

Nr 40

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om tillstånd för brukande av svävare jämte i ämnet väckta motioner.

Genom en den 4 mars 1966 dagtecknad proposition, nr 81, vilken hänvisats till lagutskott och behandlas av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden velat inhämta riksdagens yttrande över vid propositionen fogat förslag till förordning om tillstånd för brukande av svävare.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att luftkuddefarkoster (svävare) i avvaktan på utredning om trafikregler m. m. skall få brukas endast efter särskilt tillstånd.

Författningsförslaget

Det vid propositionen fogade förslaget har följande lydelse.

Förslag till Förordning om tillstånd för brukande av svävare

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Luftkuddefarkost (svävare) får icke brukas inom riket utan särskilt tillstånd.

2 §.

Tillstånd att bruka svävare meddelas av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer.

Tillstånd skall förenas med de villkor som fordras och begränsas att gälla viss tid.

Asidosätter innehavare av tillstånd i väsentlig mån föreskrivna villkor, äger den myndighet som meddelat tillståndet återkalla det.

3 §.

Brukas svävare utan tillstånd eller i strid mot villkor för tillståndet, dömes föraren till böter eller fängelse i högst sex månader.

Lika med föraren dömes ägaren eller den som är i hans ställe, om han ej iakttagit vad som ankommit på honom för att förekomma brottet.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Departementschefen

Föredragande departementschefen, statsrådet Palme, anför bl. a. följande.

Svävaren kan i förenklad beskrivning till det yttre liknas vid en flygbåt utan vingar. Karakteristiskt för svävaren är att den under gång bärs upp av en av dess maskineri alstrad kudde av komprimerad luft mellan svävarens botten och underliggande mark- eller vattenyta. Nuvarande typer av svävare rör sig under färd normalt på en höjd av 0,1—1,5 meter. Med mycket låg fart kan de passera hinder av upp till 3—4 meters höjd. Svävaren kan starta från och landa på vatten och varje annat underlag som är någorlunda fast och jämnt. Den fordrar endast enkla start- och landningsbanor. I första

hand är den avsedd för transporter till sjöss, men den kan också användas över land som är flackt och utan högre vegetation. De största svävare som nu är under byggnad har en vikt av 165 ton och kan ta närmare 700 passagerare. Maximifarten för en sådan svävare är beräknad till 140 km/tim.

Av det sagda framgår att svävaren är ett helt nytt kommunikationsmedel som inte låter sig inordnas bland äldre typer av sådana. Därav torde också följa att de lagar och förordningar som nu reglerar andra kommunikationsmedel inte är omedelbart tillämpliga på svävarna.

Den första svävaren provkördes i England år 1959. Sedan dess har utvecklingen på området gått snabbt framåt och i dag används svävare på skilda håll i världen under mycket olika yttre betingelser. I flera länder, däribland Sverige, arbetar man på att få fram nya och bättre typer av svävare. Det finns all anledning räkna med att svävare också kommer att sättas in i trafik i Sverige. Enligt vissa uttalanden kan det ske redan under sommaren innevarande år.

Svävaren befinner sig alltså i ett inledningsskede av sin utveckling och det är svårt att uttala sig om vilka möjligheter den har att i framtiden hävda sig gentemot andra kommunikationsmedel. Inte minst den omständigheten att svävaren kräver så ringa investeringar i fråga om landningsplatser, hamnar, vägar etc. talar dock för att den kan bli ett mycket anlitat transportmedel. Jag finner angeläget att dess utvecklingsmöjligheter i Sverige inte från början hämmas genom restriktiva bestämmelser för dess brukande.

Vad nu sagts innebär inte att trafiken med svävare kan lämnas oreglerad. Regler för sådan trafik fordras i första hand i trafiksäkerhetens intresse. Hur reglerna i detalj bör utformas är det för tidigt att nu uttala sig om. Det material som kan läggas till grund för en bedömning härvidlag är nämligen mycket knapphändigt och behöver kompletteras i flera hänseenden. På grund härav har jag ansett erforderligt att särskilt utreda frågor rörande trafik med svävare. Kungl. Maj:t har tidigare denna dag lämnat bemyndigande att tillkalla särskilda sakkunniga härför.

I avvaktan på resultatet av denna utredning anser jag att trafik med svävare inom svenskt territorium bör vara tillåten endast efter särskilt tillstånd. Bestämmelse härom bör meddelas i en ny förordning.

Det bör ankomma på Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t förordnar att meddela tillstånd för brukande av svävare. Tillståndet måste förenas med villkor för brukandet. Dessa villkor synes böra reglera inom vilka delar av svenskt territorium och med vilken hastighet svävaren får framföras. Frågor om besiktning, bemanning, ansvarsfördelning och säkerhet ombord m. m. bör också regleras. Villkoren skall utformas med hänsyn tagen till det ändamål för vilket svävaren skall brukas. Då denna form av tillståndsgivning kommer att avse endast tiden till dess allmänna bestämmelser för svävarna utfärdas, bör tillstånden ha begränsad giltighet. Om

innehavare av tillstånd i väsentlig mån åsidosätter villkor som förenats därmed, bör den myndighet som meddelat tillståndet äga rätt att återkalla det.

