

SVÄVARFARTS LAG



BETÄNKANDE AVGIVET AV SVÄVARFARTSUTREDNINGEN

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



National Library
of Sweden

STOCKHOLM 1972

SOU 1972:21

SVÄVARFARTS LAG



BETÄNKANDE AVGIVET AV SVÄVARFARTSUTREDNINGEN

STOCKHOLM 1972

SOU 1972:21



Statens offentliga utredningar
1972:21
Kommunikationsdepartementet

Svävarfartslag

Betänkande avgivet av svävarfartsutredningen
Stockholm 1972

ISBN 91-38-00154-3

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Den 4 mars 1966 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst tre sakkunniga med uppgift att utreda frågor rörande trafik med svävare ävensom experter för att biträda vid utredningsarbetet.

Med stöd av bemyndigandet tillkallades den 26 maj 1966 såsom sakkunniga borgmästaren Gösta Wilkens, dåvarande chefen för marinkommando väst, konteramiralen Hans C:son Ugglå samt professorn vid Chalmers tekniska högskola Curt Falkemo. Det uppdrogs åt Wilkens att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete. Som experter tillkallades samma dag lotsdirektören Hans Lagerwall och civilingenjören Åke Weimar.

Den 3 december 1968 tillkallades professorerna vid handelshögskolan i Göteborg, numera professorn i sjörätt och annan transporträtt vid universitetet i Göteborg Kurt Grönfors som expert vid utredningsarbetet.

Utredningen har antagit namnet svävarfartsutredningen.

Till sekreterare åt utredningen förordnades den 23 juni 1966 assessorn i hovrätten för Västra Sverige Anders Ligner.

Utredningen har efter remiss avgett utlåtanden över ett flertal ansökningar om tillstånd enligt förordningen (1966:159) om tillstånd för brukande av svävare,

över en skrivelse den 26 november 1968 rörande svävare från Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO),

över svenska ambassadens i Paris hemställan den 17 december 1969 angående svävare och

över sjölagskommitténs betänkande "Registrering av fartyg. Sjöpanträtt och fartygshypotek. Partrederi" (SOU 1970:74).

Utredningens arbete har resulterat i förslag till svävarfartslag, vilket redovisas i detta betänkande. Arbetet är därmed slutfört.

Göteborg i januari 1972

Gösta Wilkens

*Curt Falkemo
Hans C:son Ugglå
Kurt Grönfors*

*Hans Lagerwall
Åke Weimar*

/Anders Ligner

Innehåll

Skrivelse till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet . . .	3	1.6 Spårbundna svävare	30
<i>Författningsförslag</i>		1.7 Trafikerfarenheter	30
Förslag till svävarfartslag	9	1.8 Något om tilläggsplatser	32
Förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen (1951:648) . . .	18	1.9 Buller och andra sanitära olägenheter	32
Förslag till lag om ändring i lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik . . .	19	1.10 Avslutande anmärkningar	34
Förslag till lag om ändring i lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon	20	Kapitel 2 <i>Gällande rätt</i>	36
<i>Utredningsuppdraget och arbetets uppläggning m. m.</i>	21	2.1 Förordningen om tillstånd för brukande av svävare	36
Kapitel 1 <i>Svävaren – en presentation</i>	23	2.2 Meddelade tillstånd	37
1.1 Inledning	23	2.3 Villkoren för Öresundstrafiken . .	37
1.2 Aerostatisk och aerodynamisk lyftkraft	23	2.4 Tillstånden avseende Hover Hawk, Hover Hornet och Hovercat MK 2	38
1.3 Svävare med aerostatisk lyftkraft		2.5 Tillståndet avseende CC-7	40
1.3.1 Inledning	24	2.6 Villkoren för övriga tillstånd	41
1.3.2 Amfibiesvävare	24	Kapitel 3 <i>Utländska svävarfartsregler</i>	42
1.3.2.1 Storbritannien	25	3.1 Storbritannien	42
1.3.2.2 Frankrike	26	3.1.1 Kommittéer och arbetsgrupper	42
1.3.2.3 Japan	26	3.1.2 Hovercraft Act 1968	43
1.3.2.4 USA	27	3.1.3 Nu gällande provisoriska bestämmelser	45
1.3.2.5 Sovjetunionen	27	3.1.4 Små svävare	46
1.3.2.6 Sverige	27	3.1.5 Lloyd's Register of Shipping	47
1.3.3 Vattenbundna svävare	27	3.2 USA	47
1.3.4 Landgående svävare	28	3.3 Frankrike	47
1.4 Svävare med aerodynamisk lyftkraft	29	3.4 Västtyskland	48
1.5 Luftkuddetransportörer	30	3.5 Nederländerna	48
		3.6 Italien	48
		3.7 Japan	49
		3.8 Australien	49
		3.9 Canada	49
		3.10 Norge	50
		3.11 Danmark	51

Kapitel 4 <i>IMCO, ICAO och CMI</i> . . .	52	15 §	83
4.1 IMCO	52	16 §	83
4.2 ICAO	55	17 §	84
4.3 CMI	55	6.3 Om svävarfart över land	86
		18 §	87
Kapitel 5 <i>Allmänna synpunkter på ut-</i> <i>formningen av en lagstiftning om svä-</i> <i>vare</i>	57	19 §	89
5.1 Inledning	57	20 §	90
5.2 Behovet av bestämmelser	57	21 §	92
5.3 Begreppet svävare	58	6.4 Skadestånds- och försäkringsbe-	
5.3.1 Svävare med aerostatisk lyft-		stämmelser m. m.	92
kraft	58	6.4.1 Skadeståndsansvar utanför	
5.3.1.1 Amfibiesvävare	58	kontraktsförhållanden	92
5.3.1.2 Vattenbundna svä-		6.4.1.1 Sjöfart	92
vare	58	6.4.1.2 Luftfart	93
5.3.1.3 Landgående svävare	59	6.4.1.3 Vägtrafikrätt	94
5.3.2 Svävare med aerodynamisk		6.4.2 Skadeståndsansvar i kon-	
lyftkraft	59	traktsförhållanden	94
5.3.3 Luftkuddetransportörer	59	6.4.2.1 Passagerare	94
5.3.4 Spårbundna svävare	60	6.4.2.2 Transporterat gods	96
5.4 Typ av lagstiftning	60	6.4.3 Pågående lagstiftningsarbete	97
5.5 Huvudlinjerna i förslaget	60	6.4.3.1 Passagerare och res-	
5.5.1 Svävarfart över vatten	61	gods	97
5.5.2 Svävarfart över land	62	6.4.3.2 Befordran av gods	98
5.5.3 Skadestånds- och försäk-		6.4.4 Allmänna överväganden	98
ringsbestämmelser	63	6.4.5 Specialmotivering	99
		22 §	99
Kapitel 6 <i>Förslag till svävarfartslag</i>	64	23 §	100
6.1 Inledande bestämmelser	64	24 §	100
1 §	64	25 §	101
2 §	64	26 §	101
6.2 Om svävarfart över vatten	65	27 §	102
Tillämpningsbestämmelse	65	28 §	102
3 §	65	29 §	102
Säkerheten på svävare m. m.	66	6.5 Ansvarsbestämmelser	103
4 §	68	30 §	103
5 §	69	31–34 §	105
6–8 §	71	35 §	105
6 §	73	36 §	105
7 §	74	37 §	106
8 §	75	38 §	106
9 §	75	6.6 Laga domstol, besvär m. m.	106
10 §	77	39 §	106
11 §	77	40 §	107
12 §	78	Kapitel 7 <i>Övriga förslag</i>	108
13 §	79	<i>Sammanfattning</i>	109
Trafikföreskrifter m. m.	80	<i>Summary in English</i>	113
14 §	80		

Förkortningar m. m.

CMI	Comité Maritime International
ICAO	International Civil Aviation Organization
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IVA	Ingenjörsvetenskapsakademien
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv avd. I
prop.	proposition
SOU	Statens offentliga utredningar
bilskadelagen	lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik
fartygssäkerhetskungörelsen	Kungl. kungörelsen (1965:908) med tillämpningsföreskrifter till lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg
fartygssäkerhetslagen	lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg
Haaglagen	lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års konvention rörande konossement
luftfartskungörelsen	Kungl. luftfartskungörelsen (1961:558)
luftfartslagen	luftfartslagen (1957:297)
luftfartsskadelagen	lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart
sjölagen	sjölagen (1891:35 s. 1)
sjötrafikförordningen	Kungl. sjötrafikförordningen (1962:150)
trafikförsäkringslagen	lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon
vägtrafikförordningen	Kungl. vägtrafikförordningen (1951:648)

Författningsförslag

Förslag till svävarfartslag

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser

1 §

Med svävare förstås i denna lag för färd inrättat transportmedel som är avsett att helt eller delvis bäras upp av en eller flera från dess maskineri alstrade luftkuddar.

Lagen är icke tillämplig på spårbunden svävare eller svävare avsedd att föras av gående.

Konungen eller myndighet Konungen bestämmer kan förordna att denna lag helt eller delvis skall tillämpas jämväl i fråga om annat transportmedel än som avses i första stycket.

2 §

Trafik med svävare får här i riket äga rum endast med de inskränkningar och under de villkor, som följer av denna lag och med stöd därav meddelade föreskrifter.

Lagens bestämmelser gäller även svensk svävare som nyttjas till trafik utom riket. För frågan när svävare skall anses som svensk äger bestämmelserna i 1 § sjölagen (1891:35 s. 1) motsvarande tillämpning.

Om svävarfart över vatten

Tillämpningsbestämmelse

3 §

Bestämmelserna i 4–17 § gäller svävare som helt eller huvudsakligen användes för trafik över vatten.

För svävare som kan framföras endast över vatten kan Konungen, om det kan ske utan intrång i enskild rätt, bestämma att i stället för denna lag skall, helt eller delvis, gälla vad som föreskrives i sjölagen (1891:35 s. 1) och annan lagstiftning om fartyg.

Bestämmelserna i 4–10 och 13 §§ gäller militär svävare endast om Konungen förordnar därom.

Säkerheten på svävare m. m.

4 §

Tillsyn av svävare som avses i 3 § första stycket utövas av sjöfartsverket. Konungen kan förordna svensk konsul att utöva tillsyn utom riket.

Bestämmelserna i 1 kap. 4 och 5 §§, 6 § andra stycket, 7–9 § samt 15 § lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg äger motsvarande tillämpning beträffande tillsyn av svävare.

5 §

Svävare skall, när den användes i trafik, vara trafikvärdig.

Svävare är icke trafikvärdig, om den ej är så konstruerad, byggd, utrustad och vidmakthållen att den med hänsyn till svävarens användning och den trafik, vari den nyttjas, erbjuder betryggande säkerhet.

Sjöfartsverket får medge att svävare tillfälligt användes i trafik utan hinder av vad som sägs i första stycket.

6 §

Brukas svävare för befordran i allmän trafik av passagerare eller gods, skall dess trafikvärdighet vara godkänd av sjöfartsverket.

Vid lämnande av sådant godkännande skall verket meddela av säkerhetsskäl betingade föreskrifter i fråga om

1. antalet passagerare,
2. lastning,
3. antalet besättningsmän och besättningens sammansättning,
4. behörighet att vara förare,
5. säkerhetsutrustning,
6. tillsyn,
7. vad som i övrigt skall iakttagas vid svävarens användning.

Godkännande får begränsas till viss tid, till trafik av viss art och till visst område.

7 §

Om godkännande enligt 6 § skall sjöfartsverket utfärda bevis (*svävarfartscertifikat*).

I certifikatet eller därvid fogad handling skall införas de föreskrifter som meddelats enligt 6 §.

Åsidosättes föreskrifterna i väsentlig mån skall sjöfartsverket förklara certifikatet ogiltigt.

8 §

Den som vill bruka annan svävare än som avses i 6 § skall senast en månad innan svävaren tages i bruk göra anmälan därom till sjöfartsverket med uppgift om svävarens konstruktion och den beräknade omfattningen av trafiken.

Sjöfartsverket får i sådant fall meddela av säkerhetsskäl betingade föreskrifter om trafikvärdighet, passagerarantal, lastning, bemanning, behörighet att vara förare, säkerhetsutrustning och tillsyn samt om vad som i övrigt skall iakttagas vid svävarens användning.

9 §

Vad som i lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg och i bestämmelser som utfärdats med stöd därav stadgas om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall gäller även för svävare.

I fråga om arbetstider vid tjänst på svävare gäller samma bestämmelser som för fartyg.

10 §

Förekommer skälig anledning antaga,
att svävare icke är trafikvärdig,
att den icke är bemannad på betryggande sätt,
att den i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall,
att den medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller
att den är olämpligt lastad,

får svävarens användande förbjudas tills rättelse har skett.

Är endast fråga om brist i arbetsinrättning eller arbetsredskap, får i stället förbud meddelas att begagna inrättningen eller redskapet innan rättelse vidtagits.

Svävares användande får även förbjudas, om den icke hålles tillgänglig för tillsyn eller om den saknar föreskrivet certifikat.

Om meddelande av förbud enligt denna paragraf gäller i tillämpliga delar bestämmelserna i 8 kap. 2–4 § lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg samt de bestämmelser som utfärdats med stöd av sagda lag.

11 §

På svävare som användes i trafik skall finnas befälhavare.

Befälhavare utses av svävarens ägare eller den som i ägarens ställe brukar svävaren. Har befälhavare icke blivit utsedd skall föraren eller, om flera förare finns, den främste av dem vara befälhavare.

12 §

Bestämmelserna i 58 § första och andra styckena sjölagen (1891:35 s. 1) om skyldighet för befälhavare att före och under resan tillse att fartyget är i behörigt skick äger motsvarande tillämpning i fråga om svävare.

Ägaren eller den som i ägarens ställe brukar svävaren skall tillse att svävaren undergår med stöd av denna lag föreskriven tillsyn.

Ägare, brukare, befälhavare och övrigt befäl ombord skall lämna tillsynsförrättare nödigt bistånd och ge varje upplysning som denne begär.

Trafikföreskrifter m. m.

Utöver bestämmelserna i 15 och 16 §§ gäller om trafiken över vatten i tillämpliga delar vad som för fartyg stadgas i 59, 62 och 223 §§ sjölagen (1891:35 s. 1) och i sjötrafikförordningen (1962:150) samt vad som i övrigt finns föreskrivet för sjötrafiken.

Vid tillämpning av tullstadgan (1927:391) skall svävare anses som fartyg, dock att vad som föreskrives i 122 § om registrering icke skall gälla svävare.

Saknas vid tillämpning av bestämmelse i första eller andra stycket uppgift om svävärens nettodräktighet skall ett ton av svävärens tjänstevikt anses motsvara ett halvt registerton. Saknas uppgift om bruttodräktigheten får denna skattas.

Konungen eller myndighet Konungen bestämmer kan medge undantag från vad som stadgas i denna paragraf samt meddela ytterligare föreskrifter om trafiken över vatten.

Sjöfartsverket får såväl i allmänhet som för visst fall föreskriva att svävare skall föra andra skeppsljus och signalfigurer än som anges i 1960 års internationella sjövägsregler.

Om det är behövligt med hänsyn till trafiksäkerheten eller till trafikens störande inverkan på omgivningen genom buller eller annan olägenhet, får länsstyrelsen efter samråd med sjöfartsverket förbjuda trafik med svävare inom visst vattenområde eller utfärda andra inskränkande föreskrifter.

Om utredning av händelse som inträffat i samband med sväväres drift är påkallad från sjöfartssäkerhetens synpunkt kan sjöfartsverket förordna att sjöförklaring skall äga rum.

Kan utredning av händelse som avses i första stycket väntas bli omfattande eller av invecklad beskaffenhet äger Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsverket förordna att händelsen och dess orsaker skall utredas av en särskild undersökningskommission.

Om sjöförklaring och om utredning enligt andra stycket gäller i tillämpliga delar 303—315 § sjölagen (1891:35 s. 1) och med stöd därav meddelade föreskrifter.

Bestämmelserna i 70 § första stycket sjölagen om skyldigheten för befälhavare att avge

rapport till sjöfartsverket äger motsvarande tillämpning i fråga om befälhavare på svävare som avses i 6 §. Befälhavare på svävare skall vidare avge rapport till sjöfartsverket, när verket påfordrar det i anledning av händelse som inträffat eller kan antagas ha inträffat i samband med svävarens drift.

Om rapport enligt fjärde stycket gäller 70 § tredje stycket sjölagen.

Om svävarfart över land

18 §

Trafik med svävare över land får, med de undantag som följer av andra och tredje styckena samt 19 §, endast äga rum inom anläggning eller område som avses i 20 och 21 §§ samt inom område som avses i 77 § vägtrafikförordningen (1951:648).

Första stycket gäller ej svävare som äges och brukas av svenska staten och användes för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare.

Trafiksäkerhetsverket får för svävare eller svävartyp som med hänsyn till låg hastighet eller vikt eller andra omständigheter erbjuder ringa fara medge trafik utanför anläggning och område som avses i första stycket. I medgivandet skall anges de villkor och föreskrifter som är behövliga med hänsyn till trafiksäkerheten och till trafikens störande inverkan på omgivningen genom buller eller annan olägenhet.

I fråga om svävare som för framdrivande är försedd med hjul kan trafiksäkerhetsverket förordna att svävaren skall vara underkastad vad som för fordon är föreskrivet i lag eller annan författning.

19 §

Utan hinder av vad som stadgas i 18 § får svävare, som huvudsakligen användes för trafik över vatten, i anslutning till sådan trafik tillfälligt föras kortare sträcka över land om det kan ske utan intrång i enskild rätt och utan fara eller olägenhet för person, som ej befordras med svävaren.

Om det är behövligt med hänsyn till trafiksäkerheten eller till trafikens störande inverkan på omgivningen genom buller eller annan olägenhet, får polismyndigheten i orten meddela förbud mot trafik som avses i första stycket inom visst område eller utfärda andra inskränkande föreskrifter.

20 §

För inrättande och drift av stadigvarande anläggning för svävarfart fordras, om driften skall utövas av annan än staten, tillstånd av Konungen eller myndighet Konungen bestämmer.

Tillståndet skall förenas med de villkor och föreskrifter som är behövliga med hänsyn till trafiksäkerheten och till trafikens störande inverkan på omgivningen genom buller eller annan olägenhet. Tillståndet får begränsas att gälla viss tid.

Åsidosätter innehavare av tillstånd i väsentlig mån fastställda villkor eller föreskrifter får tillståndsgivaren återkalla det.

21 §

Trafik med svävare i annat fall än som avses i 18–20 § får endast ske inom område för vilket tillstånd till sådan trafik meddelats av polismyndigheten i orten.

Innan tillstånd lämnas skall om så är erforderligt samråd äga rum med hälsovårdsnämnden. Tillståndet skall förenas med de villkor och föreskrifter som är behövliga med hänsyn till trafiksäkerheten och till trafikens störande inverkan på omgivningen genom buller eller annan olägenhet. Tillståndet får begränsas att gälla viss tid.

Åsidosättes i väsentlig mån fastställda villkor eller föreskrifter får polismyndigheten återkalla tillståndet.

Skadestånds- och försäkringsbestämmelser m. m.

22 §

För skada, som i följd av trafik med svävare tillfogas person eller egendom, som ej befordras med svävaren, är svävarens ägare ansvarig även om han ej är vållande till skadan.

Om den skadelidande medverkat till skadan genom eget vållande, kan skadeståndet jämkas efter vad som prövas skäligt.

I fråga om ansvarighet för skada som avses i första stycket äger bestämmelserna i 2–6 och 8 §§ lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart motsvarande tillämpning.

23 §

För att täcka ansvarighet för skada som avses i 22 § skall svävarens ägare taga och vidmakthålla enligt 24 § godkänd försäkring.

Försäkringsplikt åvilar icke staten. Konungen kan befria främmande makt från försäkringsplikt.

Första stycket gäller ej svävare som uteslutande användes inom område som avses i 77 § vägtrafikförordningen (1951:648).

Konungen eller myndighet Konungen bestämmer kan från försäkringsplikten undantaga svävare, som med hänsyn till låg hastighet eller vikt eller andra omständigheter erbjuder ringa fara.

24 §

Godkännande av försäkring meddelas för svävare som helt eller delvis användes för trafik över vatten av sjöfartsverket, för svävare som uteslutande användes inom anläggning eller område som avses i 20 och 21 §§ av tillståndsgivaren samt för annan svävare av trafiksäkerhetsverket.

25 §

I anmälan varom stadgas i 8 § skall uppgift lämnas om den försäkring som gäller för

svävaren. Finner sjöfartsverket att försäkringen icke kan godkännas skall verket förbjuda att svävaren användes. Om förbud enligt denna paragraf gäller i tillämpliga delar 8 kap. 3 § lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg.

26 §

Vad som i 169–182 (6 kap.) och 284 §§ (347 §) sjölagen (1891:35 s. 1) stadgas om befördran av passagerare och resgods äger motsvarande tillämpning vid trafik som avses i 6 §. För att täcka ansvarighet för skada som kan tillfogas passagerare skall vidmakthållas en av sjöfartsverket godkänd försäkring.

Vid befördran av gods i trafik som avses i 6 § tillämpas bestämmelserna i 71–168 (71–167) och 284 §§ (347 §§) sjölagen.

27 §

Skadestånd i följd av trafik med svävare som befälhavaren eller annan i svävarens tjänst skall utge, kan nedsättas efter vad som är skäligt med hänsyn till beskaffenheten av fel eller försummelse som ligger honom till last, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt.

28 §

Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

29 §

Bestämmelserna i sjölagen (1891:35 s. 1) om bärgning och vad som där och i övrigt stadgas om sjöpanträtt i fartyg och last för fordran på bärgarlön äger motsvarande tillämpning i fråga om svävare vare sig bärgningen ägt rum till sjöss eller på land.

Ansvarsbestämmelser

30 §

Bestämmelserna i 323–327 §, 328 § första stycket 3 och andra stycket, 331 § samt 332 § första stycket sjölagen (1891:35 s. 1) äger motsvarande tillämpning på svävare som avses i 3 § första stycket med iakttagande av att vad i 323, 328 och 331 §§ sägs om redare i stället skall avse svävarens ägare.

31 §

Underlåter ägare eller den som i ägarens ställe brukar svävaren att tillse att svävare som avses i 3 § första stycket undergår med stöd av denna lag föreskriven tillsyn, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

32 §

Brukar någon svävare som avses i 6 § utan giltigt certifikat eller i strid mot föreskrift i certifikatet eller därvid fogad handling, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

Detsamma skall gälla om någon brukar svävare som avses i 8 § utan att anmälan blivit gjord eller i strid mot meddelade föreskrifter.

33 §

Den som bryter mot nyttjandeförbud enligt 10 §, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

34 §

10 kap. 6, 7 och 9 §§ lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg äger motsvarande tillämpning på svävare som avses i 3 § första stycket.

Till samma straff som stadgas i 10 kap. 7 § sagda lag dömes den som uppsåtligen lämnar oriktig uppgift i anmälan som avses i 8 §.

35 §

Den som överträder föreskrift som meddelats med stöd av 14 § fjärde stycket, 15 eller 16 §, dömes till böter.

36 §

Den som brukar svävare i strid mot bestämmelserna i 18–21 § eller mot föreskrifter som meddelats med stöd därav, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

37 §

Den som brukar svävare utan att föreskriven försäkring finns, dömes till böter.

38 §

Har flera medverkat till gärning som avses i 31–33, 36 eller 37 § gäller 23 kap. brottsbalken.

Straff ådömes ej enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken. Till straff enligt 31–35 § får ej heller dömas om gärningen är belagd med strängare straff i de bestämmelser i sjölagen (1891:35 s. 1) som enligt 30 § är tillämpliga på svävare.

Laga domstol, besvär m. m.

39 §

Första domstol i tvistemål om förhållande som avses i denna lag och rör svävare som helt eller huvudsakligen användes för trafik över vatten är Luleå, Sundsvalls, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs eller Karlstads tingsrätt. Detsamma gäller brottmål i fråga om gärning som avses i 30–34 §, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Rör mål som anges i första stycket uteslutande annan svävare än sådan som brukas för befordran i allmän trafik av passagerare eller gods, får målet upptagas även av tingsrätt som är behörig enligt 10 eller 19 kap. rättegångsbalken.

I fråga om behörigheten för de tingsrätter som anges i första stycket att upptaga mål som där avses äger bestämmelserna i 337 och 338 §§ sjölagen (1891:35 s. 1) motsvarande tillämpning.

40 §

I fråga om beslut som avses i 10 § äger 11 kap. 3 § första, andra och fjärde styckena lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg motsvarande tillämpning.

Mot beslut av polismyndighet enligt 19, 21 eller 24 § föres talan genom besvär hos länsstyrelsen. Talan mot beslut av sjöfartsverket i annan fråga än sådan som avses i första stycket eller av länsstyrelse, trafiksäkerhetsverket eller annan central förvaltningsmyndighet föres genom besvär hos Konungen.

Beslut som avses i andra stycket länder till efterrättelse omedelbart om ej annorlunda förordnas.

41 §

Föreskrifter som behövs för tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen eller myndighet Konungen bestämmer.

Denna lag träder i kraft den _____, då förordningen (1966:159) om tillstånd för brukande av svävare skall upphöra att gälla.

Tillstånd som meddelats med stöd av sagda förordning gäller, till dess den därför bestämda tiden utgår.

Förslag till

förordning om ändring i vägtrafikförordningen (1951:648)

Härigenom förordnas, att 1 § 1 mom. vägtrafikförordningen (1951:648) skall ha nedan angiven lydelse.

1 §

1 mom. I denna förordning — — — — — fordon på väg;
fordon: varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor, dock ej svävere.
Angående huvudled — — — — — mellan vägar.

Denna förordning träder i kraft den — — — — —

Förslag till

**lag om ändring i lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada
i följd av automobiltrafik**

Härigenom förordnas, att 1 § lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik skall ha nedan angiven lydelse.

1 §

Med automobil — — — — — i timmen.

Härvid förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor, dock ej svävare.

Till automobil — — — — — å honom.

Denna lag träder i kraft den — — — — —

Förslag till

lag om ändring i lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon

Härigenom förordnas, att 2 § lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon skall ha nedan angiven lydelse.

2 §

Med motorfordon — — — — — i timmen.

Härvid förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor, dock ej svävare.

Till motorfordon — — — — — inhägnat område.

Denna lag träder i kraft den — — — — —

Utredningsuppdraget och arbetets uppläggning m. m.

Genom beslut den 4 mars 1966 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga och experter med uppgift att utreda frågor rörande trafik med svävare. I direktiven anförde departementschefen 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 inledningskede 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 svävare 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.

Den förestående trafiken med svävare ger anledning att överväga vilka regler som bör gälla för sådan trafik. Det material som nu finns tillgängligt om svävarna är emellertid högst ofullständigt. Ett definitivt ställningstagande i saken bör därför anstå till dess de frågor som kan aktualiseras i samband med trafik med svävare närmare utretts. En sådan utredning synes nu böra uppdras åt särskilda sakkunniga.

De lagar och förordningar som reglerar sjöfarten lär inte utan vidare kunna göras tillämpliga på svävaren, även om det synes naturligt att detta blir fallet i betydande utsträckning, när svävaren framförs till sjöss. Utredningen bör ta ställning till hur reglerna för svävare skall anknytas till sjöfartsreglerna och i vilka hänseenden dessa behöver kompletteras.

Mer komplicerade är frågorna i vilken utsträckning trafik med svävare över land skall tillåtas och vilka regler som skall gälla för sådan trafik. Utredningen bör lägga fram förslag även i dessa frågor.

Utredningen synes också böra överväga behovet av särskilda åtgärder mot bullerstörningar och andra sanitära olägenheter som kan vara förenade med trafik med svävare.

