huvudfrågor i ett vid propositionen fogat förslag till sjötrafikförordning.

Utskottet delar i allt väsentligt de synpunkter, som framförts av departementschefen, och har icke funnit anledning till erinran mot det genom propositionen framlagda förslaget, såvitt nu är i fråga, men vill särskilt anmäla och understryka följande.

Utskottet anser det vara av mycket stor betydelse, att också fritidsbåtarna fyller rimliga sjösäkerhetskrav och att de är riktigt utrustade, samt vill uttala sin tillfredsställelse över att dessa frågor — enligt vad departementschefen angivit — ägnas särskild uppmärksamhet vid den pågående översynen av gällande bestämmelser om tillsyn å fartyg m. m. Jämväl på detta område torde upplysning och propaganda vara av den största betydelse. Det är därför av stort värde att den av departementschefen omnämnda särskilda kommittén avser att inrikta sin propagandaverksamhet även på dessa frågor.

Det torde vara av avsevärd betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt att de väsentligaste bestämmelser om sjötrafiken, vilka har karaktären av trafikföreskrifter, nu sammanföres i en författning och därigenom blir överskådliga samt lätt tillgängliga för bl. a. den sjöfarande allmänheten.

Utskottet finner det väsentligt att det otvivelaktigt i viss utsträckning förekommande spritmissbruket till sjöss stävjas. Det framstår därför som önskvärt att det inom 1957 års trafiknykterhetskommitté pågående utredningsarbetet angående särskilda bestämmelser om ansvar för onykterhet i sjötrafik bedrivs med skyndsamhet. I avvaktan på att slutlig ställning skall kunna tagas till frågan om dylika bestämmelser, torde — såsom också framhållits i propositionen — det avsedda allmänna ansvarsstadgandet i sjötrafikförordningen kunna verka i viss mån avhållande med avseende å onykterhet vid förande av fartyg.

Vad härefter angår förbud för de lägre åldersgrupperna — i första hand då barn under 15 år — att föra mera snabbgående motorbåtar, vill utskottet såsom sin mening uttala, att den nuvarande friheten på området torde vara ägnad att medföra avsevärda faromoment inte bara för de unga båtförarna själva och passagerarna i av dem förda farkoster utan även för annan trafik på sjön liksom för bl. a. badande. Utskottet vill därför särskilt understryka vikten av att utvecklingen ägnas den största uppmärksamhet i fortsättningen och att frågan blir föremål för förnyat övervägande, så snart erforderligt underlag därför föreligger.

Den föreslagna befogenheten för länsstyrelse att utfärda lokala sjötrafikföreskrifter även för andra vattenområden än allmän farled måste anses betydelsefull. Utskottet förutsätter att länsstyrelserna effektivt tillvaratager nu tillskapade liksom redan förefintliga möjligheter att på ett smidigt och ändamålsenligt sätt tillgodose det av skiftande förhållanden på olika håll i riket betingade behovet av föreskrifter i fråga om sjötrafiken.

Utskottet får således hemställa,

att riksdagen i anledning av propositionen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet i utlåtandet anfört.

Stockholm den 8 maj 1962

På tredje lagutskottets vägnar:

HUGO OSVALD

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Osvald, Göran Karlsson\*, Ebbe Ohlsson, Knut Johansson\*, Georg Carlsson, Åkesson\*, Wirmark och Lennart Geijer\*;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink, herrar Johansson i Öckerö, Svenning\*, Mattsson och Turesson\*.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.