Om svävare brukas utan tillstånd eller i strid mot villkor som meddelats för brukandet bör i första hand den som svarar för svävarens framförande — svävarens förare — drabbas av straffansvar. Vem som är att anse som förare får avgöras med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. Härvid torde reglerna inom sjö- och lufträtten kunna tjäna till ledning. Också svävarens ägare eller den som är i hans ställe bör kunna göras ansvarig för brott av nyss angivet slag, om han inte iakttagit vad som ankommit på honom för att förekomma brottet. Straffskalan bör uppta böter eller fängelse i högst sex månader.

Förordningen bör träda i kraft snarast möjligt.

Motioner

Utskottet har i samband med propositionen behandlat de likalydande motionerna I: 710 av herrar *Alexanderson* och *Ernulf* samt II: 873 av herr *Nyberg m. fl.*, i vilka hemställs,

»att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 81 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t framhålla angelägenheten av att frågor rörande ansvar vid skada i följd av trafik med svävare snarast görs till föremål för rättslig reglering samt att, i avvaktan på sådan reglering, frågan om ersättning för skador till följd av trafiken regleras genom villkor vid tillståndsgivningen».

I motionerna framhålls att en viktig fråga, nämligen den om det civilrättsliga ansvaret för skada orsakad genom trafik med svävare, har lämnats oreglerad i förslaget till förordning. Motionärerna erinrar om att det beträffande trafik med andra slag av fordon finns ansvarsbestämmelser i särskilda lagar, t. ex. lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart, lagen angående ansvar för skada i följd av järnvägsdrift och lagen angående ansvar för skada i följd av automobiltrafik. Principen i dessa lagar är att ägaren i viss utsträckning har ett strikt ansvar för skada vållad genom begagnande av dessa fordon.

Motionärerna anser det angeläget att frågan om ansvar för skada vållad genom trafik med svävare snarast regleras, antingen genom att någon nu gällande ansvarighetslagstiftning görs tillämplig även för svävare eller genom ny lag. Intill dess så skett bör enligt motionärernas mening tillstånd att bruka svävare förknippas med villkor att ägaren genom försäkring eller eljest ställer betryggande säkerhet för skador, som inträffar till följd av trafiken på grund av vållande av föraren eller fel på svävaren.

Beträffande motionernas fullständiga innehåll hänvisar utskottet till motionen I: 710.

Utskottet

I förevarande proposition begärs riksdagens yttrande över förslag till förordning om tillstånd för brukande av svävare. Enligt förslaget skall svävare inte få brukas utan tillstånd av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer. Tillstånd skall förenas med de villkor som fordras och kan under vissa omständigheter återkallas. I förordningen meddelas slutligen vissa straffbestämmelser.

Kungl. Maj:t har den 4 mars 1966 bemyndigat chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga för att särskilt utreda frågor rörande trafik med svävare. I direktiven för utredningen framhålls bl. a. att de lagar och förordningar som reglerar sjöfarten inte utan vidare lär kunna göras tillämpliga på svävaren även om det synes naturligt att detta blir fallet i betydande utsträckning när svävaren framförs till sjöss. Utredningen skall ta ställning till hur reglerna för svävare skall anknytas till sjöfartsreglerna och i vilka hänseenden dessa behöver kompletteras. Utredningen skall vidare lägga fram förslag i frågan i vilken utsträckning trafik med svävare över land skall tillåtas och vilka regler som skall gälla för sådan trafik. Även behovet av särskilda åtgärder mot bullerstörningar och andra sanitära olägenheter skall övervägas.

I motionerna I: 710 och II: 873 anföres att frågan om civilrättsligt ansvar för skada orsakad genom trafik med svävare lämnats oreglerad i förordningen och hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t framhåller angelägenheten av att denna fråga snarast rättsligt regleras och att i avbidan på att så sker frågan om ersättning för skador till följd av trafiken regleras genom villkor vid tillståndsgivningen.

Utskottet delar uppfattningen att trafiken med svävare inte kan lämnas oreglerad och att i avbidan på en mera definitiv reglering sådan trafik inom svenskt territorium bör vara tillåten endast efter särskilt tillstånd. Vad gäller utformningen av förordningen vill utskottet i anslutning till de i ämnet väckta motionerna endast påpeka att frågan angående ansvar för skada i följd av trafik med svävare lämnats oreglerad i förordningen. Den har ej heller i övrigt berörts i propositionen eller i direktiven för den nämnda utredningen. Utskottet har emellertid erfarit, att man inom Kungl. Maj:ts kansli har uppmärksamheten riktad på ansvarighetsfrågan. Enligt utskottets mening utgör den en av de viktigaste i samband med trafiken med svävare, och det framstår som i hög grad angeläget att den löses på ett tillfredsställande sätt. Utskottet förutsätter att frågan tills vidare regleras genom föreskrifter om villkor vid tillståndsgivningen och att den i övrigt ägnas erforderlig uppmärksamhet under det fortsatta arbetet på att få tillstånd bestämmelser om trafik med svävare. Med dessa påpekanden lämnar utskottet förslaget till förordning utan erinran.

Utskottet får sålunda hemställa,

att riksdagen i anledning av dels förevarande proposition, nr 81, dels motionerna I: 710 och II: 873 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom sin mening giva till kännä vad utskottet ovan anförä.

Stockholm den 28 april 1966

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson*, Svante Kristiansson, Knut Johansson*, Erik Jansson*, Nils-Eric Gustafsson, Åkesson, Lidgard och Torsten Hansson;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Johansson i Öckerö, Franzén i Träkumla*, Bengtson i Solna, Svanberg, Hammarberg* och From.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.