Utredningen bör beakta den internationella utvecklingen på området. Särskild uppmärksamhet bör ägnas arbetet inom Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) med svävarna.

Utredningen bör utarbeta förslag till författningsbestämmelser.

Utredningens ordförande och sekreterare har efter tillstånd av Kungl. Maj:t under hösten 1966 företagit studiebesök i Storbritannien. Studierna omfattade besök hos tillverkare, trafikföretag och ansvariga myndigheter. Utredningen har därefter hållit fortlöpande kontakt med engelska myndigheter och därifrån fått uppgifter om det pågående lagstiftningsarbetet.

Upplysningar om den rättsliga regleringen

av svävarfartsfrågor i Norge och Danmark har inhämtats från sjöfartsdirektoratet respektive handelsministeriet. Genom utrikesdepartementets medverkan har införskaffats uppgifter från andra länder. Utredningen har mottagit besök av franska svävertillverkare.

Utredningen har fortlöpande inhämtat uppgifter om arbetet inom IMCO. Från ICAO har lämnats upplysningar om organisationens behandling av svävarfartsfrågor.

Sjöfartsverket har bidragit med upplysningar och synpunkter i åtskilliga frågor. Samråd har vidare förekommit med befattningshavare i luftfartsverket och trafiksäkerhetsverket samt med sjölagskommittén.

Ett flertal remissyttranden har avgetts över ansökningar om tillstånd enligt förordningen (1966:159) om tillstånd för brukande av sväware. I samband därmed har införskaffats det material som varit nödvändigt för ett ställningstagande till ansökningarna. Utredningen har också betjänat allmänheten vid förfrågningar om sväware.

Under våren 1967 anordnades överläggningar med berörda myndigheter och företag med anledning av planerad svävartrafik i Öresund. Utredningen studerade denna trafik under sommaren samma år. På uppdrag av utredningen gjordes bullermätningar.

Utredningens ordförande och sekreterare har i april 1967 deltagit i behandlingen av svävarfartsfrågor vid överläggningar om enhetliga sjötrafikregler i nordiska farvatten.

Åtskilliga av de i det följande lämnade uppgifterna om olika svävar typer har hämtats från den engelska publikationen Jane's Surface Skimmer Systems 1969-70 samt från tidskrifterna Hovering Craft & Hydrofoil och Hovercraft World.

1.1 Inledning

Man kan med svävare — luftkuddefarkoster, markeffektarkoster, svävfarkoster — förstå ett flertal olika typer av transportmedel, som i många avseenden skiljer sig från varandra. Utmärkande för alla svävare är att de — helt eller delvis — kan bäras upp av en eller flera luftkuddar, bildade av ett luftövertryck mellan farkostens undersida och underlaget. Det genom luftkudden minskade friktionsmotståndet gör det möjligt att uppnå höga farter med förhållandevis rimlig maskineffekt. En helt luftburen svävare kan ha amfibieförmåga.

Eftersom det tämligen ofta förekommer att man sammanblandar svävaren med bärplansbåten — av flera rederier kallad flygbåt — bör här framhållas att bärplansbåten inte är en svävare. Bärplansbåten vilar inte på en luftkudde utan är försedd med vingliknande anordningar under skrovet vilka arbetar i vatten och vid hög fart lyfter skrovet så att friktionsmotståndet minskas.

Som en milstolpe i svävarens historia brukar man beteckna den färd som engelsmannen Christopher Cockerell gjorde över Engelska kanalen i juli 1959 med den av honom konstruerade svävaren SR.N1. Sedan dess har utvecklingen gått tämligen snabbt och på flera håll i världen tillverkas nu funktionsdugliga svävare.

Idén att minska friktionsmotståndet med

hjälp av luft under farkosten är gammal. Den första konstruktionsidé som har något gemensamt med våra dagars svävare anses ha förts fram av Emanuel Swedenborg i början av 1700-talet. Hans konstruktion var utrustad med två "luftåror" med vilka luft skulle kunna pressas ned under farkostens botten. Från Swedenborgs dagar till 1950-talet gjordes en mångfald uppfinningar som också kan sägas vara föregångare till nutidens svävare. (Se Hayward, The history of air cushion vehicles.)

Storbritannien torde fortfarande få betecknas som det ledande landet i fråga om svävertillverkning. Bland andra länder med sådan tillverkning kan nämnas Frankrike, Japan, USA och Sovjetunionen. I Sverige pågår arbete med att skapa nya typer av svävare.

Den allmänna benämningen i Storbritannien på svävare är hovercraft eller air cushion vehicle. I USA används benämningen surface effect ship (SES) eller ground effect machine (GEM). Den franska beteckningen är aéroglisseur.

1.2 Aerostatisk och aerodynamisk lyftkraft

Den bärande luftkudden kan åstadkommas på olika sätt och man kan med utgångspunkt härifrån indela svävarna i två kategorier. Den ena omfattar farkoster med en luftkudde,

som kan lyfta farkosten även då den inte är i rörelse, dvs. en kudde med aerostatisk lyftkraft. Den andra kategorin avser svävare vars luftkudde bildas av aerodynamiska krafter i samband med farkostens rörelse framåt i relativt hög fart, aerodynamisk lyftkraft. Det förekommer emellertid typer av svävare som utnyttjar såväl aerostatisk som aerodynamisk lyftkraft.

1.3 Svävare med aerostatisk lyftkraft

1.3.1 Inledning

Svävare med aerostatisk lyftkraft brukar vara försedda med en eller flera fläktar och luftintag på skrovets översida. Tillförsel av den luft som erfordras för att erhålla övertryck i luftkudden sker med fläktarna och luftintagen. Tillräcklig lyftkraft erhålls redan vid ett mycket litet övertryck i kudden, cirka 1–3 procent av atmosfärstrycket. Luftens pressas antingen direkt ned i en eller flera tryckkammare under farkostbotten eller nedåt-inåt i en tunn strålråd genom en springa nedtill runt farkostens ytterkant.

Det finns en mängd olika typer av svävare med aerostatisk lyftkraft. Många har amfibieförmåga, medan andra är konstruerade antingen för trafik över vatten eller för trafik över land.

1.3.2 Amfibiesvävare

I dagligt tal torde med svävare i första hand avses amfibiesvävare med aerostatisk lyftkraft. Cockerells första svävare var av denna typ och detsamma gäller för de stora svävarna SR.N4 med plats för 30 bilar och 250 passagerare som nu går i reguljär trafik över Engelska kanalen. Även den franska svävaren Naviplane N 300 med plats för 90 passagerare, som använts i trafik vid Frankrikes sydkust, är en amfibiesvävare av denna typ.

Tekniskt sett påminner amfibiesvävare mer om flygplan än om fartyg. Konstruktio-

nen görs så lätt som möjligt för att minska den maskineffekt som erfordras för att lyfta svävaren. Skrovet är därför oftast tillverkat av lättmetall. Även glasfiberarmerad plast förekommer som skrovmaterial. Som drivaggregat används gasturbiner eller – på mindre svävare – förbränningsmotorer, som driver både lyftfläktarna och de luftpropellrar som vanligen används för framdrivningen. I stället för luftpropellrar kan framdrivningen anordnas genom utsläpp av luft från luftkudden – drivluftstrålar.

För att minska luftutströmningen är de flesta amfibiesvävare numera nedtill försedda med en runt svävarens ytterkant anbragt elastisk avskärmningsanordning, s. k. kjol eller ridå. Denna brukar vara gjord av gummiimpregnerad terylenväv. Kjolen möjliggör större sväv höjd och som en följd härav ökad amfibieförmåga. Kjollängden och därigenom sväv höjden varierar med svävarens storlek. Små svävare kan ha en sväv höjd av endast någon decimeter medan den stora engelska kanalsvävaren har en sväv höjd på 2,5 m. Svävarens sjöduglighet är i stor utsträckning beroende av kjollängden. Längre kjol och därmed högre sväv höjd medger gång i svårare sjö. Även svävarens förmåga att klara fasta hinder påverkas av kjollängden. Vid gång över land ställs stora krav på kjolens slitstyrka.

Eftersom amfibiesvävaren under gång har ringa kontakt med underlaget kan hög fart åstadkommas med förhållandevis rimlig maskineffekt. De flesta större svävare är konstruerade för maximifarter på 60–70 knop i vindstilla. Vind och vågor kan emellertid ha en betydande fartminskande inverkan. En svävares genomsnittsfart är därför ofta lägre än den toppfart som är möjlig att uppnå i vindstilla.

Med hänsyn till den ringa friktionen mot underlaget måste manövreringen ske med hjälp av luftkrafter. Detta kan exempelvis ske med luftroder, vridbara luftpropellrar eller genom sidvridning av farkosten. För manövrering vid låg fart utnyttjas också styrluftstrålar från övertrycket i luftkudden. Vid färd över vatten har amfibiesvävaren en

förhållandevis kort bromssträcka om den stoppas genom att sättas ned på vattnet, s. k. nödstopp. I detta sammanhang bör framhållas att man vid framförande av en amfibiesvävare över vatten inte behöver ta hänsyn till grundförhållanden. Amfibiesvävaren kan därför välja färdväg vid sidan av allmänna farleder. För en utförligare beskrivning av amfibiesvävarens manöverbarhet, sjöduglighet m. m. kan hänvisas till IVA:s transportforskningskommissionens i juni 1968 publicerade Meddelande nr 68 Trafik med svävare.

Den hittillsvarande trafiken med amfibiesvävare har huvudsakligen ägt rum till sjöss. Trafiken över land har mestadels avsett kortare sträckor på tilläggsplatser i anslutning till vattenområden. Som tilläggsplatser kan användas långsluttande stränder. Där reguljär trafik förekommer brukar man iordningställa särskilda tilläggsplatser med avspärrningsanordningar och hårdgjort underlag. På en del håll har dock trafiken över land varit av annan karaktär. Som exempel härpå kan nämnas den trafik som ägt rum i USA över San Franciscobukten mellan Oakland och San Franciscos flygplatser där svävarna gick tämligen långa sträckor på flygfälten. Vidare kan nämnas att amfibiesvävare i trafik över Engelska kanalen i vissa fall passerar över den stora sandbanken Goodwin Sands även när denna på grund av tidvattnet når ovan vattenytan. Det bör även framhållas att amfibiesvävare använts för färder över is och snö.

1.3.2.1 Storbritannien

Världens för närvarande största svävertillverkare är British Hovercraft Corporation (BHC). BHC, som bildades 1966, övertog den tillverkning som tidigare ägt rum vid Westland Aircraft Ltd och Vickers Ltd. BHC drivs med statliga garantier och statlig representation i styrelsen genom National Research and Development Corporation. Andra företag i Storbritannien med produktion av amfibiesvävare tillverkar huvudsakligen mindre svävare. Av i Storbritannien

tillverkade eller projekterade amfibiesvävare kan nämnas följande.

BHC:s SR.N6, Winchester class, (längd 15 m, bredd 7 m, vikt med normal last 9 ton, toppfart 60 knop, 38 passagerare). I sjö med 1,2–1,5 m höga vågor kan SR.N6 hålla en hastighet av 45–55 knop. Fasta hinder upp till en höjd av 1 m kan passeras. Räckvidden i lugnt väder är 200 nautiska mil. Normal stoppsträcka vid en hastighet av 50 knop är 250 m. Vid nödstopp blir stoppsträckan med samma hastighet 100 m. Skrovet är tillverkat av lättmetall och indelat med vattentäta skott. Svävaren är utrustad med en gasturbin på 900 hästkrafter som driver en inbyggd lyftfläkt av centrifugaltyp och en luftpropeller med reglerbara blad för framdrift och bromsning. För styrning används två sidoroder bakom propellern och styrluftstrålar. SR.N6 är en förlängd variant av svävaren SR.N5, den första svävararten som försågs med kjol. Ursprungligen tillverkades dessa båda svävararter av Westland Aircrafts dotterbolag Saunders Roe. Hittills har man tillverkat mer än 60 exemplar. SR.N6 används på flera håll i världen för reguljär passagerartrafik. Både denna och SR.N5 utnyttjas också för militära ändamål, bl. a. i Vietnam och för räddnings- och bevakningstjänst. En något modifierad version av SR.N6 tillverkas på licens av det amerikanska företaget Bell Aerosystems. Även ett japanskt företag, Mitsubishi Heavy Industries Ltd, har tillverkat SR.N6 på licens.

BHC:s SR.N4, Mountbatten class, (längd 40 m, bredd 23,5 m, vikt med normal last 168 ton, toppfart 70 knop, 500–600 passagerare eller 250–300 passagerare och 35–25 bilar). Den finns nu i fyra exemplar och är världens största amfibiesvävare. Räckvidden i lugnt väder är 175 nautiska mil. Normal stoppsträcka vid en hastighet av 50 knop är 640 m. Nödstoppsträckan är cirka 200 m. Skrovet är gjort av lättmetall och indelat med vattentäta skott. Svävaren har fyra gasturbiner på vardera 3 500 hästkrafter. Varje turbin driver en ställbar fyrbladig luftpropeller på vridbart stativ och en inbyggd lyftfläkt. Styrningen sker med de ställbara

propellrarna, med vridning av propellerstativen och med två luftroder i aktern. SR.N4 kan när lyftsystemet är ur funktion framföras som ett deplacerande fartyg. Prototypen till SR.N4 började tillverkas 1965 och togs i bruk i augusti 1968 av British Railway för trafik mellan Dover och Boulogne. Två SR.N4 har levererats till Hoverlloyd Ltd – gemensamt ägt av Svenska Amerika Linien och Svenska Lloyd – det första företag som tecknade kontrakt med BHC angående svävare av denna typ. Hoverlloyds båda svävare har sedan april 1969 gått i reguljär trafik mellan Ramsgate och Calais.

BHC:s BH.7, Wellington class, (längd 23,5 m, bredd 13,8 m, vikt 48 ton, toppfart 65 knop, 72 passagerare och 8 bilar). Denna typ är avsedd även för militära ändamål.

Cushioncraft Ltd:s CC-7 (tomvikt 1,3 ton, toppfart 40 knop, 8–10 passagerare). Prototypen blev färdig i mars 1968. CC-7 skiljer sig från BHC:s svävare framför allt genom att framdrivningen åstadkommes med hjälp av drivluftstrålar.

Hovercat MK 2 (tomvikt 2,1 ton, längd 8,5 m, bredd 3,9 m, toppfart 30 knop, 4 personer) tillverkad av Hovermarine Transport Ltd. Svävaren är framför allt avsedd för räddningstjänst.

Crested Wren, tillverkad av Barwren Ltd, och *Hover Hawk*, tillverkad av Hover-Air Ltd, är små tvåsitsiga svävare med luftpropellrar och lyftfläktar. (Toppfart 38 resp. 30 knop.) Hover Hawk har framställts i många exemplar och exporterats till ett flertal länder. Hover-Air tillverkar även en ensitsig svävare, *Hover Hornet* (vikt 68 kg, 40 knop på land, 30 knop på vatten).

Förutom de sistnämnda små svävarna tillverkas – av olika företag och av amatörer – en mångfald små amfibiesvävare avsedda för privat bruk. Vissa amfibiesvävare – bl. a. Hover Hawk – kan utrustas med särskilda anordningar för jordbruksändamål, huvudsakligen bepudring och besprutning.

1.3.2.2 Frankrike

Société Bertin & Cie har sedan 1957 arbetat

med den franske ingenjören Jean Bertins svävarkonstruktioner. Ansvarigt organ för verksamheten är sedan 1965 Société d'Études et de Développement des Aeroglisseurs Marine (SEDAM) som ägs gemensamt av ett flertal franska industrier, bl. a. några stora skeppsvarv och flygbolag. SEDAM erhåller bidrag från franska staten. Bertins svävare skiljer sig från de engelska huvudsakligen därigenom att erforderligt övertryck under svävaren bildas i åtskilda tryckkammare försedda med kjolar. Av svävare tillverkade eller projekterade i SEDAM:s regi kan nämnas följande.

Naviplane N 300 (längd 24 m, bredd 10,5 m, vikt med normal last 27 ton, toppfart 57–62 knop, 90 passagerare). Två exemplar har tillverkats vid flygplansfabriken Ateliers d'Aviation Bréguet. De insattes sommaren 1969 i reguljär trafik vid franska sydkusten. Två gasturbiner driver två luftpropellrar och fyra lyftfläktar. Skrovet är gjort av lättmetall och försett med åtta tryckkammare.

Naviplane N 500-15 (projekt, vikt med normal last 215 ton, normalfart 100 knop, 250 passagerare och 32 bilar).

Naviplane N 102 (projekt, längd 9,3 m, bredd 5,5 m, vikt med normal last 4 ton, toppfart 60 knop, 8–10 passagerare). N 102 är avsedd även för kustbevakning, räddningstjänst och jordbruk.

1.3.2.3 Japan

Mitsui Shipbuilding & Engineering Co. Ltd har tillverkat två svävartyper med luftpropellrar, vardera i två exemplar:

MV-PP 1 (längd 10,4 m, bredd 4,7 m, vikt med normal last 3,8 ton, toppfart 45 knop, 10 passagerare).

MV-PP 5 (längd 16 m, bredd 8,6 m, vikt med normal last 12 ton, toppfart 55 knop, 42 passagerare).

De båda svävarna MV-PP 5 insattes i augusti 1969 i reguljär passagerartrafik i Japan.

1.3.2.4 USA

Sedan slutet av 1950-talet har flera företag i USA deltagit i forsknings- och utvecklingsarbete avseende svävare. Militära tillämpningsmöjligheter har i stor utsträckning påverkat utvecklingsarbetet. Bland större företag med svävertillverkning kan nämnas Bell Aerosystems Company, Aerojet-General Corporation och General Dynamic's Electric Boat Division. Förstnämnda företag har på licens tillverkat svävarna *Sk-5* och *Sk-6*, som motsvarar de engelska SR.N5 och SR.N6. Bolaget har även framställt en egen större amfibiesvävare, *SKMR-1 Hydroskimmer*, på 27 ton. För närvarande studerar flera företag med stöd av statliga bidrag ett projekt avseende större oceangående svävare. Av allt att döma är det fråga om svävare utan amfibieförmåga.

Flera företag har framställt mindre amfibiesvävare för privat bruk. De flesta har plats för en eller två personer och har en toppfart på cirka 30 knop.

1.3.2.5 Sovjetunionen

I oktober 1965 färdigbyggdes en amfibiesvävare med plats för 50 passagerare. Svävaren, *Sormovich*, väger med normal last 22 ton. Toppfarten är 75 knop. Den är försedd med uppfällbara hjul som används vid färd över is och land.

1.3.2.6 Sverige

Den hittills enda färdigbyggda svenska amfibiesvävaren, *Saab 401*, togs i bruk för försöksdrift 1963. Svävaren väger 1,5 ton utan last. Den var till en början konstruerad för att framdrivas med drivluftstrålar men kompletterades senare med två luftpropellrar. Svävaren användes av marinen för grundläggande försök och prov. Den förvaras nu på Sjöhistoriska museet.

Vid Flygtekniska Försöksanstalten har utvecklats en farkost kallad halvsvävare, som

närmast är att hänföra till gruppen amfibiesvävare. Arbetet har hittills omfattat beräkningar och projektstudier samt praktiska prov med en bemannad ensitsig svävare och en vid Monarks båtfabrik i Varberg tillverkad prototyp avsedd för fyra personer. Svärvarten har tre uppblåsbara kölar och ett flexibelt "frontsegel" mellan kölarna. En eller flera fläktar blåser ut en drivluftstråle bakåt mellan kölarna. Därvid alstras en luftkudde med högre tryck än den omgivande luften. Kölarna hålls uppblåsta genom en särskild förbindelse med fläktsystemet. Framdrivning sker med drivluftstrålar. Fläktarna är inneslutna i skrovet. Svävaren är närmast avsedd för trafik över vatten och is men den kan också framföras på land. Man har bl. a. projekterat en svävare av denna typ för 42 passagerare. Man räknar med att kunna framföra en sådan svävare i farter upp till 50 knop.

1.3.3 Vattenbundna svävare

Till svävare med aerostatisk lyftkraft konstruerade enbart för trafik till sjöss kan hänföras många slags farkoster. Den hittills mest utvecklade typen är sidokölssvävaren. Utmärkande för denna är att luftkudden innesluts av fasta sidoväggar (sidokölar i vattnet). Avtätningen i för och akter utgörs av kjolar. Framdrivningen sker i allmänhet med vattenpropellrar men det finns projekterade sidokölssvävare med luftpropellrar, vattenstrålar eller drivluftstrålar.

Styrningen sker med roder, som arbetar med vattenkrafter, varigenom god manöverförmåga kan skapas. Kölarna medför att avdriften kan minskas även i hård sidvind.

I Storbritannien har sidokölssvävare tillverkats av bl. a. det 1965 bildade bolaget Hovermarine Ltd. Sedan bolaget i november 1969 trätt i likvidation har tillverkningen övertagits av ett våren 1970 bildat bolag, Hovermarine Transport Ltd. En färdigutvecklad typ, *HM.2*, finns i flera exemplar (längd 15,5 m, bredd 6 m, vikt med normal last 16 ton, toppfart 35 knop, 60–65

passagerare eller 5 ton gods). Djupgåendet är, när den bärs upp av luftkudden, 0,69 m och när lyftsystemet är avstängt 1,5 m. Två dieselmotorer på 320 hästkrafter vardera driver två vattenpropellrar och fem lyftfläktar. Skrovet är av glasfiberarmerad plast. Hovermarine har projekterat en större sidokölssvävare på 120 ton med en lastkapacitet på 60 ton, dvs. ungefär samma som den stora amfibiesvävaren SR.N4. Man har vidare projekterat en sidokölssvävare med plats för 250 passagerare. Den kommer eventuellt att framdrivas med vattenstrålar.

En annan engelsk typ av vattenbunden svävare är *the Vosper Thornycroft Group VT-1* (längd 29 m, bredd 13,5 m, vikt med normal last 76 ton, toppfart 48 knop, 148 passagerare och 10 bilar). Första exemplaret blev färdigt sommaren 1969. Framdrivningen sker med vattenpropellrar. Svävaren, som av tillverkaren betecknas som halvambisk, är konstruerad för trafik mellan platser med långsluttande stränder. Vid tilläggning förs sväverens främre del upp på stranden eller en särskilt iordningställd slip.

Det i USA pågående utvecklingsarbetet avseende svävare inriktas som redan framgått i stor utsträckning på stora oceangående svävare. Ritningar finns på en sidokölssvävare på 4 000 ton, 128 m lång och 43 m bred. Även BHC har planerat en stor vattenpropellerdriven svävare kallad Hoverfreighter.

Det finns vattenbundna svävare som utnyttjar såväl aerostatisk som hydrodynamisk lyftkraft, "luftsmorda farkoster". De är utrustade med fasta sidokölar och en kjol i fören. Vid gång planar de på skrovets bakre del. Bell Aerosystems har publicerat konstruktionsförslag till farkoster av denna typ i storlek upp till 1 000 ton.

Mycket talar för att man när det gäller farkoster som kan betecknas som vattenbundna svävare endast är i början av en teknisk utveckling. Det torde vara svårt att förutse vart utvecklingen kommer att leda. Hittills projekterade oceangående svävare är vattenbundna.

1.3.4 Landgående svävare

Svävare konstruerade för trafik över land är ofta försedda med hjul som delvis bär upp farkosten. Hjulen kan antingen vara gjorda för framdrift eller tjänstgöra endast som stödhjul. Helt luftburna landsvävare brukar ha så låg sväv höjd och liten motorstyrka att färd över vatten är praktiskt ogenomförbar.

Hittills framställda eller projekterade landsvävare kan indelas i tre grupper med hänsyn till användningssättet, nämligen jordbrukssvävare, svävarbilar och små svävare avsedda för privat bruk och för nöjesfält o. dyl.

Med *jordbrukssvävare* avses svävare som används huvudsakligen för bepudring och besprutning. Som exempel härpå kan nämnas en i USA av företaget Gunderson Hovercraft Corporation konstruerad svävare, *Flying Saucer Crop Sprayer*. Den består av en cirkelformad platta med en diameter av 3,6 m försedd med en 0,6 m lång kjol. Den är utrustad med tre hjul, ett för styrning och två för framdrift. När svävaren används för besprutning eller bepudring bärs ungefär 15 procent av vikten upp av hjulen och vikten i övrigt av luftkudden. Normal hastighet är 24 km/tim. Som nämnts tidigare kan även amfibiesvävare användas för jordbruksändamål. Svävare av amfibietyp som används inom jordbruket kan förses med ett eller flera stödhjul som håller lätt kontakt med markytan och därigenom underlättar styrning och möjliggör körning på väg. I Polen har konstruerats en jordbrukssvävare bestående av en plattform med motor och lyftsystäm. Den skall kunna drivas med luftpropellrar eller dras av häst eller traktor.

Svävarbilar används här som benämning på drivhjulsförsedda luftkuddefarkoster huvudsakligen avsedda för transporter på land. Hittills framställda svävarbilar har amfibieförmåga. Denna är dock av annat slag än hos de ovan beskrivna amfibiesvävarna. En svävarbils amfibieförmåga utnyttjas framför allt för färder över sumpmarker. Vid färd över vatten är farten mycket låg. Svävarbilar synes därför böra klassificeras som landgäen-

de svävare. Svävarbilar tillverkas i USA och Frankrike. Den mest utvecklade typen är konstruerad av Jean Bertin. Ansvarig för tillverkningen är SEDAM. *Terraplane BC 7* liknar till det yttre en lastbil. Tomvikten är 2,5 ton och lastkapaciteten likaledes 2,5 ton. Den har tio tryckkammare med böjliga kantlister. Framdrivning och styrning sker med hjälp av fyra hjul försedda med skovlar för framdrivning i vatten. Hjulen uppbär i allmänhet 5–30 procent av svävarens vikt. *Terraplane BC 7* är i första hand avsedd för områden med inga eller dåliga vägar. Toppfarten vid färd på mark är 80 km/tim och över vatten 10 km/tim. En variant av *BC 7* är utformad som en buss med plats för 20 passagerare. Bertin har projekterat en mindre svävarbil, *Terraplane BC 14*. Den skall framdrivas med hjälp av hjulen och en luftpropeller monterad inom ett hölje på svävarens bakre del.

Små svävare för privat bruk och nöjesfält tillverkas i Storbritannien, bl. a. av företaget Hatton and Bass Ltd. *Trident* är en ensitsig svävare avsedd för barn (längd 1,8 m, bredd 0,9 m, vikt 50 kg, toppfart 15 km/tim). Motorn, 3,5 hästkrafter, är inbyggd i en lufttrumma bakom förarplatsen. Den bärande luftkudden bildas av en fläkt placerad under motorn. Framdrivning åstadkommes genom luftutsläpp från luftkudden. Svävhöjden är 7,5 cm. *Minor* är en ensitsig modell för vuxna (längd 2,7 m, bredd 1,5 m, vikt 158 kg, toppfart 30 km/tim). Motorn och fläkten är placerade på samma sätt som på *Trident*. Motorstyrkan uppgår till 13,5 hästkrafter. Liksom *Trident* framdrivs *Minor* genom luftutsläpp från luftkudden och har en sväv höjd av 7,5 cm.

En annan landsvävare, som används som räddningsfarkost på badstränder, har konstruerats av engelsmannen Geoffrey Harding. Den framdrivs med hjul och har en toppfart av 80 km/tim.

1.4 Svävare med aerodynamisk lyftkraft

Som framhållits tidigare bildas den bärande

luftkudden hos ifrågavarande farkoster av aerodynamiska krafter i samband med farkostens rörelse framåt. En sådan farkost kan inte sväva stillastående. Den enklaste typen är rammvingen. Den är utformad som en flygplansvinge som vid rörelse framåt befinner sig omedelbart över underlaget. Samtidigt som övertrycket bildas på undersidan då farkosten förs framåt i relativt hög hastighet bildas ett undertryck på översidan. En rammvinge kan vara utrustad med luft- eller vattenpropellrar och med fasta sidokölar. Hittills har endast framställts mindre farkoster av denna typ.

En variant av rammvingen har konstruerats i USA. Den kallas för *Channel flow wing* och är i huvudsak utformad som rammvingen men har en öppning i aktern. Härigenom får man en kanal för luftströmmen mellan sidokölar vilken ger större över- och undertryck.

De nämnda farkosterna är konstruerade endast för trafik över vatten.

På flera håll pågår arbete med att konstruera farkoster med såväl aerostatisk som aerodynamisk lyftkraft. I USA har projekterats två konstruktioner, *RAM I* och *RAM II*, som vid stillastående eller låg hastighet skall utnyttja aerostatisk lyftkraft men i övrigt i huvudsak aerodynamiska krafter. De projekterade farkosterna skall även kunna operera som flygplan med en högsta flyghöjd av 2 000 m.

En farkost som närmast bör klassificeras som en aerodynamisk svävare har konstruerats i Sverige. Hittills har framställts två prototyper som provats över vatten och is. Farkosten kallas *Sea Rocket*. Den är försedd med två pontoner och kan närmast beskrivas som en vingformad katamaran.

I detta sammanhang bör framhållas att många små snabba motorbåtar vid höga hastigheter färdas med endast propellern i vattnet. De utnyttjar därvid aerodynamiska krafter och kan därför i viss mån jämföras med aerodynamiska svävare.

1.5 *Luftkuddetransportörer*

Med luftkuddetransportörer avses sådana luftkuddeburna anordningar utan eget framdrivningsmaskineri som kan användas för transport av mycket tungt gods på landsvägar eller för hantering av tungt gods i fabriker, lagerlokaler o. dyl.

BHC har framställt en stor luftkuddetransportör för transport av mycket tungt gods på landsväg. Anordningen består av en plattform som bärs upp av en luftkudde. Plattformen ansluts till ett främre dragfordon och ett bakre fordon utrustat med maskineri för tillförsel av luft till luftkudden. Vid transport av en 155 ton tung transformator kunde hjultrycket nedbringas till 70 ton.

På flera håll i världen framställs nu luftkuddeburna transportörer för godshantering. De består oftast av en plattform försedd med anordningar för tillförsel av luft mellan plattformen och underlaget. Transportören framförs med handkraft eller med dragfordon. Det finns konstruktioner med varierande lastkapacitet upp till 18 ton. Bland företag som tillverkar sådana anordningar kan nämnas Bertin et Cie, BHC samt de amerikanska Airfloat Corporation och Clark Equipment Company.

I detta sammanhang kan även nämnas luftkuddeburna gräsklippare.

1.6 *Spårbundna svävare*

Utvecklingsarbete med spårbundna svävare — svävtåg — pågår i flera länder. Längst torde man ha kommit i Frankrike. Företaget Société de l'Aerotrain bildades 1965 och arbetar med att utveckla spårbundna svävare enligt de principer som utarbetats av Bertin et Cie. Sedan tre år har man gjort prov på en 7 km lång bana. Arbete pågår nu med att bygga den första banan för passagerartrafik. Den skall gå mellan Paris och Orléans, en sträcka på 11 mil. Svävtåget löper på en betongramp i form av ett omvänt T. Betongrampen vilar på fem meter höga betongpela-

re. Svävtåget, som har plats för 80 passagerare, beräknas kunna framföras med en hastighet av 300 km/tim. Luftkudden mellan svävtåget och betongrampen är endast några centimeter hög och åstadkommes med två fläktar och en gasturbin. Framdrivning sker med en inbyggd propeller och en gasturbin.

I Storbritannien har företaget Tracked Hovercraft Ltd projekterat en spårbunden svävare med plats för 16 passagerare. Den skall kunna framföras med en hastighet av 400 km/tim.

1.7 *Trafikerfarenheter*

Under åren 1962—1964 användes flera olika av Vickers och Westland Aircraft tillverkade amfibiesvävare för försökstrafik med passagerare. Det förekom även trafik med en av skeppsvarvet William Denny tillverkad sidokölssvävare.

De första amfibiesvävare som sattes in i trafik var inte försedda med kjolar och hade därför mycket liten sväv höjd och som en följd därav dålig sjöduglighet och hindertagningsförmåga. SR.N5 användes i försökstrafik första gången sommaren 1964.

Reguljär passagerartrafik med svävare kom i gång under 1965. I Storbritannien startade trafikföretaget Hovertravel trafik med två SR.N6 mellan engelska fastlandet och Isle of Wight och har alltsedan dess upprätthållit trafik på denna led. Sedan sommaren 1969 använder man även svävaren VT-1. Med en SR.N6 tar färden fem—sju minuter. Trafiken pågår numera även under vinterhalvåret och under mörker. I augusti 1968 hade Hovertravel transporterat en million passagerare på denna rutt.

Under 1965 förekom även reguljär trafik i Skottland, Norge, Danmark och USA.

Trafiken i Norge och Danmark drevs av det norska företaget Scanhover. Den var — med vissa avbrott — i gång från början av april 1965 till januari 1966. Man använde först en SR.N5 och senare två SR.N6. I Norge drevs trafiken i skärgården rära Ålesund. Trafiken i Danmark ägde rum på

rutten Kalundborg—Århus, där svävorna gick över mycket grunda vatten och delvis över land. Sedan den reguljära trafiken upphört användes svävorna en kortare tid för provfärder på den helt isbelagda Limfjorden samt för olika prov i svenska farvatten, bl. a. i Stockholms skärgård.

Trafiken i USA över San Franciscobukten drevs med två av Bell Aerosystems modifierade SR.N5. Den startade i augusti 1965 och var i gång under ett år. Svävorna gick mellan San Francisco och två flygfält, som kunde nås från vattnet. På flygfälten leddes trafiken från trafikledartornen.

Under sommaren 1966 började för första gången reguljär trafik med svävare över Engelska kanalen. Hoverlloyd satte in två SR.N6 på rutten Ramsgate—Calais och trafikföretaget Townsend Ferries en svävare av samma typ mellan Dover och Calais. Hoverlloyds båda svävare var i trafik även sommaren 1967. Denna trafik drevs för vinnande av erfarenheter inför trafiken på samma led med den stora svävaren SR.N4. Hoverlloyds trafik med denna svävertyp började i april 1969.

Under sommaren 1967 förekom den första och hittills enda passagerartrafiken med svävare i Sverige. Trafiken drevs av Linjebuss International AB med en SR.N6 från slutet av juni till början av augusti mellan Helsingborg och Helsingör samt mellan Helsingborg och Tuborg med mellanlandning på Ven. Förstnämnda sträcka avverkades på sex minuter och sträckan Helsingborg—Tuborg, mellanlandningen på Ven inräknad, på cirka 35 minuter. Svävaren utnyttjades även för kortare turer i närheten av Helsingborg. Vid ett tillfälle fördes den från Malmö till Köpenhamn och upp på Kastrups flygplats.

Under 1968 förekom reguljär passagerartrafik med svävare i Storbritannien, Italien, Japan och Sovjetunionen. I Storbritannien användes flera SR.N6 och sidokölssvävare av typen HM.2 och Denny D2. Under tiden 1 augusti till mitten av oktober utnyttjades även den först färdigbyggda SR.N4 för trafik över Engelska kanalen. Trafiken drevs av

British Rail Hovercraft Ltd mellan Dover och Boulogne. Därvid transporterades 27 000 passagerare och 3 000 bilar.

Trafiken i Italien och Japan drevs med SR.N6-svävare och i Sovjetunionen nyttjades den där tillverkade amfibiesvävaren Sormovich.

1969 förekom passagerartrafik med ett 20-tal olika svävare. Av särskilt stort intresse är trafiken över Engelska kanalen med amfibiesvävaren SR.N4. Trafik med denna svävertyp drevs av Hoverlloyd mellan Ramsgate och Calais och av British Rail Hovercraft Ltd mellan Dover och Boulogne. Vidare bör framhållas den trafik som ägde rum vid franska sydkusten med den franskbyggda amfibiesvävaren Naviplane N 300. Övriga svävertyper som användes för passagerartrafik var SR.N6, den halvamfibiska VT-1, sidokölssvävaren HM.2, de japanska konstruktionerna MV-PP 1 och MV-PP 5 samt den ryska Sormovich.

Den passagerartrafik som ägde rum under 1969 har i huvudsak fortsatt under 1970 och 1971. För att belysa omfattningen av Hoverlloyds kanaltrafik med de båda svävorna av typen SR.N4 — Swift och Sure — kan nämnas att man 1969 hade en passagerarsiffra på 300 000 som under 1970 steg till 500 000 och under 1971 till över 600 000.

Ett nybildat svenskt bolag, Svävarlinjen (Hovercraft Line) AB, avser att i början av 1972 starta passagerar- och frakttrafik i Stockholms skärgård med en svävare av typen CC-7. Rederi AB Centrumlinjen och det engelska företaget Vosper Thornycroft Ltd har bildat ett gemensamt bolag, Centrumsvävorna AB, som skall driva trafik med två svävare av typen VT-1 mellan Malmö och Köpenhamn. Man avser att börja trafiken 1 april 1972.

Förutom den nämnda passagerartrafiken har ett stort antal svävare använts på skilda håll i världen för olika ändamål. Flera svävare har utnyttjats för kustbevakning, bl. a. i Canada, Iran och Thailand. Den i USA av Bell Aerosystems modifierade typen SR.N5 har använts för militära ändamål i Vietnam. Vidare kan framhållas att det

under 1968 genomfördes omfattande prov i Canada med en SR.N6 under svåra vinterförhållanden. Proven avsåg framförande av svävaren över land, snö, is och öppet vatten. Erfarenheterna av dessa prov, som utfördes på uppdrag av Department of Transport, har publicerats i en av departementet utgiven rapport (Trials of an SR.N6 hovercraft at Churchill, Manitoba January—march 1968). Under vintern och våren 1971 utfördes under samverkan med Försvarets materielverk prov med en Hovercat MK 2.

Förutom den redovisade trafiken med större svävare förekommer på flera håll i världen — framför allt i Storbritannien, Canada och USA — en omfattande trafik med små svävare. Intresset för dessa farkoster är mycket stort och ett stigande antal entusiaster ägnar sig åt olika slags tävlingar med dessa svävare. Särskilt stort är intresset i Storbritannien för vad som där kallas "hoverport". I Sverige pågick under 1968 prov med den tvåsitsiga Hover Hawk. Sedan slutet av 1970 förekommer ny försökstrafik med denna sväartyp och med den ensitsiga Hover Hornet.

Utnyttjandet av svävare för nyttotrafik över land synes inte ha varit särskilt omfattande än så länge. På flera håll används dock amfibie- eller landsvävare för bepudring och besprutning inom jordbruket.

1.8 Något om tilläggsplatser

Som tidigare framhållits har amfibiesvävarna hittills huvudsakligen använts för sjötrafik. Tillfälliga tilläggsplatser på land kan anordnas på en någorlunda slät strand. Så var t. ex. förhållandet på Ven under trafiken sommaren 1967. Den enda åtgärd som vidtogs var att man spärrade av ett tillräckligt stort område med rep.

På platser där svävare opererar regelbundet är det oftast nödvändigt med särskilda anordningar. En bidragande orsak här till är amfibiesvävarens känslighet för sidovindar, särskilt märkbar vid låg fart, alltså vid ankomst till och avgång från tilläggsplatser.

För att eliminera dessa problem kan man antingen bygga en tilläggsplats som ett flygfält, dvs. med flera landningsbanor i vinkel mot varandra, eller förse landningsbanan med vallar som hindrar svävaren att driva av rampen.

Den hittills största tilläggsplatsen för svävare har byggts av Hoverlloyd vid Pegwell Bay i närheten av Ramsgate. Anläggningen har fått namnet Hoverlloyd's International Hoverport at Pegwell Bay, Ramsgate. Den sträcker sig över ett cirka fem hektar stort område med bl. a. en stor plan för i- och urlastning, en ramp ner till vattnet samt ett flertal byggnader för passagerare, tull och underhållsarbeten.

Amfibiesvävare kan ofta utnyttja konventionella hamnanläggningar i stället för tilläggsplatser på land. Så var t. ex. förhållandet i Helsingborg sommaren 1967, där svävaren förtöjdes vid kaj under i- och urlastning. Nattetid och då underhållsarbeten utfördes lyftes den upp på land med hjälp av lyftkran.

Sidokölssvävare använder vanliga hamnanläggningar.

1.9 Buller och andra sanitära olägenheter

De hittills mest använda amfibiesvävarna — SR.N5 och SR.N6 — är utrustade med luftpropellrar. Bullerstörningar har därför varit ett besvärande problem. Bullret utgörs huvudsakligen av rotations- och virvelbuller från propellrarna. Den propeller som använts på dessa svävare har hög bladspets hastighet vilket ger hög bullernivå.

Ett flertal olika mätningar av bullernivån har utförts. I december 1965 gjorde BHC mätningar vid Hovertravels terminalanläggning i Ryde på Isle of Wight. Man undersökte därvid ljudnivån vid en SR.N6:s ankomst och avgång. På själva terminalanläggningen uppmättes 92 dB vid svävarens ankomst och 100 dB vid dess avgång. Motsvarande värden på ett avstånd av cirka 100 m var 72 och 70 dB. I mätningsrapporten (BHC, Stress office, Technical memorandum No. SR/N6/7, Issue

2) anmärks att mätningarna utfördes i frånlandsvind och att värdena torde ha blivit 5–10 dB högre om vindriktningen varit den motsatta.

I samband med trafiken i Sverige 1967 utförde Ingemanssons Ingenjörbyrå, Göteborg, på uppdrag av svävarfartsutredningen mätningar i Helsingborg och på Ven. Med anledning av framförda klagomål över olägenheter i samband med svävartrafiken utfördes bullermätningar på Ven även av hälsovårdsnämnden i Landskrona.

Mätningarna i Helsingborg utfördes från två mätpunkter belägna cirka 100 och 350 m från svävaren. På Ven gjordes mätningen från en plats cirka 100 m från svävaren. Från samtliga mätpunkter var det direkt sikt till svävaren. Resultatet av mätningarna redovisas i följande tabell.

Mät punkt	Driftsfall	Nivåer i dB (A)	Bakgrunds-nivå
Helsingborg (100 m)	Tomgång	67–74	
	Avgång	74–87	55–64
	Fullvarv (75 m från kaj)	93–98	
	Ankomst	68–74	
Helsingborg (350 m)	Tomgång	59–64	
	Avgång	62–77	52–59
	Fullvarv (75 m från kaj)	76–85	
	Ankomst	71–80	
Ven (100 m)	Tomgång	60–70	
	Avgång	69–88	56–58
	Ankomst	62–75	

Vid mättillfället rådde kraftig vind (13–15 m/s) vilket medförde att körsättet var ofördelaktigt från ljudsynpunkt. Även vindriktningen var ogynnsam. De uppmätta ljudnivåerna kan därför enligt ingenjörbyrån i normalfallet beräknas minska med 5–10 dB.

Hälsovårdsnämndens mätningar gjordes 50 m från svävarens tilläggsplats. Man uppmätte ljudnivån 60–72 dB vid svävarens ankomst

och 73 dB vid dess avgång.

Under februari 1971 utfördes mätningar av ljudnivån på svävaren Hover Hawk. Mätningarna gjordes av Stockholms hälsovårdsförvaltnings bullerbekämpningssektion. Svävaren tillhandahölls av Ostermans Aero AB (jfr nedan under 2.4). I sin redogörelse för mätningen uppger bullerbekämpningssektionen att det kan förväntas att antalet svävare i Sverige kommer att öka och att avsikten med mätningen var att i ett tidigt skede få kännedom om svävarens bullerförhållanden. Vid mätningstillfället framfördes svävaren över slät is. Vinden var måttlig. Vid förbikörning på 7,5 m avstånd uppmättes ljudnivån 90 dB (A) vid lågfart, 96 vid medelfart och 94 vid högfart. Motsvarande värden på ett avstånd av 30 m var 80, 83 och 87.

Som anmärkts ovan har svävarna SR.N5 och SR.N6 en propeller med hög bladspets hastighet vilket ger hög bullernivå. BHC:s större svävare SR.N4 är utrustad med propellar av annan typ som är så gynnsamma från bullersynpunkt att bullernivån kan bli 10 dB lägre än för SR.N6. Man torde kunna räkna med att framtidens luftpropellerdrivna svävare kommer att ha betydligt lägre ljudnivå än SR.N5 och SR.N6.

Vad som nu anförts om buller gäller ej de svävare som framdrivs på annat sätt än med luftpropellar. Sidokölssvävare och andra vattenpropellerdrivna svävare kan från bullersynpunkt jämföras med fartyg i samma storleksklass. Amfibiesvävare som framdrivs med drivluftstrålar från luftkudden har också en betydligt lägre ljudnivå än de luftpropellerdrivna.

Den luft som pressas ned under svävaren för att alstra den bärande luftkudden kan förorsaka vattenstänk. Vid färd över land kan luften blåsa upp damm och sand. Under trafiken på Ven framfördes klagomål till hälsovårdsnämnden från personer bosatta i närheten av tilläggsplatsen. Klagomålen innebär att svävaren blåste upp sand som vid

ogynnsam vindriktning medförde obehag för kringboende.

1.10 Avslutande anmärkningar

Åren närmast efter Cockerells presentation av amfibiesvävaren SR.N1 räknade man på flera håll — särskilt i Storbritannien — med en snabb utveckling och att amfibiesvävaren snart skulle bli ett mycket anlitat transportmedel. Det kan fastslås att utvecklingen inte gått så fort som man väntat. I dag finns visserligen ett stort antal funktionsdugliga typer av amfibiesvävare men många av dessa är endast prototyper.

Amfibiesvävaren är tekniskt sett en tämligen komplicerad farkost som är dyr att tillverka och underhålla. Den hittillsvarande trafiken har visat att driftkostnaderna än så länge blir höga. Vad som framför allt vållat problem med de engelska svävorna och gett höga underhållskostnader är reparationer av kjolen som omsluter luftkudden. Ett intensivt utvecklingsarbete pågår för att få fram bättre kjolkonstruktioner.

I IVA:s transportforskningskommissions tidigare nämnda utredning angående trafik med svävare har gjorts en bedömning av amfibiesvävarens framtidsmöjligheter som civilt transportmedel i skandinaviska farvatten. Här om uttalas bl. a. följande.

Kommittén bedömer att all slags transport med svävfarkoster enligt dagens teknologi kommer att bli betydligt dyrare än konventionella sjötransporter, även sådan som sker med bärplansbåtar (hydrofoil). Därför torde svävare endast lämpa sig för transport av passagerare, medan de ej är lämpade för färjetrafik med lastbilar eller personbilar. Av utrymmeskäl kan för övrigt endast medföras ett litet antal bilar. Möjligen kan expressgods och enhetslast-transporter med högt gods-värde komma ifråga som utfyllnad till passagerartrafiken.

De konkurrerande transportmedlen i Skandinavien blir företrädesvis snabba skärgårdsbåtar, bärplansbåtar, färjor, korthållsflyg (flygplan och helikoptrar). Svävare kan ge attraktiva tidsvinster i jämförelse med färjor och skärgårdsbåtar. På grund av svävarens trafiktekniska begränsningar och höga tonkilometerkostnad, som åtminstone på längre distanser kan vara lika hög som eller högre än det reguljära korthållsflygets kan svävaren dock endast i undantagsfall väntas erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ. Svävare är i första hand tänkbara för

passagerartrafik på relativt korta distanser och där ett stort trafikunderlag under större delen av året kan påräknas.

Svävarens möjlighet att upprätthålla trafik vintertid kan vara attraktiv, speciellt i skärgårdsområden, samt på vattenvägar i storstadsområden.

För att erbjuda tillfredsställande komfort och regularitet, krävs för havsgående svävare i Östersjötrafik en storlek av minst ca 100 ton. Lämplig trafikteknisk storlek torde vara ca 150 ton. Dyliga svävare har så hög transportkapacitet per enhet — 300 000—500 000 pass./år — att de endast på ett fåtal linjer beräknas kunna utnyttjas med tillfredsställande beläggning under det närmaste decenniet.

Den sjöburna passagerartrafiken till och från Skandinavien innefattar i dag en hög procent nöjesresande, "tullfriköpare" respektive bilburna passagerare, vilka ger ett betydande bidrag till rederiernas intäkter. Dessa kategorier av resenärer torde ej attraheras av den snabba svävaren med sina höga biljettpriser, relativt begränsad rörelsefrihet och små inköpsmöjligheter ombord.

Mot bakgrunden av föreliggande tekniska och driftsekonomska underlag för svävare samt med hänsyn till den bedömda utvecklingen av transportmarknaden och de konkurrerande trafikmedlen, är det svårt att med säkerhet påvisa några möjligheter till lönsam och konkurrenskraftig interskandinavisk svävartrafik under de närmaste åren. Som tänkbara trafikalternativ för sjögående svävare må dock anges passagerartrafik på medeldistans (ca 200—300 km) med utnyttjande av vattenvägarna för snabb förbindelse direkt mellan storstadscentra, exempelvis Stockholm—Åbo, eventuellt även den längre distansen Stockholm—Helsingfors.

I detta sammanhang bör uppmärksammas att 1964 års Gotlandstrafikutredning i sitt betänkande (SOU 1967:29) gjort en bedömning av framtida transportmedel och därvid övervägt i vad mån insättande av svävare i Gotlandstrafiken skulle kunna medföra någon nedpressning av sjötransportkostnaderna. Man fann att svävorna — i betänkan-det behandlas endast amfibiesvävare — inte utgjorde något realistiskt ekonomiskt alternativ till den dåvarande färjetrafiken. I anslutning härtill uttalas emellertid följande.

Gotlandstrafikutredningen är dock av den uppfattningen, att svävorna på litet längre sikt kommer att utvecklas ytterligare, såväl ur driftsekonomska som teknisk synpunkt. De bör härigenom på ett helt annat sätt än nu kunna bli konkurrenskraftiga i kommersiell trafik. I anledning härav vill Gotlandstrafikutredningen framhålla angelägenheten av, att utvecklingen på svävfarkostområdet ägnas kontinuerlig uppmärksamhet. Lämpliga åtgärder synes utredningen böra vidtagas för en sådan utvecklingsberedskap, att svävartrafik kan komma till stånd så snart som tekniska och företagsekono-

miska förutsättningar härför föreligger. I detta syfte föreslår Gotlandstrafikutredningen att det uppdrages åt sjöfartsstyrelsen att bevaka utvecklingen på svävarområdet och att taga de initiativ i denna fråga, som kan bli erforderliga under de kommande åren. Det är enligt Gotlandstrafikutredningens mening önskvärt, att sjöfartsstyrelsen redan nu tillföres expertis härför.

Det kan framhållas att något beslut om att tillföra sjöfartsverket expertis av angivet slag inte fattats av Kungl. Maj:t.

Utredningens uppgift är inte att undersöka i vilken omfattning svävare kan komma att användas i Sverige. Utredningen vill dock framhålla att vid bedömandet av amfibiesvävarens utveckling och användningsmöjligheter måste beaktas den korta tid — något mer än tio år — som gått sedan den första amfibiesvävaren presenterades. Av allt att döma kommer amfibiesvävaren att utvecklas kraftigt under kommande år och mycket talar för att den i framtiden kan komma att få stor betydelse som ett konkurrenskraftigt transportmedel. Av särskilt intresse för svenskt vidkommande är amfibiesvävarens förmåga att färdas över frusna vatten. Proven i Canada med SR.N5 och SR.N6 har visat att amfibiesvävaren kan användas under mycket svåra vinterförhållanden utan större risk för nedisning o. dyl. Det bör vidare framhållas att amfibieförmågan kan utnyttjas för trafik på strida älvar som inte är framkomliga med konventionella fartyg. I detta sammanhang kan även nämnas det pionjärarbete med amfibiesvävare som utförs av Hoverlloyd.

Under de senaste åren har tillverkningen av små amfibiesvävare lämpade för privat bruk ökat kraftigt. Det kan ej uteslutas att sådana svävare kommer att bli tämligen vanliga även här i landet.

Utvecklingen av vattenbundna svävare har gått fort under de senaste åren. Det är huvudsakligen sidokölssvävaren som tilldragit sig intresse. Flera av Hovermarine tillverkade HM.2 går nu i reguljär passagerartrafik och en modifierad typ av denna svävare används för sjömättningsarbeten. Sidokölssvävaren är i dag betydligt billigare att tillverka än amfibiesvävaren. Av tillgängliga uppgifter

framgår att även underhållskostnaderna blir lägre för en sidokölssvävare än för existerande typer av amfibiesvävare. Man har all anledning räkna med att sidokölssvävare och andra vattenbundna svävare kommer att utvecklas ytterligare och bli vanliga sjötransportmedel. Det arbete som pågår — bl. a. i USA — med att utveckla verkligt stora svävare, avsedda t. ex. för oceanfart, tyder på att dessa kommer att bli svävare som kan klassificeras som vattenbundna transportmedel.

Erfarenheterna av svävare avsedda endast för trafik över land är hittills tämligen ringa. Det är svårt att uttala sig om i vilken utsträckning sådana kan komma till användning här i riket. Man torde emellertid inte kunna utesluta att svävare för bepudring och besprutning inom jordbruket kan bli vanliga. Ett tänkbart användningsområde för framtidens landsvävare är vår fjällvärld. Man kan nog också räkna med att de små för nöjesfält o. dyl. gjorda svävarna kan komma att bli populära. Ett flertal sådana har för övrigt redan använts här i skilda sammanhang.

När det gäller landgående svävare är det arbete som pågår med utveckling av spårbundna svävare — svävtåg — av utomordentligt stort intresse. De försök som hittills gjorts ger vid handen att svävtågen i framtiden kan få mycket stor betydelse som kollektiva transportmedel.

Slutligen bör framhållas att utvecklingen av svävare — främst amfibiesvävare — följs med stort intresse från militärt håll. I Storbritannien finns en särskild organisation för utprovning av svävarnas militära användning. I USA har som nämnts tidigare militära tillämpningsmöjligheter i stor utsträckning påverkat utvecklingsarbetet med svävare. Amfibiesvävare har de senaste åren utnyttjats i verkliga stridsförhållanden. I Vietnam har USA utnyttjat dem för kustbevakning och patrulltjänst i Mekongdeltat. Amfibiesvävaren har bedömts kunna bli särskilt lämpad för landstigningsoperationer och mineringsverksamhet. Det torde vara givet att de militära erfarenheterna kan få stor betydelse för utvecklingen av civila svävare.

2.1 *Förordningen om tillstånd för brukande av svävare*

Den enda författning som är direkt tillämplig på svävare är förordningen (1966:159) om tillstånd för brukande av svävare.

Enligt 1 § får svävare inte brukas inom riket utan särskilt tillstånd. I 2 § stadgas att tillstånd meddelas av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer. Där föreskrivs vidare att tillstånd skall förenas med de villkor som fordras och begränsas att gälla viss tid samt att den myndighet som meddelat tillståndet äger återkalla det om tillståndsinnehavaren i väsentlig mån åsidosätter föreskrivna villkor.

I förordningens återstående paragraf uppställs ansvarsbestämmelser. 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.

I propositionen med förslag till förordningen (prop. 1966:81) uttalade departementschefen att villkoren för brukandet synes böra regleras inom vilka delar av svenskt territorium och med vilken hastighet svävaren får framföras samt att frågor om besiktning, bemanning, ansvarsfördelning och säkerheten ombord m. m. också bör regleras. Departementschefen yttrade vidare

att villkoren skall utformas med hänsyn tagen till det ändamål för vilket svävaren skall brukas.

I sitt utlåtande över propositionen behandlade tredje lagutskottet (3 LU 1966:40) två i ämnet väckta motioner, vari framhölls att en viktig fråga, nämligen den om det civilrättsliga ansvaret för skada orsakad genom trafik med svävare, lämnats oreglerad i förslaget till förordning. Motionärerna ansåg 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 borde 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.

Utskottet uttalade att ansvarighetsfrågan utgör en av de viktigaste i samband med trafiken med svävare och att det var i hög grad angeläget att den löses på ett tillfredsställande sätt. I anslutning härtill anfördes att utskottet förutsatte 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.

2.2 Meddelade tillstånd

Tillståndsgivningen enligt förordningen har inte delegerats. Kungl. Maj:t har hittills utfärdat följande tillstånd.

1. 21.4.1967. Tekniska Förlags AB, prov under en vecka med en ensitsig engelsk-tillverkad svävare.
2. 18.6.1967. Svenska Rederiaktiebolaget Öresund, trafik med en svävare av typen SR.N6 (Winchester) i Öresund under sommaren 1967. (Detta tillstånd blev aldrig utnyttjat.)
3. 18.6.1967. Liknande tillstånd för Stockholms Rederiaktiebolag Svea.
4. 17.5.1968. Lanbo Maskinaktiebolag, demonstration av en tvåsitsig engelsk svävare av typen Hover Hawk.
5. 13.6.1968. Lanbo Maskinaktiebolag, tvåsitsiga Hover Hawk under ett år med rätt för sjöfartsverket att medge förlängning under högst ett år i sänder.
6. 29.8.1968. Scandinavian Tropic Line AB, Göteborg, demonstration av tre mindre i Storbritannien tillverkade svävare avsedda för nöjesindustrin.
7. 29.11.1968. Kungsmässan AB, Kungsbacka, samma små typer av svävare.
8. 29.11.1968. Skantz & Son AB, Göteborg, demonstration av en tvåsitsig engelsk amfibiesvävare.
9. 17.1.1969. Göteborgs Motorförening, Göteborg, uppvisning med vissa mindre svävare i samband med en isracingtävling för bilar.
10. 13.6.1969. Bruno Månsén, Säffle, mindre i Storbritannien tillverkade svävare avsedda för nöjesindustrin.
11. 20.11.1970. Ostermans Aero AB, Bromma, demonstration och prov med ensitsiga Hover Hornet och tvåsitsiga Hover Hawk tills vidare t. o. m. 30 november 1971 med rätt för sjöfartsverket att medge förlängning under högst ett år i sänder.
12. 5.2.1971. Transport Trading s.a.l. AB, demonstration och prov under tiden fr. o. m. 22 februari 1971 t. o. m. 15

maj 1971 med Hovercat MK 2.

13. 29.10.1971. Chalmers tekniska högskola, prov med en mindre experimentfarkost med fasta sidokölar.
14. 12.11.1971. Svävarlinjen (Hovercraft Line) AB, trafik med CC-7 under 1972 med rätt för sjöfartsverket att medge förlängning under högst ett år i sänder.

2.3 Villkoren för Öresundstrafiken

Tillståndet för rederiaktiebolaget Svea utfärdades sedan utlåtanden avgetts av sjöfartsverket, luftfartsverket, länsstyrelsen i Malmöhus län och svävarfartsutredningen samt samråd ägt rum med det danska handelsministeriet.

Tillståndet avsåg trafik inom Sveriges sjöterritorium i Öresund under tiden juni–augusti 1967 och förenades med följande villkor.

1. Svävaren skall ha ett av Air Registration Board i Storbritannien utfärdat Certificate of Construction and Performance samt vara bemannad med förare och minst en besättningsman. Föraren skall inneha sådant certifikat som fordras för förande av svävaren i Storbritannien. Han är svävarens befälhavare. Det åligger honom att vaka över svävarens trafikvärdighet samt tillse att svävaren är behörigen utrustad, bemannad och lastad samt att svävaren i övrigt brukas i enlighet med föreskrivna villkor och bestämmelser.

En besättningsman skall ha sådan kännedom om svävarens manövrering att han kan stoppa den i en nödsituation samt ha kunskap om regel 31 i 1960 års internationella sjövägsregler.

Föraren och en besättningsman skall inneha certifikat för radiotelefon och vara kompetenta att sköta svävarens radaranläggning. De skall ha noggrann kännedom om de farvatten som trafikeras.

Tjänst ombord får ej utövas av den som på grund av påverkan av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel eller till följd av sjukdom eller uttröttnings eller annan orsak icke kan på betryggande sätt fullgöra tjänsten.

2. Vid förande av svävaren skall iakttagas den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna.

3. Antalet ombordvarande personer – besättningen inräknad – får ej överstiga 39. Barn under tre år placerat i samma stol som vuxen person inräknas ej i personantalet.

4. Svävaren får brukas endast mellan soluppgång och solnedgång och när sikten ej understiger en nautisk mil. Är sikten mindre än tre nautiska mil skall svävarens radaranläggning vara bemannad.

5. Svävaren får ej brukas när vindhastigheten överstiger 20 knop (10 m/s) eller när våghöjden överstiger 5 fot (1,5 m).

6. Svävaren får ej föras med högre hastighet än 55 knop.

7. Inom hamnområde skall hastigheten anpassas så, att fara eller hinder för trafiken i övrigt ej uppkommer.

Tilläggsplatser inom Malmö och Hälsingborgs hamnområden skall godkännas av hamnmyndigheten efter samråd med hälsovårdsnämnden. Annan tilläggsplats skall vara godkänd av länsstyrelsen i Malmöhus län eller av myndighet länsstyrelsen bestämmer.

8. För svävaren skall gälla de bestämmelser i 1960 års internationella sjövägsregler som avser maskindrivet fartyg. Vid tillämpning av dessa regler — särskilt regel 21 — skall beaktas svävarens manövringsförmåga, höga hastighet och svårigheten för besättningen att uppfatta ljudsignaler. Reglerna om skeppsljusens placering skall iakttagas i den utsträckning som är möjlig med hänsyn till svävarens konstruktion.

9. När svävaren är luftburen, skall den föra en särskild lanternerna som ger en gul blink varje sekund med så kraftig ljusstyrka att den syns på ett avstånd av fem nautiska mil.

10. I övrigt skall för svävarens brukande gälla de säkerhetsbestämmelser som anges dels i det under punkt 1 nämnda certifikatet och dels i den av British Hovercraft Corporation utfärdade driftshandboken SR.N6 Operators Handbook.

11. Svävaren skall vara utrustad med

- a) en flytväst för varje person ombord;
- b) uppblåsbara livflottar av tillräcklig rymd för att bereda plats åt alla personer ombord;
- c) sex fallskärmssignaler, som på stor höjd kan avge ett klart rött ljus;
- d) en flytbar livlina, som kan fastgöras på varje sida av svävaren;
- e) lejdare eller annan anordning för embarkering från sjön på varje sida av svävaren;
- f) ankare och ankartåg samt en lämplig anordning för fastgörande av ankartåget;
- g) en gyrokompass och en magnetisk kompass;
- h) en apparat för avgivande av ljudsignaler;
- i) en dagsignallampa som ej är beroende av svävarens elektriska huvudkraftkälla;
- j) sjökort för det område som skall trafikeras;
- k) lämpligt antal brandsläckningsapparater;
- l) en vattentät elektrisk handlampa;
- m) sjukvårdsutrustning;
- n) radiotelefonanläggning som kan sända och mottaga på den internationella nödfrekvensen för radiotelefoni.

12. Svävaren skall överses och underhållas i enlighet med den av Air Registration Board fastställda underhållsplanen.

13. Befälhavaren skall föra dagbok, som skall innehålla uppgifter om varje resa, avgångs- och ankomsttider, passagerarantal, väderleksförhållanden, uppkomna skador och företagna reparationer. I dagboken eller annan för ändamålet avsedd handling skall vidare befälhavaren och den ansva-

rige mekanikern bekräfta att översyn och underhållsarbeten utförts i enlighet med underhållsplanen.

14. För att täcka ansvarighet för skada, som i följd av svävarens begagnande i trafik kan tillfogas svävarens passagerare eller person och egendom, som icke befordras med svävaren, skall försäkring vidmakthållas.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa en miljon engelska pund i anledning av skada å passagerare och likaledes en miljon pund i anledning av skada å person och egendom, som icke befordras med svävaren.

15. Det åligger bolaget att föranstalta om att kungörelse om trafiken intages i "Underrättelser för sjöfarande" med särskilt angivande av att svävaren för en blinkande varningslanterna.

Kungl. Maj:t föreskrev vidare att tillsynen över efterlevnaden av de ovan redovisade villkoren och bestämmelserna skulle utövas av sjöfartsverket. I frågor som avsåg svävarens trafikvärdighet skulle tillsynen ske under samverkan med luftfartsverket. Bolaget ålades att på anfordran tillhandahålla sjöfartsverket och luftfartsverket behövliga upplysningar och handlingar för utövande av tillsynen. Sjöfartsverket bemyndigades att, om särskilda skäl därtill förelåg, medge undantag från bestämmelserna under 4—6 och 11 samt tillfälligt tillåta trafik utanför Öresund.

De danska bestämmelserna för denna trafik hade i huvudsak samma innehåll som de svenska.

2.4 Tillstånden avseende Hover Hawk, Hover Hornet och Hovercat MK 2

Tillståndet den 13 juni 1968 för Lånbo Maskinaktiebolag meddelades sedan utlåtan- den avgetts av sjöfartsverket, luftfartsverket och svärfartsutredningen.

Bolaget erhöll tillstånd att tills vidare under ett år här i riket bruka tvåsitsiga svävare av typ Hover Hawk. Kungl. Maj:t föreskrev följande villkor.

1. Trafik över land får endast äga rum inom område som godkänts av polismyndigheten i orten.
2. Svävaren får framföras av den som sjöfartsverket godkänt som förare. Annan person får i

utbildningssyfte framföra svävaren under förutsättning att framförandet sker under uppsikt av den som sjöfartsverket godkänt som förare. Sjöfartsverket äger göra ett godkännande beroende av ytterligare villkor då detta är påkallat med hänsyn till förarens ålder, nautiska kunskaper och allmänna lämplighet.

3. Tjänst ombord får ej utövas av den som på grund av påverkan av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel eller till följd av sjukdom eller uttröttnings eller annan orsak icke kan på betryggande sätt fullgöra tjänsten.

4. Vid förande av svävaren skall iakttas den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna.

5. Vid förandet av svävaren skall i görligaste mån undvikas att den åstadkommer störande buller eller annan sanitär olägenhet.

6. För sjötrafiken gällande föreskrifter om fartbegränsning skall iakttas. Ansökan om dispens från sådan föreskrift skall prövas av vederbörande länsstyrelse. Inom hamnområde skall hastigheten anpassas så att fara eller hinder för trafiken i övrigt ej uppkommer.

7. Vid färd över vatten skall för svävaren gälla de bestämmelser i 1960 års internationella sjövägsregler som avser maskindrivet fartyg. Vid tillämpning av dessa regler — särskilt regel 21 — skall beaktas svävarens manövreringsförmåga, höga hastighet och svårigheten att i svävaren uppfatta ljussignaler.

Reglerna om skeppsljusens placering skall iakttas i den utsträckning som är möjlig med hänsyn till svävarens konstruktion.

8. När svävaren är luftburen, skall den föra en särskild lanterna som ger en gul blink varje sekund med kraftig ljusstyrka.

9. För att täcka ansvarighet för skada, som i följd av svävarens begagnande i trafik kan tillfogas svävarens passagerare eller person och egendom, som ej befordras med svävaren, skall vidmakthållas försäkring.

Försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa 20 000 engelska pund i anledning av skada på passagerare och 50 000 pund i anledning av skada på person och egendom, som ej befordras med svävaren.

I tillståndet föreskrevs vidare att tillsynen skulle utövas av sjöfartsverket, som också bemyndigades att medge förlängning av tillståndet under högst ett år i sänder.

Det kan framhållas att Kungl. Maj:t redan vid meddelandet av tillståndet godkände en person som förare. Denne var innehavare av sjökaptensbrev och hade ett förarcertifikat utfärdat av det engelska företaget som tillverkar ifrågavarande svävertyp.

Tillståndet har inte förlängts. Sjöfartsverket har inte heller godkänt någon som förare. En bidragande orsak härtill och till

att trafiken blev av tämligen ringa omfattning var en olyckshändelse i samband med att personal från sjöfartsverket kort tid efter det att tillståndet meddelats inspekterade svävaren. Under en därvid företagen provtur över vatten slog svävaren runt vid en gir i hög hastighet.

Tillståndet den 20 november 1970 för Ostermans Aero AB meddelades sedan utredningen avgett yttrande. Det förenades med samma villkor som gällde för Lanbos trafik utom beträffande punkterna 1 och 9 vilka i stället har följande lydelse.

1. Trafik över land får endast äga rum inom område som godkänts av polismyndigheten i orten samt inom sådant område som avses i 77 § vägtrafikförordningen.

Utän hinder av föreskriften i första stycket får dock svävaren i anslutning till trafik över vatten tillfälligt föras kortare sträcka över land under förutsättning att det kan ske utan intrång i enskild rätt och utan fara eller olägenhet för person, som ej befordras med svävaren.

9. För att täcka ansvarighet för skada, som i följd av svävarens begagnande i trafik kan tillfogas svävarens passagerare eller person och egendom, som ej befordras med svävaren, skall vidmakthållas en av sjöfartsverket godkänd försäkring.

De angivna villkoren, som hade föreslagits av utredningen, är i överensstämmelse med 18, 19 och 24 §§ samt 26 § första stycket i förslaget till svävarfartslag.

Sjöfartsverket, som utsågs att vara tillsynsmyndighet, meddelade den 27 januari 1971 föreskrifter i fråga om trafiken med Hover Hawk.

I föreskrifterna hänvisar sjöfartsverket till att Air Registration Board granskat svävertypens konstruktion och som ett resultat härav konstaterat att den kan brukas på ett säkert sätt om den underhålls och framförs i enlighet med de anvisningar som tillverkaren utfärdat. I anslutning härtill upptas i föreskrifterna den bestämmelsen att svävaren skall underhållas på sätt som anges i den till svävaren hörande driftshandboken och att bestämmelserna däri om svävarens framförande skall följas i tillämpliga delar. Föreskrifterna innehåller också ett godkännande av två personer som förare. Båda dessa har utbildats hos tillverkaren i Storbritannien.

En av dem har lång erfarenhet av tjänst som helikopterförare.

I föreskrifterna anges inom vilka områden svävaren får framföras. Där framhålls vidare att det vid framförande av svävaren särskilt skall tillses att inga trafikanter uppehåller sig i närheten och att proven företas på fria is- och vattenområden.

I fråga om försäkring uppställs krav på att försäkringsgivarens ansvarighet skall för varje händelse som medför skada täcka skadestånd om tillhoppa 500 000 kronor i anledning av skada på passagerare och 1 milj. kronor i anledning av skada på person som ej befordras med svävaren samt 100 000 kronor i anledning av skada på egendom som ej befordras med svävaren.

Sedan sjöfartsverket hemställt om försäkringsinspektionens synpunkter på försäkringsfrågan anförde försäkringsinspektionen i skrivelse 25 maj 1971 att de krav på ansvarsskydd som föreskrivits av sjöfartsverket enligt inspektionens mening var i och för sig rimliga.

Ostermans har i en framställning till Kungl. Maj:t anhållit om en förenkling av villkoren för brukandet av svävararten Hover Hornet. Man begärde att punkterna 2, 8 och 9 i tillståndet skulle utgå och att det i stället för punkt 2 skulle införas en generell åldersbegränsning. Som skäl härför angavs bl a att man vid prov med ifrågavarande svävartyp funnit att den var jämförbar med en moped eller vattenscooter.

I yttrande den 15 juni 1971 avstyrkte utredningen en ändring av punkterna 2 och 9. I fråga om punkt 8 anförde utredningen att den inte hade något att erinra mot att sjöfartsverket ges befogenhet att dispensera från kravet på en blinkande lanterna.

Sjöfartsverket avgav den 3 september 1971 yttrande över framställningen. Däri anfördes bl a följande.

Svävaren kan uppnå en hastighet av 64 km/tim över land och 56 km/tim över vatten. Dessa relativt höga hastigheter i förening med svårigheter som är förknippade med att upphäva farten hos en svävare och att nå precision vid gir innebär att svävaren för omgivningen är ett farligt transportmedel som måste handhas av en kompetent förare. Bolagets

jämförelse med moped eller vattenscooter är därför missvisande. Även med hänsyn till den otrivsel som kan uppstå vid ett ohämat framförande av svävare i närheten av badplatser, bebyggda områden och platser där motortrafik hittills inte varit förekommande eller varit att förvänta, t ex på mindre insjöar, bör förares lämplighet kunna prövas i varje särskilt fall. Det bör anmärkas att svävaren på grund av att den har luftpropeller orsakar samma buller som ett mindre propellerdrivet flygplan. Med hänsyn till vad som sagts om svävarens farlighet för omgivningen kan ej heller kravet beträffande ansvarsförsäkring slopas. Ej heller bör svävaren befrias från skyldighet att föra det blinkande ljuset.

I beslut den 29 oktober 1971 lämnade Kungl. Maj:t Ostermans framställning utan bifall.

Sjöfartsverket har den 19 november 1971 förlängt tillståndet att gälla till och med den 30 november 1972.

I tillståndet den 5 februari 1971 medgavs Transport Trading att under tiden 22 februari – 15 maj 1971 bruka svävare av typ Hovercat MK 2 för prov och demonstrationer. Kungl. Maj:t föreskrev i enlighet med utredningens förslag att prov och demonstrationer under samverkan med Försvarets materielverk skulle ske under ledning av tjänsteman vid verket och under verkets tillsyn samt att annan trafik skulle stå under tillsyn av sjöfartsverket. I fråga om den trafik som ägde rum under samverkan med Försvarets materielverk förenades tillståndet med villkor motsvarande punkterna 5–9 i tillståndet för Ostermans med den ändringen att försäkringen skulle vara godkänd av Försvarets materielverk. Beträffande annan trafik föreskrevs samma villkor som i tillståndet för Ostermans.

2.5 Tillståndet avseende CC-7

Tillståndet den 12 november 1971 för Svävarlinjen (Hovercraft Line) AB avser rätt att under 1972 bedriva frakt- och passagerartrafik i Stockholms skärgård. Det förenades med följande av utredningen föreslagna villkor, som i flera avseenden är i överensstämmelse med vad som föreslås gälla enligt förslaget till svävarfartslag.

1. Svävaren skall ha ett av Air Registration Board utfärdat Certificate of Construction and Performance.
2. Trafiken får endast äga rum i enlighet med av sjöfartsverket meddelade föreskrifter i fråga om
 - a) antalet passagerare,
 - b) lastning,
 - c) antalet besättningsmän och besättningens sammansättning,
 - d) behörighet att vara förare,
 - e) säkerhetsutrustning,
 - f) tillsyn,
 - g) vad som i övrigt skall iakttas vid svävarens användning.
3. Föraren skall tillse att svävaren är trafikvärdig och att den brukas i enlighet med de av sjöfartsverket meddelade föreskrifterna.
4. Vid trafik över vatten gäller i tillämpliga delar vad som för fartyg stadgas i 59, 62 och 223 §§ sjölagen (1891:35 s. 1) och i sjötrafikförordningen (1962:150) samt vad som i övrigt finns föreskrivet för sjötrafiken.
5. Sjöfartsverket får föreskriva att svävaren skall föra andra skeppsljus och signalfigurer än som anges i 1960 års internationella sjövägsregler.
6. Tjänst ombord får ej utövas av den som på grund av påverkan av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel eller till följd av sjukdom eller uttröttning eller annan orsak inte kan på betryggande sätt fullgöra tjänsten.
7. Trafik över land får endast äga rum inom område som godkänts av polismyndigheten i orten samt inom sådant område som avses i 77 § vägtrafikförordningen (1951:648).

Utän hinder av föreskriften i första stycket får dock svävaren i anslutning till trafik över vatten tillfälligt föras kortare sträcka över land under förutsättning att det kan ske utan intrång i enskild rätt och utan fara eller olägenhet för person, som ej befordras med svävaren.

8. För att täcka ansvarighet för skada, som i följd av svävarens begagnande i trafik kan tillfogas svävarens passagerare eller person och egendom, som ej befordras med svävaren, skall vidmakthållas en av sjöfartsverket godkänd försäkring.

2.6 Villkoren för övriga tillstånd

Samtliga övriga tillstånd – utom det först meddelade – har huvudsakligen avsett trafik över land med små svävarer. Tillstånden har meddelats sedan utlåtanden avgetts av svävarfartsutredningen. I tillstånden har föreskrivits att svävarena endast får framföras inom områden, som godkänts av polismyndigheten i orten och i enlighet med de säkerhetsföreskrifter som polismyndigheten finner behövliga.

3.1 Storbritannien

3.1.1 Kommittéer och arbetsgrupper

I Storbritannien har sedan början av 1960-talet pågått ett omfattande arbete med utveckling av särskilda bestämmelser för svävare. Ett flertal kommittéer och arbetsgrupper har varit i verksamhet. 1960 tillattes kommittén *Hovercraft Policy Committee* med uppgift att samordna de olika svävertillverkande företagens verksamhet. Denna kommitté utsåg i sin tur en annan kommitté, *Hovercraft Technical Committee*, som fick till uppgift att vara rådgivande organ i tekniska frågor.

Hovercraft Technical Committee utsåg två arbetsgrupper, *Design Requirments Panel* och *Operational Requirments Panel*. Förstnämnda arbetsgrupp har i samarbete med Air Registration Board (ARB), vars närmaste svenska motsvarighet är luftfartsinspektionen, utarbetat bestämmelserna *Provisional British Civil Air-Cushion Vehicle Safety Requirments*, som allmänt kallas *The Green Books*. Dessa omfattar fem sektioner som publicerats under åren 1962–1965. Sektion A upptar bestämmelser om klassificering och certifikat. Där ges bl a regler om sådant *Certificate of Construction and Performance* – i fortsättningen kallat *trafikvärdighetsbevis* – som nämns i de ovan under 2.3 och 2.5 redovisade svenska tillstånden. Sektion

B innehåller byggnadsbestämmelser och uppgifter om säkerhetsutrustning och sektion C föreskrifter om lyft-, framdrivnings- och hjälpmotorer. I sektion D behandlas den elektriska utrustningen och i sektion E radio- och radarutrustningen.

Operational Requirments Panel har sammanställt arbetet *Provisional British Civil Air Cushion Operational Rules – The Red Book*. Det första utkastet publicerades 1963. Femte och sista utgåvan offentliggjordes 1966. *The Red Book* har ej godkänts av ARB eller annan myndighet och anses vara bristfällig. Den innehåller bl a vissa allmänna driftsbestämmelser och regler om besättningens kompetens.

I juni 1960 fastslog *Ministry of Aviation* att svävare tills vidare skulle anses som luftfartyg och tillåtas operera genom trafik-tillstånd – *Permits to Fly* – utfärdade med stöd av *Air Navigation Order*. En redogörelse för detta provisoriska förfarande lämnas nedan under 3.1.3. Under 1962, då det för första gången blev aktuellt med passagerartrafik, fann man det angeläget att söka åstadkomma en lagstiftning som reglerade frågor rörande svävare. Med anledning härav fick ARB i uppdrag av *Ministry of Aviation* och *Ministry of Transport* att tillsätta en kommitté med uppgift att undersöka hur en sådan lagstiftning borde utformas. Kommittén, som antog namnet *the Air Cushion Vehicle Coordinating Committee*, avlämnade

i juni 1965 betänkandet *The safety Regulation of Air Cushion Vehicles*.

I betänkandet behandlas alla slags svävare. Där diskuteras således amfibie-, vatten- och landsvävare. Kommittén kom till den slutsatsen att det med hänsyn till svävarnas särpräglade beskaffenhet inte var möjligt att tillämpa de för luftfartyg, fartyg och vägfordon gällande bestämmelserna. Kommittén föreslog därför att en lagstiftning avseende svävare skulle utformas med utgångspunkt från att svävare var en särskild typ av fortskaffningsmedel. Detta utslöt dock inte enligt kommitténs mening att många av de regler som gäller för andra transportmedel (t.ex. sjörättsliga kollisionsregler) kunde göras tillämpliga. Kommittén förordade allmänt hållna bestämmelser kompletterade med mera detaljerade praktiska anvisningar. I vissa fall (t.ex. i fråga om med konventionella manöverorgan försedda landgående svävare som endast delvis bärs upp av en luftkudde) kunde det enligt kommitténs mening vara lämpligt att tillämpa gällande lagstiftning.

Bland övriga kommittéer kan slutligen nämnas *the Board of Trade Air Cushion Craft Committee* som behandlat frågor om styrningsregler och skeppsljus för svävarfart över vatten. Kommittén har utarbetat en den 3 mars 1965 utfärdad Admiralty Notice to Mariners (nr 444). Innehållet häri kommer att beröras närmare nedan under 3.1.3.

3.1.2 Hovercraft Act 1968 och annan lagstiftning

Lagstiftningsarbetet resulterade under år 1968 i antagandet av en särskild lag om svävare. Lagen som har namnet *Hovercraft Act 1968* har utarbetats av sjöfartsavdelningen inom *Board of Trade*.

I lagen fastslås att svävaren är ett transportmedel av nytt slag samt att svävare vid tillämpning av för andra transportmedel gällande bestämmelser inte skall anses som fartyg, luftfartyg eller motorfordon utom då så särskilt anges i lagen eller i förordningar

utfärdade med stöd därav.

Begreppet *Hovercraft* definieras. Definitionen omfattar alla svävare med aerostatisk lyftkraft, såväl de helt luftburna som de delvis luftburna. Under begreppet faller alltså sådana typer som amfibiesvävare, helt vattenbundna sidokölssvävare och hjulförsedda landgående svävare.

Definitionen har följande lydelse.

Hovercraft means a vehicle which is designed to be supported when in motion wholly or partly by air expelled from the vehicle to form a cushion of which the boundaries include the ground, water or other surface beneath the vehicle.

I fråga om rättegångsbestämmelser och sjöpanträtt stadgas att vad som enligt vissa angivna regler gäller för fartyg skall äga motsvarande tillämpning i fråga om svävare.

I övrigt är lagen till sin karaktär en fullmaktslag som möjliggör utfärdandet av förordningar, *Order in Council*, angående svävare och svävarfart. Genom sådana förordningar får ges föreskrifter bl.a. om registrering, säkerheten på svävare, trafiktillstånd, undersökning av svävarfartsolyckor och åtgärder mot bullerstörningar. Förordningarna får innehålla olika bestämmelser för skilda slag av svävare.

I lagen anges vidare att förordnande kan ges om att vad som enligt lagar och andra författningar gäller för fartyg, luftfartyg och motorfordon får göras tillämpligt på svävare. I fråga om ansvaret för skador i följd av trafik med svävare anges att luftfartsbestämmelserna skall gälla beträffande skador på passagerare och deras resgods samt att sjöfartsbestämmelserna skall tillämpas för andra skador.

Hittills har man utfärdat en förordning. Den innehåller bestämmelser om ansvaret för skador i följd av trafik med svävare. Förordningen trädde i kraft i juni 1971 och har namnet *the Hovercraft (Civil Liability) Order 1971*.

I fråga om skador på passagerare och deras resgods föreskrivs att *the Carriage by Air Act 1961* och *the Carriage by Air (Supplementary Provisions) Act 1962* skall

gälla med vissa ändringar. Ändringarna avser ansvarighetsbeloppens storlek. I fråga om skador på passagerare begränsas fraktförarens ansvar till 12 000 engelska pund (cirka 150 000 kronor). Ansvaret för inskrivet resgods begränsas till 7 pund (87 kronor) för varje kg och ansvaret för handresgods till 138 pund (1 725 kronor) för varje passagerare. Det anges särskilt att fordon och dess innehåll inte skall anses som resgods.

Enligt de tillämpliga luftfartsbestämmelserna är fraktföraren fri från ansvarighet endast om han kan bevisa att han och hans folk vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan.

Beträffande transporterat gods hänvisas till the Carriage of Goods by Sea Act 1924. Dessa bestämmelser bygger på 1924 års konossementskonvention, de s. k. Haag-reglerna (se mera härom nedan under 6.4.2.2). Bortfraktarens ansvar är begränsat till 100 pund i guld för varje kolli eller annan enhet av godset.

I förordningen föreskrivs vidare att Part VIII of the Merchant Shipping Act 1894 och the Merchant Shipping (Liability of Ship-owners and Others) Act 1958 med vissa ändringar skall gälla även svävare. I dessa båda lagar finns regler motsvarande sjölagens bestämmelser om redaransvarets begränsning, den s. k. globalbegränsningen (se nedan under 6.4.1.1). Reglerna skall äga tillämpning på svävarens ägare såvitt gäller andra skador än sådana som åsamkas passagerare och resgods. En förutsättning för reglernas tillämplighet är dock att skadan inträffat då svävaren

- a) befunnit sig på eller över farbart vatten eller strandremsa mellan hög- och lågvattenlinjen,
- b) varit på väg mellan farbart vatten och en tilläggsplats (hoverport) eller
- c) befunnit sig på eller över en tilläggsplats i anslutning till avgång eller ankomst.

I fråga om fartyg är ansvarighetsgränsen enligt de engelska reglerna beroende av fartygets dräktighet på samma sätt som gäller enligt svensk rätt (se under 6.4.1.1). Beträffande svävare skall ansvarighetsbeloppet

i stället beräknas efter 3,5 pund per kg av svävarens maximivikt såvitt gäller personskador och efter 1 pund per kg såvitt gäller egendomsskador. Förordningen upptar dock den minimigränsen att svävare med lägre maximivikt än 8 000 kg vid bestämmande av ansvarsbeloppet skall anses ha en vikt av 8 000 kg. Minimigränsen för mindre svävare blir därför i svenska pengar cirka 350 000 kronor respektive 100 000 kronor.

Som nämnts tidigare är den nu redovisade förordningen den enda hittills utfärdade. Det finns dock ett förslag till en annan förordning med namnet *the Hovercraft (General) Order*. Förslaget har utarbetats av sjöfartsavdelningen inom Department of Trade and Industry (DTI). Man hoppas att förslaget kommer att antagas under våren 1972. Däri finns bestämmelser om bl.a. registrering, säkerhetscertifikat, trafiktillstånd, styrningsregler och undersökning av olyckor.

Förslaget, som inte gäller spårbunden svävare (hovertrain), är tillämpligt på all slags yrkesmässig passagerartrafik och på annan trafik som äger rum till havs eller över farbara vatten samt över land och ej farbara vatten till vilka allmänheten har tillträde.

Enligt förslaget huvudregel angående registrering skall alla svävare som används i Storbritannien vara registrerade. Undantagna från registreringsplikten är svävare som är registrerade i annat land och, efter särskilt medgivande av DTI, även andra utländska svävare. Undantag görs också för svävare som har ett av ARB utfärdat Experimental Certificate och mindre svävare som inte används för yrkesmässig trafik. Med mindre svävare avses sådana som har en vikt understigande 1 000 kg.

En registrerad svävare får enligt förslaget användas endast om den har ett säkerhetscertifikat, Safety Certificate. Sådana certifikat skall utfärdas av ARB. Det kan framhållas att man räknar med att det i framtiden, då omfattningen av svävarfarten blir större, kan bli aktuellt att låta en särskild enbart för svävare tillsatt myndighet överta ansvaret för dessa certifikat.

I certifikaten, som kommer att ersätta de

tidigare under 3.1.1 omtalade trafikvärdighetsbevisen, skall anges för vilket ändamål svävaren får användas samt finnas bestämmelser om bl. a. giltighetstid, underhåll och tillsyn.

DTI bemyndigas att beträffande en av ARB godkänd svävare utfärda internationella certifikat i vilka får anges att svävaren uppfyller de viktigaste fordringarna i 1960 års säkerhetskonvention och 1966 års lastlinjekonvention. En förutsättning härför är att det enligt bestämmelserna i det land, vari svävaren skall användas, är nödvändigt med sådana certifikat.

Yrkesmässig trafik föreslås endast få förekomma om det finns ett av DTI meddelat trafiktillstånd, Operating Permit. Trafiktillstånden skall innehålla i huvudsak samma villkor och bestämmelser som de trafiktillstånd, Permits to Fly, vilka utfärdas enligt de nu gällande provisoriska bestämmelserna, se nedan under 3.1.3.

I anslutning till bestämmelserna om trafiktillstånd föreslås föreskrifter om ägarens och befälhavarens skyldigheter. Bestämmelser om förarlicenser och övriga besättningsmäns kompetens kommer att meddelas i en ännu inte utarbetad förordning. I avvaktan härpå skall besättningens kompetens regleras i trafiktillstånden.

I fem bilagor (schedules) till förslaget uppräknas ett stort antal (105 stycken) lagar och andra författningar avseende fartyg, luftfartyg och motorfordon som föreslås gälla svävare. I vissa fall föreslås ändringar eller tillägg.

Bland de bestämmelser som föreslås gälla svävare kan nämnas de internationella sjövägsreglerna i Collision Regulations (Ships and Seaplanes on the water) and Signal of Distress (Ships) Order 1965 samt bärgnings- och sjönödsreglerna i the Merchant Shipping Act 1894 och 1906. I fråga om sjövägsreglerna föreslås ändringar och tillägg i enlighet med innehållet i den under 3.1.1 nämnda Admiralty Notice to Mariners (se mera härom nedan under 3.1.3). Lotsningsbestämmelserna, Pilotage Act 1913, finns inte med bland de uppräknade författningarna. Enligt

vad utredningen inhämtat kommer man att i trafiktillstånden uppställa krav på att föraren skall ha kännedom om de farvatten som skall trafikeras.

I tillägg till bestämmelserna om undersökning av olyckor i the Merchant Shipping Act 1894 ges föreskrifter om inledande undersökning av en av DTI särskilt förordnad person och om offentlig undersökning, sjöförklaring, inför domstol, som därvid skall biträdas av bl. a. person med erfarenhet av svävare.

Det kan framhållas att ett flertal av de uppräknade författningarna inte har någon direkt anknytning till sjöfart, luftfart eller motorfordonstrafik. Som exempel härpå kan nämnas Pests Act 1954, Registration of Births, Deaths and Marriages Act 1958 och Export of Horses Order 1969.

3.1.3 Nu gällande provisoriska bestämmelser

En följd av övergångsbestämmelserna till Hovercraft Act är att det hittills tillämpade provisoriska förfarandet med trafiktillstånd med stöd av Air Navigation Order skall användas till dess särskilda svävarfartsregler utfärdats.

Trafiktillstånden meddelas av luftfartsavdelningen inom DTI. Innan tillstånd utfärdas äger samråd rum med ARB, sjöfartsavdelningen i DTI och lokala hamnmyndigheter. I fråga om landtrafik kan samråd ske med Ministry of Transport.

Trafiktillstånden kan gälla för olika ändamål. Vanligtvis utfärdas tillstånd för tre stadier, nämligen för prov och experiment, för demonstrationer samt för yrkesmässig passagerartrafik. Yrkesmässig passagerarbefordran tillåts endast med svävare som har ett av ARB utfärdat trafikvärdighetsbevis. Trafiktillstånden förenas med villkor som bl. a. reglerar var svävaren får framföras, vem som är behörig att vara förare samt om trafik får förekomma under mörker och vid nedsett sikt. I villkoren anges också tillämpliga styrningsregler och den livräddnings- och radioutrustning som skall medföras. I flera

fall uppställs som villkor att föreskrifterna i svävarens driftshandbok, som skall vara godkänd av ARB, iakttogs.

I äldre trafiktillstånd föreskrevs att svävare alltid skulle väja för fartyg. Numera innehåller tillstånden i stället att svävare vid tillämpning av de internationella sjövägsreglerna skall anses som maskindrivet fartyg. Särskild hänsyn skall dock tas till reglerna 21 och 27. I regel 21 behandlas de situationer där ett ej väjningsskyldigt fartyg skall vidta åtgärder för att avvärja kollision. I regel 27 anges bl. a. att man vid tolkning av sjövägsreglerna skall ta hänsyn till alla med navigering förenade faror och kollisionsrisker samt till alla särskilda omständigheter, inbegripet de inskränkningar i olika farkosters manövringsmöjligheter, som kan göra en avvikelse från reglerna nödvändig för att undgå överhängande fara.

De nu redovisade styrningsreglerna för svävare har kungjorts genom den tidigare nämnda Admiralty Notice to Mariners, som utarbetats av Board of Trade Air Cushion Craft Committee. Där anges även att en svävare skall följa de internationella sjövägsreglernas bestämmelser om skeppsljus. Undantag härifrån kan dock medges med hänsyn till svävarnas konstruktion. Bl. a. krävs ej att topplanterna är anbringad på föreskriven höjd men svävare skall vara utrustad med en särskild lantern, som ger en gul blink varje sekund med så kraftig ljusstyrka att den syns på ett avstånd av fem nautiska mil.

Det finns ännu inga särskilda regler om de krav som skall ställas på föraren. Förarna utbildas av de större svävertillverkarna och trafikföretagen. Utbildningen avslutas med förarprov. Efter godkänt prov utfärdas förarcertifikat. De ansvariga myndigheterna anser att den nuvarande utbildningen är tillfredsställande och utfärdar inga egna certifikat. När det gäller de stora svävarna av typ Mountbatten (SR.N4) uppställs dock krav på nautiskt kompetensbevis. Av nu färdigutbildade förare har en del varit flygplanspiloter medan andra har erfarenheter från tjänstgöring på fartyg.

Trafiktillstånden innehåller inga krav på att ägaren eller brukaren skall vidmakthålla någon form av ansvarighetsförsäkring. Enligt vad utredningen inhämtat är dock alla engelska svävare i yrkesmässig trafik försäkrade för skador på tredje man och på passagerare.

3.1.4 Små svävare

De under 3.1.3 redovisade bestämmelserna gäller inte vissa mindre svävare. I juli 1968 utfärdade nämligen Board of Trade ett generellt undantag från kravet på trafiktillstånd såvitt gäller svävare med en vikt utan last understigande 900 kg och en motorstyrka ej överstigande 80 hästkrafter. Som ytterligare krav har uppställts att svävaren inte används i yrkesmässig trafik och att antalet personer ombord inte är fler än två.

Som framhållits under 1.7 är intresset för små svävare — hoversport — mycket stort i Storbritannien. Man har bildat en särskild förening för hoversport, Hover Club of Great Britain, som har ett stort antal medlemmar. Under föreningen sorterar flera lokala föreningar och ett bolag med kontor i Portsmouth.

Föreningen har utgett två publikationer med säkerhetsbestämmelser, som har godkänts av DTI och ARB. I den ena — Requirements for the Design, Construction, Operation and Maintenance of Light Hovercraft — krävs bl. a. att en svävare inte får framföras över land- eller vattenområden till vilka allmänheten har tillträde utan att ha ett av föreningens bolag utfärdat tillstånd. Tillstånd behövs dock inte om svävaren endast framförs inom område som godkänts för trafik med svävare i enlighet med reglerna i den andra publikationen, som har titeln Safety Requirements for Environments in which Hovercraft are operated under the auspices of, or with the approval of, the Hover Club of Great Britain Ltd.

I den förstnämnda publikationen ges även föreskrifter om certifikat, s. k. Certificate of Test and Inspection. Ett sådant certifikat

måste finnas för alla svävare som deltar i av föreningen anordnade tävlingar och demonstrationer. Certifikatet gäller i två år under förutsättning att svävaren genomgår undersökning efter ett år. Publikationen innehåller vidare den föreskriften att alla svävare skall ha försäkring för skador på tredje man.

3.1.5 Lloyd's Register of Shipping

Klassificeringsanstalten Lloyd's Register of Shipping har i juni 1968 utgivit rekommendationer för klassning av svävare, Guidance Notes and Requirements for the Classification of Air Cushion Vehicles. De flesta engelska svävare avsedda för yrkesmässig trafik tillverkas numera under kontroll av Lloyd's.

Rekommendationerna inleds med en definition av begreppet svävare. Därmed förstås amfibie- och vattenfarkoster som är konstruerade så att minst 75 procent av vikten kan bäras upp av en eller flera luftkuddar såväl när farkosten är stilla som när den är i rörelse. Under denna begreppsbestämning faller bl. a. de hittills konstruerade sidoköls-svävarna eftersom endast 15 procent av deras vikt bärs upp av sidokölarna.

Rekommendationerna omfattar 14 sektioner med föreskrifter om skrovets och utrustningens konstruktion, om maskineriet samt om periodisk tillsyn. I en bilaga behandlas vissa säkerhetsfrågor rörande bl. a. brandskydd och bemanning.

3.2 USA

En officiell benämning på svävare är "Surface Effect Ship" (SES). Härmed avses amfibiesvävare och vattenbundna svävare. Beteckningen "Ground Effect Machine" (GEM) används för landgående svävare.

Det finns ingen särskild lagstiftning för svävare. I rättsligt hänseende betraktas svävaren som ett fartyg och trafiken står under tillsyn av Coast Guard. Man har med hänsyn till den begränsade trafik som hittills före-

kommit inte ansett det erforderligt att utforma speciella bestämmelser. Inom Coast Guard avvaktar man tills vidare utvecklingen. Man kommer dock att, om antalet svävare ökar, mer ingående undersöka behovet av särskilda svävarfartsregler.

Enligt gällande bestämmelser för sjöfarten krävs att den som bedriver yrkesmässig passagerarbefordran med fartyg skall vara godkänd av Coast Guard. Vidare krävs att fartyget har ett av Coast Guard utfärdat fartcertifikat. I de fartcertifikat som Coast Guard utfärdade för svävare som användes i den under 1.7 nämnda trafiken i San Franciscobukten gavs föreskrifter om väjningsregler – svävare skulle väja för fartyg – och förbjöds all trafik nattetid. Certifikatet innehöll vidare en föreskrift att svävarna vid färd på de båda flygplatserna skulle följa de för flygplatserna gällande reglerna rörande trafikkontrollen.

Coast Guard kan föreskriva att ett fartyg skall underkastas krängningsprov. Efter godkänt prov utfärdas ett särskilt stabilitetsbevis, som skall medföras på resa. Sådana bevis utfärdades för de svävare som användes i San Franciscobukten. Däri gavs föreskrifter om bl. a. hastighet, vindstyrka och våghöjd.

För den trafik som förekommit med små svävare för en eller två personer har inte fordrats speciellt tillstånd eller certifikat.

3.3 Frankrike

För närvarande kontrolleras svävarfarten över vatten enligt de regler som gäller för konventionell sjöfart. Det finns inga bestämmelser om vad som skall iakttas då en svävare framförs över land.

Arbete pågår med att utforma regler för svävarfart. Det görs av sjöfartsministeriet, vars preliminära förslag beräknas vara färdigt inom kort. Enligt upplysningar från ministeriet kommer de franska bestämmelserna att grunda sig på de av Board of Trade utarbetade villkoren i engelska trafiktillstånd. Trafikbestämmelserna och säkerhetsföreskrifterna kommer att utformas mycket generellt.

Man har ännu inte preciserat de krav som skall gälla för förare av svävare. Prov har gjorts med erfarna förare av snabba båtar och med flygpiloter för att utröna vilka som är lämpligast. För närvarande är det SEDAM som utbildar förarna och kontrollerar deras lämplighet.

Klassificeringsanstalten Bureau Veritas har i mars 1969 utgivit regler och anvisningar beträffande svävare liknande dem som utfärdats av Lloyd's Register of Shipping.

3.4 Västtyskland

Den enda trafik med svävare som hittills förekommit pågick 1965 och 1966. Sommaren 1965 förekom provtrafik med en SR.N5 på Elbe och 1966 trafikerade en svävare Kielkanalen.

Särskilda regler för trafik med svävare finns inte. Svävarfart måste därför försiggå inom ramen för gällande trafiklagstiftning. I fråga om den begränsade trafik som förekommit har alla berörda myndigheter intagit ståndpunkten att svävaren med avseende på trafiktillstånd m. m. bör anses som en vattenfarkost.

I juli 1965 föreskrev de tyska vatten- och sjöfartsdirektionerna (WSD) att särskilt tillstånd erfordras för trafik med svävare på de tyska sjölederna. Tillsynen över den trafik som förekommit har utövats av WSD i Hamburg och Kiel samt av flodpolisen. I fråga om säkerhet, utrustning och besättning ägde samråd rum med sjömännens yrkesorganisation och klassificeringsanstalten Germanischer Lloyd.

I de tillstånd som utfärdats angavs bl. a. att svävaren skulle vara utrustad med en blinkande lanternan, att svävaren endast fick framföras på dagtid och vid en sikt av minst två sjömil, att den skulle väja för fartyg samt att den om möjligt skulle framföras utanför utprickade leder. I fråga om förarens kompetens fastställdes att denne skulle ha minst kompetens som Kapitän auf kleiner See. Därutöver krävdes att föraren skulle ha genomgått utbildning hos BHC och att

kompetensintyget avseende denna utbildning skulle vara godkänt av engelsk myndighet.

3.5 Nederländerna

Med anledning av att ett holländskt trafikföretag under 1963 övervägde att introducera svävare i Nederländerna tillsatte sjöfarts- och luftfartsmyndigheterna en gemensam utredning med uppgift att undersöka vilka regler som borde gälla för svävartrafik. För utredning av diverse delproblem tillsattes särskilda arbetsutskott. Sedan trafikföretaget övergett sina planer och inte efterföljts av andra intresserade, upphörde utredningsarbetet. Några konkreta resultat i form av förslag till lagstiftning eller anvisningar hade då inte utarbetats. Utredningsapparaten finns fortfarande kvar, men några sammanträden har sedan en längre tid inte hållits. Man följer emellertid inom utredningen utvecklingen i andra länder.

Enligt uppgifter lämnade av utredningens ordförande nådde utredningsarbetet inte utöver diskussionsstadiet. Man diskuterade endast svävare med amfibieförmåga. I fråga om dessa enades man om att de internationella sjövägsreglerna skulle tillämpas då svävaren framfördes över vatten. Beträffande förar-kompetens ansåg flera av utredningsmännen att någon form av flygcertifikat borde krävas. Häremot invändes från luftfartsmyndighetens sida att framförande av svävare i så hög grad skilde sig från framförande av flygplan, att man kunde tala om en tredje typ av farkost, för vilken särskilda bestämmelser borde gälla.

3.6 Italien

Yrkesmässig passagerarbefordran med svävare i Italien påbörjades 1968 med svävar-typen SR.N6. Trafiken drivs kring Neapel av en italiensk redare med förhyrda svävare under brittisk flagg. Trafiken har godkänts av hamnmyndigheten i Neapel på grundval av ett av fartygsregistrets inspektorat i Neapel

utfärdat intyg avseende de använda svävarna. Ett flertal villkor för trafiken har fastställts. Genom dessa regleras bl. a. frågor om bemanning, vindstyrka och våghöjd, väjningskyldighet, utrustning samt besiktningar och inspektioner. Besiktningarna utförs av fartygsregistrets inspektorat.

3.7 Japan

Reguljär trafik med sväware förekommer i Japan sedan drygt tre år. Trafiken drivs med en licenstillverkad SR.N6 och med den av Mitsui Shipbuilding framställda MV-PP 5. Rutterna har ändrats ett par gånger. Nu går svävarna mellan Toba och Gamagori tvärs över Ise Bay.

Det finns ingen särskild lag om svävartrafik. Vilken myndighet som skall ha tillsyn över trafiken har tidigare varit föremål för kontroverser mellan de olika ministerierna. Man har nu bestämt att all tillståndsgivning skall ombesörjas av transportministeriet. Det krävs tillstånd därifrån för att uppta tillverkning av sväware, som är avsedda för sjötrafik, och för att påbörja någon form av trafik. Trafiken kontrolleras av tjänstemän på ministeriets fartygsbyrå.

Man har bedömt det vara en besvärlig och svårframkomlig väg att stifta speciella lagar för sväware. I stället har man valt att låta transportministeriet utfärda anvisningar i form av cirkulärbrev. Dessa anvisningar åtlids regelmässigt av berörda parter. I övrigt gäller de lagar och förordningar som finns för sjöfarten. Undantag föreligger dock i fråga om trafik under mörker och vid otjänlig väderlek. Trafik efter mörkrets inbrott är inte tillåten och lokala hamnmyndigheter har rätt att förbjuda trafik vid svårt väder.

Hittills har utfärdats två cirkulärbrev med anvisningar för sväware. De har tillkommit efter inom transportministeriet företagna undersökningar, varvid man särskilt noga studerat de föreskrifter som utarbetats i Storbritannien. Det första cirkulärbrevet utfärdades av ministeriets fartygsbyrå och det andra av sjömansbyrån.

De av fartygsbyrån utfärdade anvisningarna inleds med allmänna bestämmelser om fastställande av fartområde samt om driftshandböcker och underhållsinstruktioner. Fartområdet skall bestämmas i samråd med fartygsinspektionen. Driftshandbok och underhållsinstruktion skall överlämnas till samma myndighet. Anvisningarna innehåller vidare inspektionsföreskrifter och uppgifter av teknisk art. I fråga om inspektioner görs hänvisning till den japanska fartygs säkerhetslagen. De tekniska uppgifterna, som avser bl. a. skrov, manöverorgan, maskineri samt bärgningsredskap och brandskydd, är tämligen allmänt hållna.

Sjömansbyråns anvisningar behandlar kompetenskraven för besättningen på de två sväware som nu är i trafik. I fråga om föraren fordras något högre kompetens (två grader) än vad som gäller för befälhavare på fartyg av motsvarande storlek. Därutöver krävs 40–60 timmars tjänst ombord på sväware av samma typ. Förarens assistent skall ha erfarenhet av mer än 30 timmars tjänst ombord. I anvisningarna behandlas dessutom kraven på förarens kunskap om det aktuella fartområdet och på hans fysiska och psykiska hälsa.

3.8 Australien

Frågor rörande sväware handläggs för närvarande av Department of Shipping and Transport. I juli 1967 gjorde Transport Advisory Council en framställning till förbundsregeringen om utarbetande av säkerhetsbestämmelser för sväware. Arbetet därmed har resulterat i av sjöfartsdepartementet nyligen utfärdade anvisningar för svävartrafik. Dessa, som har titeln Air Cushion Vehicle Requirements, innehåller bestämmelser liknande dem som upptas i engelska trafiktillstånd och konstruktionsföreskrifter.

3.9 Canada

I ett nyligen gjort tillägg till the Canada

Shipping Act fastslås att svävaren är ett särskilt transportmedel som inte skall anses som fartyg. Tillägget gör det möjligt att utfärda särskilda bestämmelser för svävare. Arbete pågår för närvarande med att utarbeta sådana. Bestämmelserna kommer att omfatta bl. a. frågor rörande kompetenskrav på besättningen, byggnads-, underhålls- och driftsföreskrifter samt registrering. Man kommer även att utarbeta speciella regler för små svävare.

Hittills har man provisoriskt klassificerat amfibiesvävare som luftfartyg och vattenbundna svävare som fartyg samt utfärdat erforderliga tillstånd och certifikat med stöd av sjöfarts- och luftfartslagstiftningen. För yrkesmässig trafik med svävare krävs nu tillstånd av the Department of Transport.

I fråga om små svävare har man fastslagit storleksgränsen 1 360 kg. Svävare som ej används yrkesmässigt och som har en vikt understigande angivna gräns får användas utan vare sig tillstånd eller certifikat.

3.10 Norge

År 1964 fastställde den norska regeringen att sjöfartsdirektoratet skall ha ansvaret för tillsynen av trafik med svävare. I januari 1965 tillsattes en kommitté med uppgift att biträda sjöfartsdirektoratet vid utarbetandet av erforderliga föreskrifter. Den första fråga som uppkom var om svävare skulle betraktas som fartyg, luftfartyg, motorfordon eller som ett helt nytt transportmedel. I detta sammanhang diskuterades om man kunde tillämpa redan gällande lagar och förordningar eller om det var nödvändigt med en helt ny lagstiftning. I ett uttalande från justitiedepartementet den 23 januari 1965 konstaterades att det var tveksamt om svävare omfattades av sjödyktighetslovens fartygsbegrepp men att det kunde vara försvarligt att tills vidare tolka denna lag så att den kunde tillämpas även på svävare. Man tillstyrkte därför att det med stöd av denna lag utfärdades föreskrifter för svävare såvitt angick förhållanden som hade samband med

trafik över öppet vatten.

Ett av kommittén utarbetat förslag låg till grund för de föreskrifter för svävare som i juni 1965 utfärdades av sjöfartsdirektoratet bl. a. med stöd av vissa bestämmelser i sjödyktighetsloven. I dessa föreskrifter sägs bl. a. följande. Varje svävare, oavsett storlek och nationalitet, skall ha ett av sjöfartsdirektoratet utfärdat passagerarfartygscertifikat för att få begagnas för passagerarbefordran. Ett villkor för utfärdande av sådant certifikat är att svävaren är godkänd av ARB och har av engelsk myndighet utfärdat tillstånd till passagerartrafik. Största antalet passagerare och största tillåtna vikt skall fastställas av sjöfartsdirektoratet som också skall lämna föreskrifter om svävarens bemanning och om befälhavarens kvalifikationer. Svävare får nyttjas endast när det är ljust och sikten är god samt då vindstyrkan inte överstiger 25 knop eller våghöjden är mer än 5 fot. Sjöfartsdirektoratet kan för särskilda typer av svävare sätta andra gränser för vindstyrka och våghöjd. Maximihastigheten skall godkännas av sjöfartsdirektoratet. En svävare får inte äventyra fartygs navigering. Den skall därför väja för fartyg och föra en särskild blinkande lanternan. När svävaren inte är luftburen skall den dock anses som ett fartyg. Föraren är ansvarig för svävarens sjövärdighet och för att dess skrov och maskineri överses i enlighet med en av sjöfartsdirektoratet fastställd plan. Översynen skall utföras av mekaniker som har godkänts av sjöfartsdirektoratet eller brittiska myndigheter. Av sjöfartsdirektoratet godkända dagböcker skall föras.

Vid utarbetandet av förslaget till föreskrifter övervägde kommittén frågan om det civilrättsliga ansvaret för skada i följd av trafik med svävare. Enligt kommitténs mening borde det gälla ett strikt skadeståndsansvar för sådana skador. Det strikta ansvaret borde i första hand gälla skador på tredje man men även skador på passagerare. Kommittén fann emellertid inget stöd i gällande lagstiftning för en bestämmelse med sådant innehåll eller för en föreskrift om försäkringsskyldighet för svävare. Kommittén an-

såg att sjölagens regler om redaransvarets begränsning inte borde gälla för svävare. Man löste frågan för den då aktuella trafiken genom att godta den försäkring som trafikföretaget Scanhover åtagit sig att vidmakthålla under den tid svävare begagnades i Norge. Försäkringsbeloppet för passagerare utgjorde 200 000 norska kronor för varje skadad person. I fråga om skador som vållats tredje man vid färd på land eller över vatten gällde ett totalt belopp av 4 miljoner norska kronor.

Kommittén fortsatte sitt arbete med att utarbeta ett förslag till provisorisk lag om svävare (Midlertidig lov om luftputefartøyer). Efter remiss till ett flertal myndigheter blev förslaget antaget den 17 juni 1966. I lagen anges att svävare skall uppfylla de bestämmelser som Konungen ger om konstruktion, inredning och utrustning. Konungen kan vidare utfärda bestämmelser om registrering, märkning, underhåll, besiktning, bemanning och förande av svävare samt föreskriva att tillstånd fordras för yrkesmässig trafik med svävare. Tillstånden, som skall vara tidsbegränsade och förenade med erforderliga villkor, skall meddelas av den myndighet Konungen bestämmer. Om Konungen inte förordnar annat skall försäkring eller annan godkänd säkerhet finnas för skador som kan uppstå till följd av brukandet av svävare.

Lagen inleds med en definition av begreppet "luftputefartøy (svevefartøy)". Därmed förstås en farkost "som under fart hviler på sammanpressat luft mellom fartøyets underside og den flate det beveger seg over". Det anges vidare att lagen "gjelder fart med slikt fartøy både til lands og til vanns". Av förarbetena till lagen (odelstingsprop. 60/1965-66), framgår att man närmast avsett amfibiesvävare av typen SR.N6 och SR.N4. Där sägs bl. a. att svävarnas "alminnelige operasjonsområde er emidlertid luften, fritt hevet over underlaget i en begrenset avstand (høyde)".

När lagen antogs föreskrevs att den skulle träda i kraft den dag Konungen förordnar och gälla t. o. m. den 31 december 1970.

Något förordnande om ikraftträdande har inte meddelats. Under 1970 har man förlängt lagens giltighet t. o. m. den 31 december 1975.

I propositionen med förslag till förlängd giltighet (odelstingsprop. 60/1969-70) uttalas att utvecklingen i fråga om svävare tagit längre tid än man till en början räknat med, men att svävarkommittén och sjöfartsdirektoratet, som följt utvecklingen av svävare i utlandet, är av den uppfattningen att det endast är en tidsfråga när användningen av svävare blir mer utbredd.

3.11 *Danmark*

Frågan hur man i Danmark skulle rättsligt reglera svävarfart aktualiserades sommaren 1965, när Scanhover ansökte om tillstånd att få bruka svävare i danska farvatten. Man fann det inte möjligt att med stöd av gällande lag fastställa föreskrifter för svävare och löste problemet genom att låta handelsministeriet utfärda tillstånd till trafiken. Tillstånden utfärdades i form av skrivelser ställda till Scanhover. Ett flertal olika villkor angavs och Scanhover anmodades att till handelsministeriet inge en skriftlig förklaring att man godtog de uppställda villkoren. De flesta villkoren överensstämde med villkoren i de engelska trafiktillstånden.

Den 22 december 1965 tillsatte handelsministeriet en kommitté med uppgift att utreda de tekniska, nautiska och juridiska problem som är förenade med användning av svävare. I kommittén ingår representanter för handelsministeriet, justitsministeriet, ministeriet for offentlige arbejder, direktoratet for statens skibstilsyn och statens luftfartsvæsen. Kommittén, som antagit namnet utvalget vedrørende luftpudefartøjer, har inte haft något sammanträde sedan februari 1966.

4.1 IMCO

Första gången frågor om svävare aktualiserades inom Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) var i mars 1965 genom en inläga från Storbritannien till organisationens sjöfartssäkerhetskommitté. I inlagan lämnades uppgifter om utvecklingsarbetet med svävare i Storbritannien och om den trafik som ägt rum. Till inlagan var fogad den under 3.1.3 omtalade i mars 1965 utfärdade Admiralty Notice to Mariners enligt vilken svävare såvitt gäller tillämpningen av de internationella sjövägsreglerna skall anses som fartyg och följa vad dessa regler innehåller i fråga om maskindrivna fartyg. I inlagan hemställdes att sjöfartssäkerhetskommittén skulle rekommendera övriga medlemsstater att utfärda liknande meddelanden till sjöfarande.

Vid sjöfartssäkerhetskommitténs tionde session våren 1965 tillsattes en underkommitté med uppgift att undersöka de driftsmässiga kraven på sjötrafiksäkerheten för speciella typer av farkoster såsom bärplansbåtar och svävare. Undersökningen skulle även omfatta frågor rörande radiokommunikationer och bärgningsredskap. De spörsmål som aktualiserats genom Storbritanniens hemställan hänsköts till denna underkommitté.

I samband med en under år 1966 gjord omorganisation av IMCO:s underorgan över-

fördes de frågor som skulle ha behandlats av nämnda underkommitté på tre nybildade underkommittéer, en för sjötrafiksäkerheten, en för radiokommunikationer och en för bärgningsredskap.

Underkommittén för sjötrafiksäkerheten skall enligt sina direktiv bl. a. undersöka vilka bestämmelser i fråga om sjötrafiksäkerheten som bör gälla för svävare och bärplansbåtar. I direktiven anges att sådana bestämmelser skall kunna innehålla föreskrifter om årstider och områden för trafiken och föreskrifter om trafik under mörker, navigeringsutrustning samt ljus- och ljudsignaler.

Vid kommitténs första sammanträde, som hölls i juni och juli 1966, förelåg en av sekretariatet upprättad handling, vari behandlades frågor rörande tillämpligheten av kapitel V i 1960 års säkerhetskonvention och av de internationella sjövägsreglerna. Beträffande förstnämnda fråga anfördes att underkommittén särskilt borde uppmärksamma reglerna 7 (farten i närheten av is), 8 (router över Nord-Atlanten), 10 (meddelande om nöd – skyldigheter och förfarande), 12 (radiopejlaparat) och 13 (bemanning). I fråga om sjövägsreglerna framhöll sekretariatet att definitionen av begreppet fartyg i regel 1c 1) syntes kunna omfatta även bärplansbåtar och svävare men att det kunde finnas fall då en tillämpning av reglerna framstod som varken lämplig eller tillräcklig. Med hänsyn till de svårigheter som är

förknippade med att ändra sjövägsreglerna borde dock underkommittén enligt sekretariatets mening överväga om det verkligen var nödvändigt att föranstalta om särskilda regler för ifrågavarande farkosttyper.

Vid underkommitténs sammanträde förelåg vidare en skrivelse från Storbritannien vari föreslogs vissa ändringar i sjövägsreglerna, bl. a. i reglerna 21 och 27 samt definitionen i regel 1c 1). Sistnämnda regel skulle enligt förslaget utökas med en definition av begreppet air cushion vehicle.

Underkommittén beslöt vid sammanträdet att rekommendera att vad som stadgas i de internationella sjövägsreglerna för fartyg och maskindrivna fartyg skall gälla även för bärplansbåtar och sväware. Kommittén underströk dock att det vid tillämpningen av reglerna särskilt skall beaktas dessa farkosters manöverförmåga, höga hastigheter och eventuella svårigheter att uppfatta ljudsignaler från fartyg. Man hänvisade i dessa sammanhang till regel 21. Kommittén påpekade vidare att vissa av dessa farkosters lanternor inte med säkerhet anger den verkliga kursen och att de därför bör utrustas med en särskild blinkande varningslaterna. I fråga om övriga sjötrafiksäkerhetsfrågor rekommenderade kommittén att farkosterna skulle rätta sig efter reglerna i kapitel V i säkerhetskonventionen. Kommittén beslöt att uppskjuta behandlingen av frågor rörande årstider och områden för trafik, trafik under mörker samt navigeringsutrustning. Såvitt är känt föreligger ännu inte något ställningstagande från underkommittén beträffande dessa frågor.

De av underkommittén gjorda rekommendationerna behandlades vid sjöfartssäkerhetskommitténs fjortonde session, som hölls i oktober 1966. Kommittén godkände underkommitténs ovan redovisade förslag rörande styrningsregler och ljussignaler. Man godtog även förslaget att farkosterna skulle följa sjötrafiksäkerhetsreglerna i kapitel V i säkerhetskonventionen.

Vid samma session beslöt sjöfartssäkerhetskommittén att hos organisationens församling framlägga förslag till ändring av regel

4 i kapitel I i säkerhetskonventionen. Ändringsförslaget antogs av församlingen i oktober 1967. Ändringen utgörs av ett tillägg till regel 4 – regel 4 (b) – enligt vilket medlemsstaterna berättigas att meddela de eftergifter från bestämmelserna i kapitlen II–IV, som bedöms vara erforderliga för att utvecklingen av nya typer av farkoster inte skall hämmas. I skrivelse från IMCO:s sekretariat till svävarfartsutredningen uppges att den nya bestämmelsen avser bl. a. bärplansbåtar och sväware.

Underkommittén för radiokommunikationer skall enligt sina direktiv bl. a. undersöka kraven på radiokommunikationsmedel för bärplansbåtar och sväware. Vid sammanträde i september 1966 konstaterade kommittén att de farkoster av denna typ, som då var i trafik, i huvudsak följde säkerhetskonventionens regler om radioutrustning. Kommittén fann det önskvärt med en sådan ordning men uttalade att det inte borde uppställas så stränga krav att utvecklingen av nya farkosttyper hämmades. Vid sammanträde i februari 1967 uppmärksammade kommittén det föreslagna tillägget till regel 4 i kapitel I i konventionen. Man anförde i anslutning här till att tillägget kunde möjliggöra en tillräckligt smidig reglering av kraven på radiokommunikationsmedel för bärplansbåtar och sväware.

Frågan om kraven på radio för sväware behandlades på nytt vid kommitténs sammanträde i januari 1970. Vid sammanträdet framfördes kritiska synpunkter på det nuvarande för fartyg gällande tonnagegränssystemet såsom norm för kravet på radioutrustning ombord. Detta system ansågs särskilt olämpligt för sväware. Man ansåg att antalet människor ombord och routens avstånd från land i stället borde vara avgörande. Man enades bl. a. om att rekommendera att sväware vid korta internationella resor skall vara utrustade med gränsvågstelefon samt, om gränsvågen inte ger tillräcklig hörbarhet, reservsändare för långväg betjäna av telegrafist. I diskussionen förutsattes att radioutrustningens vikt och volym inte skulle få inverka menligt på de speciella

egenskaper som är utmärkande för svävare.

Underkommittén för bärgningsredskap fastslog vid sammanträde i november 1966 att i huvudsak samma fordringar i fråga om bärgningsredskap bör gälla för bärplansbåtar och svävare. Kommittén upprättade ett förslag rörande de bärgningsredskap som dessa slags farkoster bör medföra på internationella resor. Kommitténs förslag har behandlats av sjöfartssäkerhetskommittén vid två tillfällen. Vid dess femtonde session i mars 1967 fastställdes rekommendationer avseende bärgningsredskap för bärplansbåtar och vid den sjuttonde sessionen i mars 1968 liknande rekommendationer för svävare. Dessa rekommendationer har senare antagits av församlingen. Vid båda tillfällena uttalades att de regeringar som avser att utfärda särskilda regler för dessa typer av farkoster i huvudsak bör följa bestämmelserna i kapitel III i säkerhetskonventionen.

Vid *sjöfartssäkerhetskommitténs sjuttonde session* behandlades en inläga från Storbritannien med rubriken Hovercraft Legislation. I inlagan redogörs för det arbete som då pågick med utarbetandet av förslaget till Hovercraft Act. Där uttrycks den förhoppningen att kommittén och dess underkommittéer fortsätter arbetet med bestämmelser för svävare. Kommittén beslöt att bordlägga frågan till nästa sammanträde.

De av Storbritannien aktualiserade frågorna behandlas av USA i en inläga till *sjöfartssäkerhetskommitténs artonde session*. Inlagan inleds med synpunkter på frågan om en definition av svävarbegreppet. Man uttalar att det framstår som svårt att definiera begreppet svävare med hänsyn till alla existerande farkostkonstruktioner som på ett eller annat sätt kan lyftas upp så att skrovet helt eller delvis frigörs från friktionen mot vatten. Det görs gällande att svävare, bärplansbåtar och andra liknande farkosttyper bör hänföras till en kategori med benämningen High-Speed, High Froude Number Craft. I inlagan sägs vidare att vissa bestämmelser i säkerhetskonventionen torde vara svåra att tillämpa på dessa farkosttyper. Trots detta anser man att kon-

ventionen bör kunna användas som utgångspunkt då det gäller att fastställa en godtagbar säkerhetsnivå. Det sägs att arbete härmed därför bör påbörjas snarast och göras inom ramen för säkerhetskonventionen.

Vid *sjöfartssäkerhetskommitténs artonde session* hösten 1968 bestämdes att underkommittén för brandskydd, underkommittén för fartygs konstruktion och utrustning samt underkommittén för rumsindelning och stabilitet skulle överväga i vilken utsträckning nya typer av farkoster som svävare och bärplansbåtar skall vara underkastade reglerna i säkerhetskonventionen. Kommittén beslöt vidare att bereda medlemsstater med erfarenhet av trafik med sådana farkoster att inkomma med upplysningar om gällande eller planlagda säkerhetsföreskrifter avseende dessa farkosttyper samt med synpunkter på i vad mån säkerhetskonventionen kan tillämpas på dem.

Underkommittén för brandskydd har utarbetat brandskyddsbestämmelser för svävare som antagits av sjöfartssäkerhetskommittén vid dess tjuogoandra session. Bestämmelserna uppges vara utformade så att man såvitt gäller svävare skall få en säkerhetsnivå fullt motsvarande den som gäller för fartyg enligt bestämmelserna i delarna G-H i kapitel II i säkerhetskonventionen. I fråga om bestämmelsernas tillämpning anges bl. a. att de skall gälla för svävare som byggts efter bestämmelsernas ikraftträdande och som medför fler än 12 men inte fler än 200 passagerare.

Vid *underkommitténs för fartygs konstruktion och utrustning* sammanträde i januari 1970 beslöts att vissa regler i kapitel II i säkerhetskonventionen skulle bearbetas i samband med det pågående arbetet med bestämmelser för svävare, bärplansbåtar och liknande farkoster. Underkommittén uppmanade vidare medlemsstaterna att senast hösten 1970 inkomma med kommentarer och förslag såvitt gäller kommitténs ifrågavarande arbete. Sjöfartssäkerhetskommittén har under 1971 antagit ett av underkommittén i februari 1971 framlagt förslag att en av underkommittén tillsatt arbetsgrupp skall

fortsätta arbetet med dessa frågor. Några förslag har ännu inte utarbetats.

Underkommittén för rumsindelning och stabilitet har tillsatt en arbetsgrupp med uppgift att utarbeta förslag till bestämmelser för svävare. I arbetsgruppen ingår delegater från Canada, Frankrike och Storbritannien. I en rapport till det sammanträde som underkommittén höll i början av 1971 behandlar arbetsgruppen dels vilka stabilitetsregler som bör gälla då svävaren är luftburen och dels vad som bör krävas då svävaren är vattenburen, dvs. då den framförs som ett deplacerande fartyg. Beträffande förstnämnda fråga anmärker arbetsgruppen bl. a. att det inte är möjligt att framlägga något förslag förrän tillgängliga upplysningar om svävare kompletterats. Man framhåller vidare att frågan kompliceras av att det finns så många olika slags typer av svävare såsom sidokölssvävare, amfibiesvävare och halvamfibiska svävare. I fråga om stabilitetsregler för vattenburna svävare – water-borne stability – uppges att arbetsgruppen kommit till den slutsatsen att det skulle vara olämpligt att tillämpa de för fartyg gällande regler som finns i kapitel II i säkerhetskonventionen och att arbetsgruppen därför rekommenderar att särskilda regler avseende svävare utarbetas. I anslutning härtill anmärker arbetsgruppen att inte heller reglerna i 1966 års lastlinjekonvention utan vidare kan göras tillämpliga på svävare. I en bilaga till rapporten redovisas ett av arbetsgruppen gjort förslag till stabilitetsregler för vattenburna svävare. Det framhålls dock att det med hänsyn till den pågående tekniska utvecklingen är angeläget att dessa regler fortlöpande granskas och förnyas. Arbetsgruppens förslag har i september 1971 antagits av sjöfartssäkerhetskommittén.

4.2 ICAO

I annex 7 till 1944 års luftfartskonvention finns bl. a. en definition av begreppet luftfartyg samt en klassificering av olika typer av luftfartyg. Definitionen hade tidigare följande lydelse: "Aircraft. Any machine that can

derive support in the atmosphere from the reactions of the air." Samma definition fanns i flera andra annex. Motsvarande begreppsbestämning återfinns i luftfartsstyrelsens med stöd av luftfartskungörelsen utfärdade driftsbestämmelser, där det anges att med luftfartyg förstås en farkost, som erhåller bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner.

Under 1962 behandlades inom den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) ett förslag att begreppet air cushion vehicle skulle införas i annex 7. Man beslöt därvid att sekretariatet skulle göra en undersökning av frågan.

Vid ett av ICAO:s underorgans (Third Accident Investigation Division) sammanträde under 1965 uppmärksammades att definitionen i annex 7 av luftfartygsbegreppet syntes kunna omfatta svävare. Frågan hän-sköts till luftfartskommissionen som anmodade sekretariatet att vidtaga erforderliga åtgärder.

Sedan en undersökning gjorts av vissa länders inställning till de aktualiserade frågorna föreslog sekretariatet att definitionen skulle ändras så att den inte kom att omfatta svävare. Vid sammanträde i september 1966 beslöt luftfartskommissionen att bereda medlemsstaterna tillfälle att yttra sig över den föreslagna ändringen.

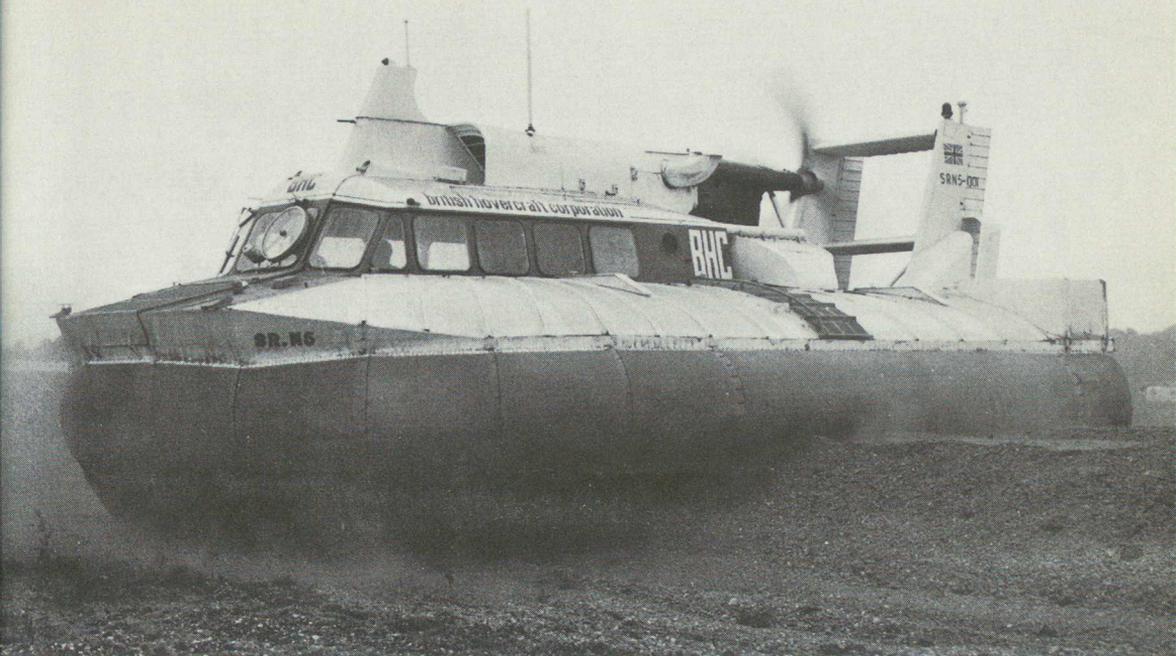
Vid sammanträde i november 1967 fastställde ICAO:s råd en ny definition med följande lydelse: "Aircraft. Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air (other than the reactions of the air against the earth's surface)." Den gjorda ändringen, som alltså innebär att svävare faller utanför luftfartygsbegreppet, trädde i kraft den 7 mars 1968.

4.3 CMI

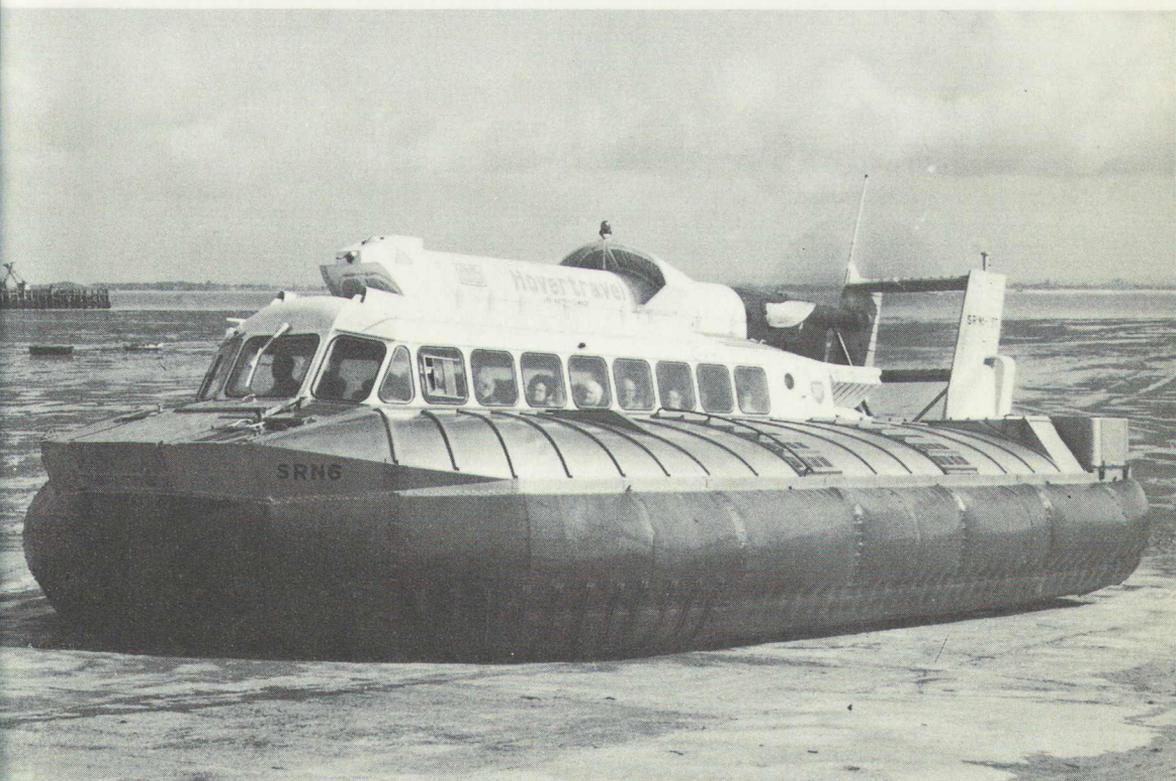
Inom Comité Maritime International (CMI) har utarbetats ett konventionsutkast avseende bl. a. registrering, sjöpanträtt, hypotek och ansvarighetsregler (CMI Documentation 1969 III s. 154 ff). Utkastet är enligt den

inledande artikeln tillämpligt på alla sjöfar-koster med sådan konstruktion att skrovet helt eller delvis frigörs från friktionen mot vatten, "all nautical craft with an emerged hull". Som exempel härpå nämns svävare och bärplansbåtar.

Konventionsutkastet har tillställts till CMI anslutna nationella institutioner för yttrande. Den svenska föreningen uttalar i sitt yttrande att det, såvitt gäller de frågor som behandlas i konventionsutkastet, torde finnas anledning att likställa bärplansbåtar med konventionella fartyg. Föreningen anser därför att det fortsatta arbetet bör begränsas till att avse svävare. Man uttalar vidare att det kommande arbetet med konventionen bör inriktas på frågan om nu gällande konventioner beträffande sjötransporter kan göras tillämpliga på yrkesmässig svävartrafik.



BHC:s amfibiesvävare SR.N5



BHC:s amfibiesvävare SR.N6



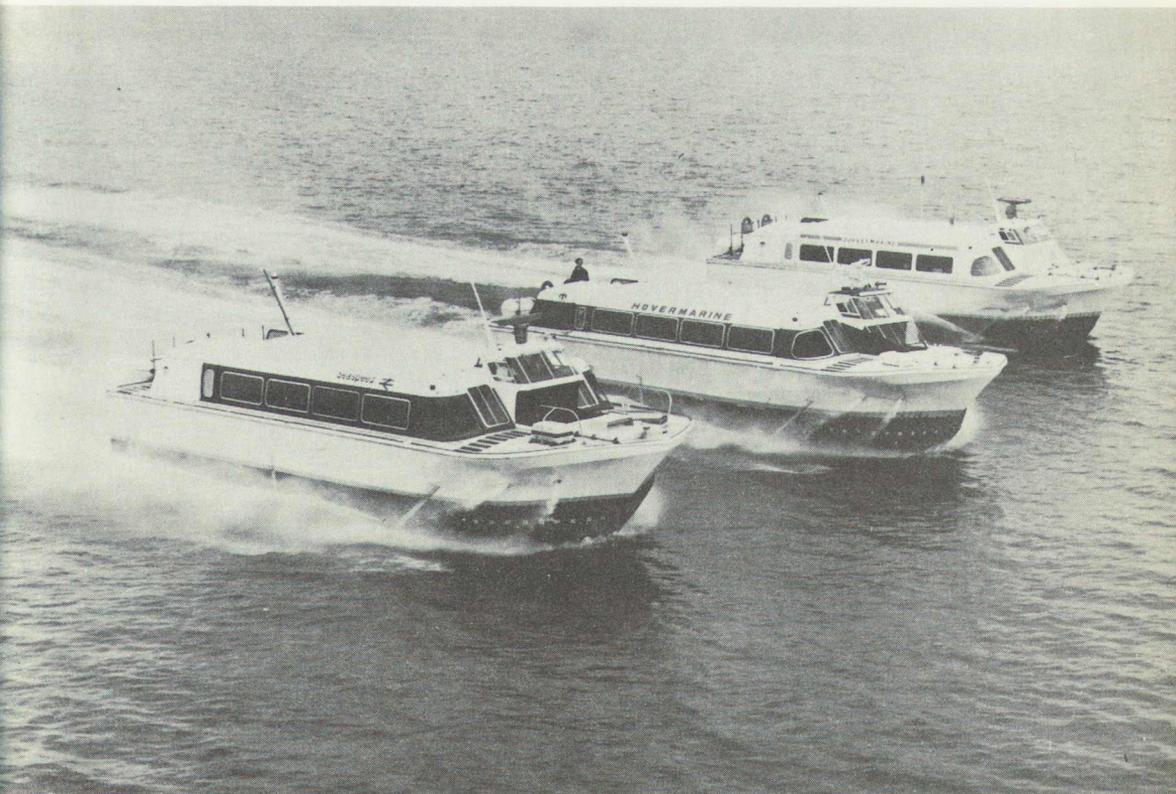
SR.N4, världens största amfibiesvävare

Den franska amfibiesvävaren Naviplane N 300





Amfibiesvävare tillverkade av Hover-Air Ltd, tvåsitsiga Hover Hawk och ensitsiga Hover Hornet



Sidokölssvävaren HM.2



Svärbilen Terraplane BC 7



Den lilla landgående svävaren Minor avsedd bl.a. för nöjesfält

Allmänna synpunkter på utformningen av en lagstiftning om svävare

5.1 *Inledning*

Vid utarbetandet av utredningens direktiv var tillgängligt material om svävare mycket ofullständigt. Den beskrivning av svävaren som återfinns där tar närmast sikte på amfibiesvävare med aerostatisk lyftkraft. Som framgår av redogörelsen i första kapitlet finns det emellertid en mångfald olika slags transportmedel som kan föras in under begreppet svävare. Dessa har det gemensamt att de helt eller delvis kan bäras upp av en eller flera luftkuddar men skiljer sig i övrigt från varandra i fråga om såväl utformning som användbarhet.

Utredningen har inte ansett det möjligt att begränsa sitt arbete till att avse endast amfibiesvävare. Det har framstått som nödvändigt att även ta ställning till vilka regler som bör gälla för sådana svävar typer som endast kan framföras över vatten och sådana som är konstruerade enbart för trafik över land.

5.2 *Behovet av bestämmelser*

Trafik med svävare har här i riket förekommit i mycket ringa omfattning. Såvitt för utredningen är bekant föreligger för närvarande inga andra planer på yrkesmässig trafik än den under 1.7 nämnda med amfibiesvävaren CC-7 och den halvamfibiska VT-1.

Under 1971 har dock intresset för mindre svävare ökat och man torde kunna räkna med att vissa sådana svävar typer snart kommer att marknadsföras här.

På grund av det anförda kan det ifrågasättas om det nu föreligger behov av andra bestämmelser än den gällande förordningen om tillstånd för brukande av svävare. Enligt bestämmelserna däri kan tillstånd förenas med villkor för brukandet. Härigenom kan man i varje särskilt fall ge de föreskrifter som bedöms erforderliga i trafiksäkerhetens intresse. I fråga om de hittills aktuella svävarna har det varit möjligt att i huvudsak knyta an till sådana föreskrifter som angetts i de engelska trafik tillstånden. Frågor angående ansvar för skada i följd av trafik med svävare har gått att lösa genom föreskrifter om skyldighet att vidmakthålla försäkringar.

Enligt utredningens mening skulle man utan större olägenheter kunna behålla den nuvarande ordningen under de närmaste åren i fråga om yrkesmässig passagerar- och godstrafik med svävare. Tillståndsförfarandet får emellertid anses klart olämpligt såvitt gäller annan trafik. Förordningen gäller ju allt brukande av svävare. Det krävs alltså tillstånd även för provturer, demonstrationer o. dyl. samt för brukande av små svävare avsedda för privat bruk. Tillstånd fordras även om brukandet uteslutande äger rum inom enskilt område. Den nu gällande regleringen är även olämplig med hänsyn till att

det saknas en bestämning av begreppet svävare. Det har redan vid flera tillfällen uppkommit tvekan om vissa farkosttyper skall anses som svävare.

Att beakta i detta sammanhang är vidare att svävarfartsutredningen hittills fungerat som remissinstans i fråga om de ansökningar som gjorts om tillstånd att få bruka svävare. Utredningen har därvid införskaffat det material som varit nödvändigt för ett ställningstagande till ansökningarna. Utredningen har vidare kunnat betjäna allmänheten vid förfrågningar om svävare. Det framstår därför som önskvärt att man nu får fastställt vilken eller vilka myndigheter som i fortsättningen skall handlägga ärenden om svävarfart här i riket, så att de vid behov kan tillföras erforderlig expertis.

De bestämmelser som reglerar sjö- och landtrafik kan inte utan vidare göras tillämpliga på svävare. Enligt utredningens mening är det därför nödvändigt med en särskild rättslig reglering av svävartrafiken. Starka skäl talar för en lösning liknande den man valt i Storbritannien, det land som har störst erfarenhet av svävartrafik. Som framgår av redogörelsen under 3.1.2 gäller i Storbritannien att svävaren skall anses som ett transportmedel av nytt slag och inte som fartyg, luftfartyg eller motorfordon.

5.3 Begreppet svävare

Av vad som anförts i första kapitlet framgår att till svävarbegreppet i dess vidaste bemärkelse kan hänföras en mängd delvis ganska artskilda typer av transportmedel. Det har ansetts lämpligt att begränsa den särskilda rättsliga regleringen av svävarfart till vissa av dessa typer. I 1 § första stycket i förslaget fastslås att svävarfartslagen omfattar endast svävare med aerostatisk lyftkraft. Andra stycket innebär en ytterligare begränsning i det att två särpräglade typer inom det aerostatiska systemet undantas. Tredje stycket i 1 § och andra bestämmelser i förslaget öppnar möjligheter att ändra den i första och andra styckena gjorda gränsdrag-

ningen både i utvidgande och inskränkande riktning. I det följande redovisas de skäl på vilka utredningen grundar sitt ställningstagande i förevarande hänseende.

5.3.1 Svävare med aerostatisk lyftkraft

5.3.1.1 Amfibiesvävare

Amfibiesvävaren med aerostatisk lyftkraft är den typ av svävare som mest skiljer sig från konventionella transportmedel. Redan det förhållandet att svävaren har amfibieförmåga kan ge upphov till problem av rättslig art med hänsyn till den gällande uppdelningen i de tre rättsområdena sjörätten, lufträtten och vägtrafikerätten. Det framstår därför som uppenbart att svävarfartsbestämmelserna bör gälla för denna svävartyp.

5.3.1.2 Vattenbundna svävare

Som framhållits tidigare finns det mycket som talar för att man när det gäller vattenbundna svävare endast är i början av en teknisk utveckling. Det är enligt utredningens mening svårt att överblicka vart denna utveckling kommer att leda. Det förefaller dock troligt att det i framtiden kommer att tillverkas en mångfald olika typer.

Den hittills mest utvecklade vattenbundna svävaren är sidokölssvävaren. Det finns enligt utredningens mening flera skäl som talar för att en framkomlig väg skulle vara att betrakta denna svävartyp som fartyg och alltså låta reglerna för fartyg vara tillämpliga. Efter ingående överväganden har utredningen emellertid stannat för att låta de föreslagna svävarfartsreglerna gälla även sidokölssvävare. För ett sådant ställningstagande talar bland annat att man i Storbritannien hänför sidokölssvävare till begreppet hovercraft i Hovercraft Act. Därtill kommer att endast vissa av de för konventionella deplacerande fartyg gällande konstruktionsbestämmelserna torde gå att tillämpa på sido-

kölssvävare. Vidare bör framhållas att de mycket allmänt hållna regler som föreslås gälla för svävare är gynnsamma för den tekniska utvecklingen.

Även när det gäller andra typer av vattenbundna svävare har utredningen ansett övervägande skäl tala för att de skall hänföras under begreppet svävare. Man vet ännu tämligen litet om dessa och det framstår därför som lämpligast att låta de föreslagna allmänt hållna svävarfartsreglerna vara tillämpliga.

I detta sammanhang bör dock framhållas vad som föreslås gälla enligt 3 § andra stycket, nämligen att Kungl. Maj:t kan bestämma att för vattenbunden svävare skall, helt eller delvis, gälla vad som föreskrivs i sjölagen och annan lagstiftning om fartyg. Härigenom skapas möjlighet att i varje enskilt fall ta ställning till om en vattenbunden svävares konstruktion och prestanda är av sådan beskaffenhet att reglerna för fartyg bör gälla.

5.3.1.3 Landgående svävare

Vad först angår sådana för enbart landtrafik konstruerade svävare som är helt luftburna anser utredningen att svävarfartsbestämmelserna bör vara tillämpliga. Dessa transportmedel faller helt utanför det legala fordonsbegreppet och mycket få av bestämmelserna i de centrala vägtrafikförfattningarna torde gå att tillämpa.

Med hjul försedda landsvävare blir om annat inte bestäms att betrakta som fordon enligt vägtrafikförfattningarna. Svävare som är utrustade endast med stödhjul med uppgift att motverka avdrift och underlätta styrning torde bara i undantagsfall vara lämpade för vägtrafik. Med hänsyn härtill och då dessa svävare i fråga om konstruktion och prestanda på väsentliga punkter avviker från konventionella fordon måste vägtrafikförfattningarnas bestämmelser anses mindre väl lämpade. När det gäller svävare av typen Terraplane BC 7 – svävarbilar – är läget ett annat. Dessa svävare är försedda med driv-

hjul och liknar även i flera andra avseenden konventionella bilar. Utredningen har övervägt en huvudregel enligt vilken svävarbilar skulle vara underkastade vad som gäller för fordon. Denna bestämmelse skulle kompletteras med en föreskrift enligt vilken skulle kunna förordnas att bestämmelserna för svävare i stället skall gälla. Utredningen har emellertid valt en lösning enligt vilken huvudregeln är den att svävarbilar skall anses som svävare. Denna regel kompletteras med föreskriften i 18 § sista stycket enligt vilken det kan förordnas att en med drivhjul försedd svävare skall vara underkastad de regler som gäller för fordon. En sådan lösning anser utredningen vara mest tilltalande med hänsyn till den ovisshet som än så länge gäller i fråga om vilka svävarkonstruktioner av ifrågavarande typ som kommer att utvecklas.

5.3.2 Svävare med aerodynamisk lyftkraft

Farkoster som utnyttjar aerodynamisk lyftkraft är regelmässigt att hänföra till vattenbundna svävare. Oftast är de försedda med vattenpropellrar men även om framdrivningen åstadkommes med luftpropellrar torde farkosttypen endast vara lämpad för transporter till sjöss. Om man väljer att låta de föreslagna svävarfartsreglerna gälla också aerodynamiska svävare skulle man enligt utredningens bedömande lätt kunna få besvärliga gränsfall eftersom många små snabba motorbåtar under gång – genom att utnyttja bl. a. aerodynamiska krafter – är mer eller mindre luftburna. Utredningen har därför funnit den huvudregeln lämplig att svävarfartsreglerna inte skall gälla för de aerodynamiska svävarna. Genom det föreslagna stadgandet i 1 § tredje stycket öppnas emellertid möjlighet att i det enskilda fallet ta ställning till om svävarfartslagen framstår som lämpligare regelsystem än andra bestämmelser.

5.3.3 Luftkuddetransportörer

Med luftkuddetransportörer avses som anges

i första kapitlet anordningar utan eget framdrivningsmaskineri avsedda för transporter på landsväg eller vid godshantering i fabriker, lagerlokaler o. dyl.

De hittills konstruerade större transportörerna avsedda att dragas av särskilda dragfordon faller utanför fordonsbegreppet och utredningen har funnit lämpligast att trafik med sådana regleras genom bestämmelserna i den föreslagna svävarfartslagen. Genom vad som föreslås gälla enligt 18 § tredje stycket får trafiksäkerhetsverket möjlighet att medge att sådana transportörer används för transporter på väg.

Luftkuddetransportörer för godshantering i fabriker o. dyl. är ofta konstruerade för att framföras med handkraft. Enligt utredningens mening bör erforderlig kontroll över anordningar som skall framföras på detta sätt kunna genomföras med stöd av arbetarskyddslagen (1949:1) och därtill hörande författningar. De bör därför inte omfattas av svävarfartsbestämmelserna.

5.3.4 Spårbundna sväware

Utredningen har funnit det uppenbart att eventuell trafik här i riket med svävtåg måste göras till föremål för särskild rättslig reglering. För anläggning av enskild järnväg krävs av Kungl. Maj:t meddelad koncession som kan vara förenad med villkor av olika slag. Liknande reglering synes böra gälla även för trafik med spårbundna sväware. De bestämmelser som föreslås gälla för andra typer av sväware bör av naturliga skäl inte göras tillämpliga på spårbundna sväware. Utredningens uppdrag kan inte anses omfatta att föreslå regler för spårbunden svävarfart.

5.4 Typ av lagstiftning

Utredningen har övervägt om erforderliga bestämmelser bör samlas i en författning eller meddelas genom komplettering av för andra transportmedel gällande regler. Enligt utredningens mening är det lämpligast att

meddela alla bestämmelser om sväware i en författning. Alternativet att komplettera de regler som gäller för andra transportmedel har utredningen funnit opraktiskt och svåröverskådligt framför allt med hänsyn till att det fordras bestämmelser för såväl sjö- som landtrafik.

Den valda lagstiftningsmetoden utesluter naturligtvis inte att man genom hänvisning till för andra transportmedel gällande regler kan göra dessa tillämpliga på sväware. Utredningens förslag innehåller ett flertal sådana hänvisningar, främst till sjöfartsbestämmelser. Utredningen har arbetat med målet att söka begränsa särbestämmelserna i så hög grad som möjligt.

5.5 Huvudlinjerna i förslaget

Utredningen har med hänsyn till den fortgående tekniska utvecklingen och till att erfarenheterna av trafik med sväware är förhållandevis ringa ansett det lämpligt att föreslå endast allmänt hållna bestämmelser. Även det pågående internationella samarbetet talar emot annat än generella bestämmelser.

Lagförslaget är självfallet inte att betrakta som en slutlig lösning av ifrågavarande lagstiftningsproblem. Såvitt utredningen kan bedöma bör det dock bli möjligt att med stöd av de föreslagna bestämmelserna på ett tillfredsställande sätt reglera trafiken med sväware under i varje fall de närmaste 5–10 åren.

Som framgått anser utredningen att den rättsliga regleringen av svävarfart bör begränsas till vissa typer av sväware. Genom den redan berörda föreskriften i 1 § tredje stycket kan förordnas att lagen helt eller delvis skall tillämpas jämväl i fråga om andra transportmedel.

Utredningen föreslår inga särbestämmelser för utländska sväware. Förslaget gäller därför även dessa. Det föreslås gälla även för svensk sväware som används för trafik utomlands. Av allmänt godtagna folkrättsliga grundsatser följer dock att svensk rätt kan få vika för utländsk lagstiftning.

5.5.1 Svävarfart över vatten

Den trafik med svävare som hittills förekommit har huvudsakligen avsett trafik till sjöss. Såvitt kan bedömas torde även de flesta av framtidens svävare komma att bli sjötransportmedel.

Det framstår som naturligt att de författningar som reglerar sjöfarten i så stor utsträckning som möjligt blir tillämpliga på svävarfart över vatten. Vid utarbetandet av bestämmelserna för sådan svävarfart har den vägledande principen därför varit att i så hög grad som möjligt knyta an till sjöfartsreglerna. Det sagda gäller särskilt sådana svävare som endast kan framföras över vatten. Genom vad som föreslås gälla enligt 3 § andra stycket i förslaget blir det, som redan framgått, sålunda möjligt att bestämma att för sådana svävare skall i stället för svävarfartslagen gälla vad som föreskrivs i sjölagen och annan lagstiftning om fartyg.

Utredningen föreslår, såsom närmare framgår av vad som anförs i sjätte kapitlet, att sjöfartsverket bör vara den myndighet som har huvudansvaret för tillsynen av svävare som används för trafik över vatten. De regler som föreslås för tillsynen av dylika svävare har utredningen sökt utarbeta så att sjöfartsverket och andra berörda myndigheter kan använda i stort sett samma arbetsrutin som gäller för tillsyn av fartyg. Förslaget upptar därför flera hänvisningar till fartygssäkerhetslagen. Denna lags bestämmelser om certifikat och tillsynsförrättningar har dock bedömts inte kunna tillämpas på svävare. Detsamma gäller kompetenskraven för fartygsbefäl. Förslagets bestämmelser angående dessa frågor överensstämmer därför mera med de allmänt hållna föreskrifter som finns i luftfartsförfattningarna.

Några regler motsvarande fartygssäkerhetslagens bestämmelser om tillverkningskontroll upptas inte i förslaget (se mera härom i sjätte kapitlet under 13 §).

Ett flertal föreskrifter i lagstiftningen om fartyg upptar skilda regler för fartyg av olika storlek. Som mått på storleken används fartygets dräktighet eller skrovmått. Luft-

fartsförfattningarna gäller i allmänhet alla luftfartyg utan begränsning i fråga om storlek och användning.

Reglerna kan inte vara lika för alla slags svävare. Kontrollen av säkerheten på större svävare måste självfallet vara en helt annan än i fråga om små fritidssvävare. Kunskapen om svävare är dock alltför begränsad för att man redan nu skall kunna fastslå storleksgränser uttryckta i vikt, dräktighet eller skrovmått. Det har därför ansetts lämpligare att tills vidare bara skilja mellan svävare som används för yrkesmässig person- eller godsbefordran och andra svävare.

I fråga om den yrkesmässiga trafiken föreslås regler om obligatorisk kontroll av trafikvärdighet, bemanning m. m. Beträffande andra svävare föreslås anmälningskyldighet till sjöfartsverket.

Enligt den föreslagna ordningen får sjöfartsverket möjlighet att kontrollera all svävartrafik över vatten inom svenskt territorium. Några särskilda registreringsbestämmelser har därför inte ansetts erforderliga.

En fråga som har samband med spørsmålet om registrering av svävare är om behov finns att låta reglerna om fartygsinteckning gälla svävare. En förutsättning för att ett fartyg skall få intecknas är enligt såväl gällande rätt (lagen (1901:26 s. 1) om inteckning i fartyg) som de av sjölagskommittén föreslagna nya reglerna om fartygsinteckning (SOU 1970:74) att fartyget är infört i fartygsregistret (skeppsregistret).

Vid sin behandling av de föreslagna nya registreringsbestämmelsernas tillämplighet på svävare anför sjölagskommittén (SOU 1970:74 s. 88) att den utgått från att svävare ej utan vidare kan anses som fartyg i vedertagen mening och att svävare därför inte omfattas av kommitténs förslag till registrering. I anslutning härtill uttalar sjölagskommittén följande som överensstämmer med utredningens ståndpunkt.

I den mån egendom av förevarande slag ej uppfyller kraven för att vara fartyg kan den, sedan förlagsinteckning – som förutsatte att fråga var om industriell rörelse – numera ersatts av företagsinteckning, tänkas bli föremål för sådan säkerhetsrätt. Enligt kommitténs mening får det anses

tillräckligt för kreditsäkerhetsändamål. En utvidgning av skeppsregistreringen till annat än fartyg skulle f.ö. leda till betydande teoretiska och praktiska avgränsningsproblem.

Efter ett förordnande enligt förslagets 3 § andra stycket att för svävare skall gälla vad som föreskrivs om fartyg blir det dock möjligt att få en svävare införd i fartygsregistret (skeppsregistret). Härefter blir alltså reglerna om fartygsinteckning tillämpliga. Ett förordnande av angivet slag bör kunna ges även innan svävaren är byggd. Bestämmelserna om skeppsbyggen och skeppsbyggnadsregistret i sjölagsskottens förslag (SOU 1970:74) blir då tillämpliga om förutsättningarna i övrigt är för handen.

Sjölagens regler om bärgning och om sjöpanträtt för anspråk på bärgarlön föreslås tillämpliga på svävare. Det har dock ansetts att vad som där föreskrivs om andra sjöpanterättiga fordringar inte bör gälla svävare (se härom i sjätte kapitlet under 29 §).

Vad som inledningsvis sagts om att de för sjöfarten gällande reglerna i så stor utsträckning som möjligt bör göras tillämpliga på svävare gäller i särskilt hög grad bestämmelser som har karaktären av trafikföreskrifter. Dessa föreslås bli tillämpliga på svävare. Kungl. Maj:t bör dock bemyndigas att medge undantag och meddela de ytterligare föreskrifter som kan visa sig behövliga.

Med hänsyn till risken för bl. a. bullerstörningar är det enligt utredningens mening nödvändigt med en regel som gör det möjligt att förbjuda trafik med svävare inom visst vattenområde.

Förslaget innehåller inga bestämmelser om sjöfartsavgifter för svävare. Denna fråga ligger vid sidan av utredningens direktiv. Föreskrifter om tillämpning av fyravgiftskungörelsen (1970:702) på svävare torde kunna meddelas av sjöfartsverket med stöd av kungörelsens 20 §.

Förslaget upptar inte heller föreskrifter om avgifter för sjöfartsverkets befattning med svävare. Denna fråga torde få lösas i enlighet med vad som gäller för fartyg. Enligt 1 kap. 21 § fartygssäkerhetskungörelsen skall det för tillsynsförrättningar och

certifikat utgå avgift enligt taxa som fastställs av sjöfartsverket.

5.5.2 Svävarfart över land

Erfarenheterna av svävarfart över land är än så länge mycket begränsade. Man bör därför nöja sig med några få, allmänt hållna föreskrifter.

Utredningen föreslår som huvudregel att trafik över land endast skall få förekomma inom av myndigheter godkända anläggningar och områden samt dessutom inom fabriksområden, inhägnade tävlingsområden o. dyl.

Den föreslagna huvudregeln är självfallet alltför restriktiv i fråga om svävar typer som med hänsyn till låg hastighet eller vikt eller andra omständigheter erbjuder ringa fara. Sådana svävare bör därför få användas även på andra platser. Utredningen har inte ansett det möjligt att nu ange en lämplig begränsning i fråga om konstruktion, motorstyrka, hastighet o. dyl. Ifrågavarande bestämmelse har därför utformats så att trafiksäkerhetsverket bemyndigas att i varje särskilt fall fatta beslut härom.

Huvudregeln om trafik över land är enligt utredningens mening alltför restriktiv även i fråga om amfibiesvävare som huvudsakligen används för sjötrafik. Sådan svävare bör i anslutning till trafik över vatten tillfälligt få föras kortare sträcka över land om det kan ske utan intrång i enskild rätt och utan fara eller olägenhet för person som inte befordras med svävaren. Denna regel har dock kompletterats med föreskrifter som gör det möjligt för polismyndighet att utfärda förbud mot sådan trafik eller ge andra inskränkande föreskrifter.

Som framhållits under 5.5.1 innehåller förslaget inga bestämmelser om sjöfartsavgifter för svävare. Utredningen har inte heller tagit ställning till om fordonsskatt eller annan avgift bör uttas för svävarfart över land. Ej heller denna fråga omfattas av direktiven.

5.5.3 Skadestånds- och försäkringsbestämmelser

Som framhållits under 2.1 uttalade första lagutskottet vid sin behandling av förordningen om tillstånd för brukande av svävare att frågan om ansvaret för skada orsakad genom trafik med svävare utgör en av de viktigaste frågorna i detta sammanhang och att det är i hög grad angeläget att den löses på ett tillfredsställande sätt.

Som närmare utvecklas under 6.4 innehåller svensk rätt en rad skilda skadestånds- och försäkringsbestämmelser för olika typer av transportmedel. Utredningen har funnit att man inte bör utforma speciella skadeståndsregler för trafik med svävare och alltså i svensk rätt införa ytterligare ett regelsystem för trafikskador. Det har framstått som lämpligare att välja bestämmelser som ansluter sig till för andra transportmedel gällande regler.

I fråga om ansvaret för tredjemansskador bör enligt utredningens mening strikt ansvar åvila ägaren, dvs. ansvar oberoende av egen vårdslöshet. Utredningen föreslår därför en reglering som ansluter sig till luftfartsskadlagen. Bestämmelserna föreslås gälla all slags svävartrafik. Reglerna om strikt ansvar bör kompletteras med föreskrifter om skyldighet att hålla försäkring. Det framstår som ett väsentligt intresse för tredje man att han skyddas av obligatorisk ansvarsförsäkring. Detta gäller särskilt beträffande trafik med fritidssvävare.

Vad härefter angår ansvaret för passagerarskador och skador på gods som transporteras med svävare har utredningen stannat för att föreslå en tillämpning av de sjörättsliga reglerna. Förslaget innehåller dock den betydelsefulla skillnaden att krav uppställs på försäkring för personsador som kan tillfogas passagerare. De föreslagna reglerna gäller endast yrkesmässig passagerar- och godsbefordran. Frågan rörande skador på passagerare och gods i annan trafik bör kunna lösas på ett tillfredsställande sätt enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler.

6.1 Inledande bestämmelser

1 §

Som anförts under 5.3 har utredningen funnit att lagens räckvidd bör begränsas till vissa typer av svävare. En allmän regel härom upptas i denna paragrafs *första stycke*. Enligt vad som utvecklats under 5.3 bör endast svävare med aerostatisk lyftkraft omfattas av lagen. Aerodynamiska svävare faller utanför genom kravet på att luftkudden eller luftkuddarna skall alstras från sväverens maskineri. Det valda uttrycket motsvarar orden "expelled from the vehicle" i definitionen i Hovercraft Act (se under 3.1.2). Genom uttrycket "för färd inrättat transportmedel" undantas stationära transportanordningar för vilka luftkuddeprincipen kan komma till användning.

I *andra stycket* anges, i enlighet med vad utredningen framhållit under 5.3, att lagen inte är tillämplig på spårbunden svävare eller svävare avsedd att föras av gående. Exempel på svävare avsedda att föras av gående är luftkuddetransportörer utan eget framdrivningsmaskineri och luftkuddeburna gräsklippare som framförs med handkraft. Uttrycket "avsedd att föras av gående" har hämtats från 77 § vägtrafikförordningen.

Utredningen vill redan här framhålla att även andra luftkuddetransportörer än sådana som är avsedda att föras av gående kan

användas utan hinder av vad som stadgas i svävarfartslagen under förutsättning att de uteslutande används inom fabriksområden eller inhägnade tävlingsområden o. dyl. (se under 6.3).

Genom vad som föreslås gälla enligt *tredje stycket* skall Kungl. Maj:t eller myndighet Kungl. Maj:t bestämmer kunna förordna att svävarfartslagen helt eller delvis skall tillämpas jämväl i fråga om annat transportmedel än sådana som avses i första stycket. Härigenom blir det möjligt att i fråga om t. ex. aerodynamiska svävare i varje särskilt fall ta ställning till om svävarfartslagen är ett lämpligare regelsystem än för andra transportmedel gällande bestämmelser. Med hänsyn till den pågående tekniska utvecklingen av olika slags transportmedel kan det inte anses uteslutet att den föreslagna lagens allmänt hållna bestämmelser kan visa sig användbara även för transportmedel av annan karaktär än sådana svävare som avses i första stycket.

2 §

I paragrafens *första stycke* meddelas en grundläggande regel om rätten att driva trafik med svävare i Sverige. Bestämmelsen har samma innehåll som den inledande paragrafen i 1 kap. luftfartslagen med den skillnaden att den föreslagna bestämmelsen

inte upptar någon reservation för att annan lagstiftning skall äga tillämpning vid sidan av svävarfartslagen. En sådan reservation är onödig, eftersom annan lagstiftning blir tillämplig utan att detta särskilt påpekas. Det torde i första hand bli hälsovårds- och byggnadslagstiftning som kan bli tillämplig vid sidan av denna lag.

Med orden "här i riket" avses Sveriges landterritorium och sjöterritorium.

Första stycket gäller såväl svenska som utländska svävare. Med hänsyn till att de föreslagna reglerna är allmänt hållna och ger tillsynsmyndigheterna tämligen fria händer har utredningen inte funnit det erforderligt med särbestämmelser för utländska svävare. Vissa frågor om sådana svävare kommer att beröras närmare i det följande. Att beakta i detta sammanhang är dock att de föreslagna reglernas tillämpning på utländska svävare begränsas av erkända folkrättsliga grundsatser och den internationella privaträttens regler. Frågan om lagförslagets räckvidd såvitt gäller utländska svävare torde därför få överlämnas åt rättstillämpningen.

Andra stycket innehåller ett stadgande om lagens tillämplighet på svensk svävare, som används utanför Sveriges territorium. Motsvarande bestämmelser finns i 1 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen och 1 kap. 4 § luftfartslagen. Av allmänt godtagna folkrättsliga grundsatser följer att, när svensk svävare befinner sig i annat land, svensk lagstiftning kan få vika för vad som gäller i det landet (jfr prop. 1965:132 s. 92).

I 1 § sjölagen och 2 kap. 2 och 12 §§ luftfartslagen finns regler om fartygs och luftfartygs nationalitet. Enligt förstnämnda lagrum skall ett fartyg anses som svenskt om det antingen till minst två tredjedelar ägs av svenska undersåtar eller tillhör ett aktiebolag, vars styrelse har sitt säte här i riket och består av aktieägare som är svenska undersåtar. I 2 kap. 2 § luftfartslagen anges att luftfartyg får registreras här i riket endast "om ägaren är svenska staten, svensk kommun eller annan sådan menighet, svensk medborgare eller svenskt dödsbo eller ock bolag, förening, annat samfund, stiftelse eller

annan sådan inrättning med svensk nationalitet". I 12 § samma kapitel stadgas att luftfartyg äger svensk nationalitet sedan det införts i luftfartygsregistret.

Utredningen anser att svävarfartslagen bör innehålla en nationalitetsregel. Eftersom en sådan regel av naturliga skäl får störst betydelse för svävare som används för trafik över vatten har utredningen valt att knyta an till nationalitetsregeln i 1 § sjölagen. I detta sammanhang bör dock påpekas att det sjörättsliga begreppet redare inte görs tillämpligt på svävare. Det kan vidare redan här framhållas att lagförslaget inte upptar några regler om registrering av svävare.

6.2 Om svävarfart över vatten

Under denna rubrik har samlats regler som gäller trafik med svävare över vatten.

Tillämpningsbestämmelse

3 §

I denna paragraf anges giltighetsområdet för bestämmelserna om svävarfart över vatten. Enligt huvudregeln i denna paragraf skall bestämmelserna om svävarfart över vatten gälla svävare som helt eller huvudsakligen används för trafik över vatten. Därmed avses såväl vattenbundna svävare som sådana amfibiesvävare, som i huvudsak används för sjötrafik. Undantagna från bestämmelsernas tillämplighet är således svävare som endast kan framföras över land och amfibiesvävare som endast tillfälligt används för trafik över vatten. Som exempel på sistnämnda slag av svävare kan nämnas s. k. svävarbilar med amfibieförmåga.

Med uttrycket "svävarfart över vatten" avses givetvis även sådan fart över isbelagt vatten.

Utredningen har, såsom redan framhållits under 5.3, funnit att huvudregeln om ifrågavarande bestämmelsers tillämplighet bör kompletteras med en föreskrift som gör

det möjligt för Kungl. Maj:t att bestämma att för vattenbundna svävare i stället skall gälla vad som föreskrivs i sjölagen och annan lagstiftning om fartyg. Eftersom det kan tänkas att företagsinteckning eller annan begränsad sakrätt gäller i svävaren då det är aktuellt med ett förordnande av ifrågavarande slag föreslår utredningen att förordnande får meddelas endast om det kan ske utan intrång i enskild rätt. Det föreslås vidare att ett förordnande får begränsas att gälla endast delar av lagstiftningen om fartyg. Det skall t. ex. vara möjligt för Kungl. Maj:t att föreskriva att en svävare skall vara underkastad alla fartygsbestämmelser utom dem som meddelas i lagen om inteckning i fartyg.

Genom den föreslagna bestämmelsen skapas möjlighet att i varje enskilt fall ta ställning till om en vattenbunden svävare är av sådan beskaffenhet att den bör betraktas som ett fartyg. Inget bör enligt utredningens mening hindra att ett förordnande får omfatta en viss typ av svävare. Utredningen anser att en regel som den föreslagna är motiverad med hänsyn till ovissheten om den framtida tekniska utvecklingen.

I paragrafens *tredje stycke* upptas en regel som föreskriver att bestämmelserna i 4–10 och 13 §§, dvs. de bestämmelser som motsvarar vad som enligt fartygssäkerhetslagen gäller för fartyg, skall gälla militär svävare endast om Kungl. Maj:t förordnar därom. Stadgandet överensstämmer med stadgandet i 1 kap. 1 § andra stycket fartygssäkerhetslagen om örlogsfartyg. Det kan framhållas att luftfartslagen innehåller undantagsbestämmelser om militära luftfartyg. (Jfr prop. 1966:145 s. 67 beträffande vilka fartyg som omfattas av sjölagens bestämmelser.)

Begreppet militär svävare definieras inte i lagförslaget. Vad som enligt hävdvunnen svensk terminologi förstås med örlogsfartyg bör vara vägledande för en bestämning av förevarande begrepp. Som örlogsfartyg anses flottans och kustartilleriets fartyg, statens isbrytarfartyg och sjömättningsfartyg samt s. k. marint hjälpfartyg (prop. 1965:132 s. 92).

Undantagsregeln gäller inte annan statlig

svävare än militär. I fråga om svävare som ägs och brukas av svenska staten och används för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare gäller dock enligt 4 § andra stycket i lagförslaget att vad som stadgas i 1 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen skall äga motsvarande tillämpning, dvs. tillsynen av sådan svävare skall utövas av den myndighet under vars förvaltning svävaren står, i den mån Kungl. Maj:t inte bestämmer annat.

Den föreslagna bestämmelsen gäller militär svävare oavsett nationalitet. Det kan framhållas att vissa bestämmelser om utländsk statlig svävare finns i Kungl. kungörelsen (1966:366) om utländska örlogsfartyg och militära luftfartygs tillträde till svenskt territorium m. m. samt i Kungl. kungörelsen (1967:466) om rapportering av främmande örlogsfartyg m. m. I båda kungörelserna stadgas att bestämmelserna om örlogsfartyg gäller även för annat fartyg och svävare som ägs och brukas av främmande makt och nyttjas i icke-kommersiellt syfte.

Säkerheten på svävare m. m.

Under denna rubrik har sammanförts bestämmelser om vad som i fråga om svävares konstruktion, utrustning, lastning och bemanning skall iakttas för tryggnad av säkerheten och regler om tillsyn för kontroll av att bestämmelserna efterlevs. Här upptas också en föreskrift om befälhavare.

Motsvarande bestämmelser för fartyg finns i sjölagen och fartygssäkerhetslagen. Den grundläggande regeln är 5 a § sjölagen. Enligt detta lagrum skall fartyg, när det nyttjas till sjöfart, vara sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. Enligt 58 § första stycket sjölagen åligger det fartygets befälhavare att innan resa anträds tillse att fartyget är i behörigt skick i samtliga hänseenden som avses i 5 a §.

5 a § innehåller en hänvisning till särskilda bestämmelser om säkerheten på fartyg. Sådana meddelas i fartygssäkerhetslagen. Denna är till sin karaktär en ramlag vari sammanförts mera allmängiltiga och centrala sjösäkerhetsbestämmelser. Detaljbestämmelser ges i fartygssäkerhetskungörelsen. Dessutom har sjöfartsverket relativt vidsträckt befogenheter att utfärda ytterligare detaljföreskrifter.

Fartygssäkerhetslagen äger i princip tillämpning på alla fartyg oavsett storlek. Även små fartyg har således att uppfylla lagens grundläggande krav på sjövärdighet. En del bestämmelser gäller dock endast för fartyg över 20 bruttoregister-ton och andra endast för fartyg om minst 100 bruttoton.

Fartygssäkerhetslagen består av elva kapitel. Första kapitlet innehåller vissa bestämmelser om lagens tillämplighet. Där anges också vilka myndigheter som skall omhändera tillsynen av fartyg i de hänseenden som behandlas i lagen. Huvudansvarig myndighet är sjöfartsverket. I vissa avseenden utövas tillsynen även av arbetarskyddsstyrelsen och av mönstringsförrättare. Andra kapitlet om fartygs sjövärdighet och fartcertifikat upptar en bestämning av begreppet sjövärdighet samt anger vilka fartyg som skall ha fartcertifikat, dvs. bevis att fartyg vid tillsynsförrättning befunnits sjövärdigt.

Tredje kapitlet handlar om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall m. m. Där har flera av arbetarskyddslagens huvudstadganden efter vissa justeringar upptagits. Fjärde kapitlet ger bestämmelse om lastning, lastmärke och fribordscertifikat. Femte kapitlet innehåller särskilda bestämmelser för passagerarfartyg, bl. a. om passagerarfartygscertifikat. I sjätte kapitlet upptas regler om bemanning och minimibesättning. Minimibesättning skall fastställas för alla fartyg om minst 20 register-ton.

I sjunde kapitlet lämnas föreskrifter om tillsyn av lagens efterlevnad. Där anges de olika slagen av tillsynsförrättningar och vilka slags fartyg som skall undergå dessa förrättningar. Kapitlet upptar även föreskrifter om skyldigheten att i vissa fall till sjöfartsverket

inge fartygsritningar innan det arbete som ritningen avser påbörjas. Även skyldigheten att ha tillsynsbok regleras i detta kapitel.

Åttonde kapitlet handlar om nyttjandeförbud på grund av brister i fråga om sjövärdighet, bemanning m. m. I nionde kapitlet ges regler om åligganden för redare, befälhavare m. fl. till tryggande av säkerheten. Lagen avslutas med straffrättsliga ansvarsbestämmelser (tionde kapitlet) och vissa föreskrifter om besvär m. m. (elfte kapitlet).

De redovisade bestämmelserna för fartyg bör jämföras med motsvarande regler för luftfartyg. I 3 kap. luftfartslagen sägs att luftfartyg skall vara luftvärdigt när det nyttjas till luftfart. Där anges vidare vad som skall förstås med begreppet luftvärdighet. I fråga om tillsyn av luftvärdigheten stadgas att luftfartyg skall undergå besiktning enligt vad Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, luftfartsstyrelsen föreskriver. 4 kap. luftfartslagen innehåller bemanningsföreskrifter.

Luftfartslagens ifrågavarande regler är mycket allmänt hållna. De kompletteras genom bestämmelser i luftfartskungörelsen. Även dessa bestämmelser är tämligen allmänt hållna. Luftfartsverket bemyndigas i stor utsträckning att meddela erforderliga detaljföreskrifter.

Utredningen har ingående övervägt vilket system av bestämmelser beträffande nu förevarande frågor som bör väljas för svävarer. Därvid har utredningen funnit att bestämmelserna bör utformas så att de möjliggör en tämligen fri prövning av frågor avseende sväva-res konstruktion, utrustning, lastning och bemanning. Som skäl för denna ståndpunkt kan anföras den pågående tekniska utvecklingen, de hittillsvarande förhållandevis ringa erfarenheterna av trafik med svävarer och det angelägna i att inte genom lagbestämmelser binda utvecklingen.

Utredningen har funnit det naturligt att sjöfartsverket bör vara den myndighet som skall ha huvudansvaret för den statliga kontrollen av trafik med svävarer över vatten. Under 4 § kommer utredningen att närmare behandla i vad mån kontrollen bör utövas

under samverkan med luftfartsverket.

Med hänsyn bl. a. till att sjöfartsverket skall vara tillsynsmyndighet har det framstått som lämpligt att i så stor utsträckning som möjligt knyta an till fartygssäkerhetslagens bestämmelser. Genom den föreslagna ordningen kan sjöfartsverket och övriga berörda myndigheter använda i stort sett samma arbetsrutin som gäller för tillsyn av fartyg.

De under rubriken säkerheten på svävare upptagna paragraferna reglerar för svävarnas del de frågor som behandlas i fartygssäkerhetslagens nio första kapitel.

4 §

I paragrafens *första stycke* anges att tillsyn av de svävare varom nu är fråga skall utövas av sjöfartsverket. Där föreskrivs även att Kungl. Maj:t kan förordna svensk konsul att utöva tillsyn utom riket. Stadgandet överensstämmer med vad som enligt 1 kap. 3 § första stycket fartygssäkerhetslagen gäller för tillsyn av fartyg.

Som framhållits tidigare framstår det som naturligt att sjöfartsverket blir den myndighet som får huvudansvaret för tillsynen av svävare som helt eller huvudsakligen används för trafik över vatten.

En fråga som varit föremål för utredningens överväganden gäller luftfartsverkets medverkan vid tillsyn av svävare. Med hänsyn till att svävarna i flera avseenden — lätta konstruktioner, gasturbindrift, luftpropellrar — har mycket gemensamt med luftfartyg kan skäl anföras för att man genom föreskrift i lagen borde förvissa sig om att den erfarenhet som finns inom luftfartsverket tas till vara på ett effektivt sätt.

IVA:s utredning "Trafik med svävare" (se under 1.3.2) innehåller förslag om samarbete mellan sjöfartsverket och luftfartsverket (s. 57). Man framhåller att det är naturligt med ett sådant samarbete eftersom svävarna i hög grad är flygplansliknande till sin utformning. I anslutning härtill anfördes följande.

Flera skäl talar för att sjöfartsverket blir centralmyndighet för ärenden avseende sjögående svävare och utfärdar erforderliga passagerartrafik-/svävarcertifikat för dessa. Därvid bör emellertid luftfartsverket vara rådgivande avseende de tekniska-operationella kraven på farkosten samt kraven på kvalifikationer hos dess besättning och mekanikerpersonal.

Dessutom bör luftfartsverket aktivt medverka i utformningen av svenska byggnads- och säkerhetsbestämmelser och biträda vid besiktningar för erhållande eller upprätthållande av certifikat, även som vid utfärdande av förar- och mekanikercertifikat. Sjöfartsverket bör svara för anpassning av sjövägsreglerna till svävare samt för dessas säkerhet till sjöss.

Även i andra sammanhang har framförts förslag om samarbete mellan de båda verken. Så görs bl. a. i en den 26 mars 1965 inom luftfartsinspektionen upprättad promemoria (38/1965) angående statlig tillsyn av svävare.

Utredningen föreslår inte någon särskild föreskrift om samverkan med luftfartsverket. Det torde i tekniskt avseende inte behöva uppkomma några oöverkomliga svårigheter för sjöfartsverkets tekniska expertis. Härvid bör beaktas att det finns fartyg som är utrustade med gasturbinmaskineri. Sjöfartsverket har möjlighet att anlita luftfartsverkets sakkunskap även utan särskild föreskrift i svävarfartslagen. Mot en lagregel om samverkan talar även den inställning till frågor rörande svävare som man numera intar inom ICAO (se under 4.2). Att beakta i detta sammanhang är vidare föreskrifterna i 1 kap. 5 § och 6 § andra stycket fartygssäkerhetslagen, som enligt vad som föreslås i förevarande paragrafs andra stycke skall gälla för svävare. I 5 § anges att Kungl. Maj:t beträffande visst slag av fartyg, viss utrustning eller vissa förhållanden ombord får bestämma att tillsyn skall utövas av särskilt förordnad tillsynsmyndighet. Enligt 6 § andra stycket äger sjöfartsverket uppdra åt sakkunnig att biträda vid tillsynsförrättning.

Andra stycket stadgar att vissa föreskrifter i 1 kap. fartygssäkerhetslagen skal äga motsvarande tillämpning beträffande tillsyn av svävare. Dessa innehåller i huvudsak följande. I 4 § stadgas att tillsyn av fartyg, som ägs eller brukas av svenska staten och

används för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare, skall utövas av den myndighet under vars förvaltning fartyget står. 5 § och 6 § andra stycket har berörts ovan. Förutom vad som sägs där innehåller sistnämnda lagrum föreskrifter enligt vilka sakkunnig kan utses att utom riket biträda vid eller verkställa tillsynsförrättning. Enligt 7 § är polismyndighet, tullmyndighet och lotsmyndighet pliktiga att lämna tillsynsmyndighet erforderligt biträde. I 8 § föreskrivs att den som verkställer tillsynsförrättning skall lämna tillträde till fartyget samt att förrättningsman skall ordna förrättningen så att fartyget inte i onödan fördröjs. 9 § upptar förbud för den som utövar tillsyn att röja eller obehörigen nyttja yrkeshemlighet som genom tillsynen blivit känd för honom. I 15 § stadgas om ersättning åt sakkunnig som anlåtats vid tillsynsförrättning.

De bestämmelser i 1 kap. fartygssäkerhetslagen som inte anges i andra stycket är 1–3 §, 6 § första stycket och 10–14 §. Härom kan anmärkas följande.

1 § första stycket fartygssäkerhetslagen innehåller vad som för svävare regleras genom 2 § i lagförslaget. Paragrafens andra stycke motsvaras av föreskriften i 3 § tredje stycket lagförslaget. 2 § fartygssäkerhetslagen, som tillkommit mest för att markera sambandet mellan 5 a § sjölagen och bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen, tjänar inget syfte i förevarande lagförslag.

3 § första stycket fartygssäkerhetslagen motsvaras av 4 § första stycket i lagförslaget. I 3 § andra stycket fartygssäkerhetslagen föreskrivs att sjöfartsverkets tillsyn av frågor som avser ombordanställdas skydd mot ohälsa och olycksfall i arbetet skall utövas av sjöfartsverket i samverkan med arbetarskyddsstyrelsen. Denna bestämmelse blir genom lagförslagets 9 § tillämplig även på svävare.

I 3 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen föreskrivs att tillsyn av fartygs bemanning utövas även av mönstringsförrättare. Bestämmelser om mönstringsförrättare finns i mönstringsförordningen (1961:87). Utredningen an-

ser att dessa bestämmelser, som i stor utsträckning bygger på sekelgamla traditioner och motiveras av särskilda förhållanden inom sjöfarten och yrkeslivet till sjöss, inte behöver göras tillämpliga på svävare. Att beakta är även att många av bestämmelserna i mönstringsförordningen är en följd av att sjömän på grund av anställningens art inte kan ha fast bostad här i riket (jfr prop. 1969:58 s. 77).

6 § första stycket fartygssäkerhetslagen innehåller endast en hänvisning till lagens sjunde kapitel, som enligt vad som föreslås i följande paragrafer av lagförslaget inte skall gälla svävare. 10–14 § innehåller bestämmelser om certifikat och fartområden samt föreskrifter om undersökningar av fartyg som utförs av utländsk myndighet eller av klassificeringsanstalt. Som kommer att utvecklas närmare i det följande har utredningen funnit att andra bestämmelser bör gälla för svävare.

5 §

I paragrafens *första stycke* uppställs kravet att en svävare skall vara trafikvärdig när den används i trafik. I *andra stycket* anges innebörden av begreppet trafikvärdighet.

Bestämmelsen bör jämföras med den grundläggande regeln i 5 a § sjölagen och den bestämning av begreppet sjövärdighet som finns i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen. I sistnämnda lagrum anges att fartyg inte är sjövärdigt, om det ej är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet att det med hänsyn till fartygets användning och den fart, vari det nyttjas eller avses att nyttjas, erbjuder betryggande säkerhet till förekommande av sjöolycka.

För att belysa sambandet mellan 5 a § sjölagen och 2 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen kan framhållas följande. De krav som uppställs i förstnämnda stadgande omfattar att fartyget skall vara riktigt konstruerat från sjömannasynpunkt (teknisk sjövärdighet), att det skall vara lämpat för den avsedda resan, ha utrustning, proviant, bränsle och tillräcklig bemanning (resevärdighet) samt

att det skall vara lämpat att transportera den last som avses (lastvärdighet). Därjämte uppställs krav på att fartyget skall vara försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall.

Den bestämning av begreppet sjövärdighet som finns i 2 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen tar närmast sikte på den tekniska sjövärdigheten men den omfattar även sådan utrustning, som kan anses särskilt fast knuten till fartyget, bl. a. för fartygets manövrering och navigering avsedda inrättningar och instrument, brandskyddsanordningar och bärgningsredskap (prop. 1965:132 s. 96). Även resevärdigheten är emellertid beaktad i fartygssäkerhetslagen. Bestämmelser härom finns i 1 § i ettvarvt av 3–6 kap. som väsentligen utgör en dubbling av innehållet i 5 a § första stycket sjölagen. Lastvärdigheten däremot beaktas endast indirekt i fartygssäkerhetslagen. Det i 4 kap. 1 § uppställda kravet på lastningen går nämligen endast ut på att säkerheten för fartyget eller de ombordvarande ej får äventyras. Frågan om skyddet av lasten ombord anses inte vara en säkerhetsfråga i egentlig mening även om den indirekt kan ha betydelse för fartygets sjövärdighet (prop. 1965:132 s. 104).

Av det sagda framgår att det i 5 a § sjölagen uppställda kravet på utrustning går längre än utrustningsföreskriften i fartygssäkerhetslagen. Den utrustning som krävs enligt sjölagen gäller även lastens säkerhet.

Luftfartslagens bestämning av begreppet luftvärdighet finns i 3 kap. 1 §. Där sägs att ett luftfartyg inte får anses luftvärdigt om det inte är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet samt äger sådana flygegenskaper, att säkerhetens krav är tillgodosedda. Begreppet luftvärdighet motsvarar här närmast teknisk sjövärdighet.

För landtransportmedel finns inget begrepp motsvarande sjö- eller luftvärdighet. Den grundläggande regeln om fordons beskaffenhet och utrustning ges i 2 § vägtrafikförordningen enligt vilket fordon får tas i bruk på väg endast om det är tillförlitligt ur säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik.

Utredningen anser att man för de i detta sammanhang aktuella svävarna bör ha ett grundläggande stadgande med väsentligen samma innehåll som reglerna om fartygs sjövärdighet. Stadgandet bör liksom 5 a § sjölagen och 2 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen gälla alla ifrågakarande sväware, oavsett storlek och användning. Eftersom stadgandet skall gälla bl. a. för amfibiesvävare, som huvudsakligen används för sjötrafik, bör det vara tillämpligt även då sådan sväware förs över land. Uttrycket sjövärdighet är därför inte lämpligt. Utredningen har valt ordet trafikvärdighet, som alltså tar sikte även på trafik över land i anslutning till trafik över vatten.

Vid utformningen av bestämmelsen har övervägts att som första stycke ha en regel motsvarande 5 a § sjölagen endast med den skillnaden att orden fartyg, sjöfart och sjövärdighet skulle ersättas med orden sväware, trafik och trafikvärdighet. Därigenom skulle man få ett stadgande som liksom 5 a § sjölagen avsåg teknisk trafikvärdighet, resevärdighet, lastvärdighet samt skyddet för de ombordvarande mot ohälsa och olycksfall. Ett sådant stadgande skulle emellertid sakna praktisk betydelse och väsentligen endast utgöra en dubbling av innehållet i vissa av de följande paragraferna. Utredningen har därför valt att låta 5 § avse endast svävarens tekniska trafikvärdighet och till svävaren fast knuten utrustning såsom navigeringsmateriel, brandskyddsanordningar och bärgningsredskap. Kravet på resevärdighet tillgodoses genom de föreskrifter som kan utfärdas med stöd av 6 eller 8 §. Även lastvärdigheten kan beaktas genom sådana föreskrifter. Genom vad som föreslås gälla enligt 9 § är även kravet på anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall beaktat.

Av stor betydelse i detta sammanhang är även vad som föreslås gälla enligt 12 §. Enligt detta stadgande skall bestämmelserna i 58 § första och andra styckena sjölagen, som reglerar befälhavarens ansvar för fartygets behöriga skick före och under resan, äga motsvarande tillämpning i fråga om sväware. 58 § första stycket har utformats i anslut-

ning till 5 a § sjölagen. Där föreskrivs sålunda skyldighet för befälhavaren att innan resa anträds tillse att fartyget är sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. Enligt 58 § andra stycket åligger det befälhavaren att också under resan vaka över att fartyget hålls i behörigt skick i samtliga de hänseenden som anges i första stycket.

I paragrafens *tredje stycke* föreslås en regel enligt vilken sjöfartsverket får medge att svävare tillfälligt används i trafik utan hinder av vad som sägs i första stycket. Bestämmelsen kan jämföras med motsvarande bestämmelser för fartyg (1 kap. 19 § fartygssäkerhetskungörelsen) och luftfartyg (3 kap. 9 § luftfartslagen och 25 § luftfarts-kungörelsen). Bestämmelsen bör givetvis tillämpas restriktivt. Som exempel på fall där kravet på trafikvärdighet får efterges kan nämnas provturer i anslutning till tillverkning av svävare.

6-8 §

Vad som föreslås gälla i dessa paragrafer motsvarar bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen angående fartcertifikat (2 kap.), lastning, lastmärke och fribordscertifikat (4 kap.), passagerarfartyg och passagerarfartygscertifikat (5 kap.), bemanning och minimibesättning (6 kap.) samt tillsynsförrättningar och tillsynsbok (7 kap.). Innan utredningen övergår till att behandla de föreslagna bestämmelserna lämnas en redogörelse för den reglering av dessa spørsmål som upptas i fartygssäkerhetslagen.

Som framhållits tidigare gäller fartygssäkerhetslagen i princip för alla fartyg oavsett storlek och användning. De flesta bestämmelserna tar dock närmast sikte på handelsfartyg. Man kan med utgångspunkt från tillsynens omfattning indela fartygen i tre grupper. Den första gruppen omfattar alla passa-

gerarfartyg och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 100 registerton. Till passagerarfartyg hänförs fartyg som medför fler än tolv passagerare. Till den andra gruppen hör fartyg i storlekskategorin 20-100 bruttoton och till den tredje fartyg med en bruttodräktighet understigande 20 registerton. Fartyg tillhörande den första gruppen skall ha fartcertifikat (2 kap.), fribordscertifikat (4 kap.), i förekommande fall passagerarfartygscertifikat (5 kap.), av sjöfartsverket fastställd minimibesättning (6 kap.) samt tillsynsbok (7 kap. 20 §). Fartyg i storleksgruppen 20-100 bruttoton skall ha fribordscertifikat, av sjöfartsverket fastställd minimibesättning samt tillsynsbok. Vad som sagts om fribordscertifikat och minimibesättning gäller dock endast om fartyget befordrar gods eller passagerare. Certifikat utfärdas för visst fartområde eller del av fartområde och för bestämd tid (1 kap. 10 §). Även minimibesättning gäller visst fartområde (6 kap. 2 §). I fråga om fartyg som kan hänföras till tredje gruppen - fartyg med en bruttodräktighet understigande 20 ton - uppställs inga krav på certifikat, fastställd minimibesättning eller tillsynsbok.

Även beträffande i 7 kap. fartygssäkerhetslagen stadgade tillsynsförrättningar gäller olika regler för de tre fartygsgrupperna. Fartyg som hör till någon av de två första grupperna skall, om det byggs för svensk beställare, undergå sjövärdighetsbesiktning (passagerarfartyg skall dessutom genomgå passagerarfartygsbesiktning) innan det nyttjas till sjöfart. Fartyg tillhörande den första gruppen är dessutom underkastat fortlöpande tillsyn i form av mellanbesiktningar och förnyade sjövärdighetsbesiktningar. Passagerarfartyg skall, om det nyttjas i stor kustfart eller vidsträcktare fart, undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning och passagerarfartygsbesiktning inom tolv månader och i annat fall inom 24 månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning. För andra till första gruppen hänförliga fartyg gäller olika tidsintervaller beroende på fartygets ålder. Fartyg tillhörande den andra gruppen

– storleksgruppen 20–100 bruttoton – skall undergå s. k. extra besiktning när fartyget genomgått större ombyggnad eller reparation eller lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten. I övrigt sker den fortlöpande tillsynen av sådant fartyg genom inspektion, när tillsynsmyndigheten finner det påkallat. Det skall dock liksom fartyg tillhörande första gruppen undergå fribordsbesiktning minst vart femte år. I fråga om fartyg med en dräktighet understigande 20 bruttoton torde kunna fastslås att någon kontroll i egentlig mening av sjövärdigheten inte förekommer. Det kan dock bli föremål för inspektion.

De ovan redovisade bestämmelserna gäller endast svenska fartyg. Den typ av tillsynsförättning som kan komma i fråga för utländskt fartyg är inspektion (7 kap. 17 §). Fartcertifikat erfordras ej. Inte heller kravet på passagerarfartygscertifikat gäller för utländskt passagerarfartyg. Det skall dock ha certifikat eller annan handling varav framgår högsta antalet tillåtna passagerare (5 kap. 2 §). I fråga om fribordscertifikat gäller att i stället för sådant kan godtas annan handling varav framgår fartygets minsta fribord (4 kap. 6 §). Stadgandena om minimibesättning och tillsynsbok är inte tillämpliga på utländskt fartyg.

Fartygssäkerhetslagens regler bör jämföras med vad som gäller för luftfartyg. I 3 kap. 2 § luftfartslagen stadgas att ”luftfartyg skall undergå besiktning enligt vad Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen föreskriver, så ock i övrigt med avseende å luftvärdigheten vara underkastat tillsyn av luftfartsstyrelsen”. I 3 § ges bestämmelser om luftvärdighetsbevis. Sådant skall utfärdas sedan luftfartyg efter besiktning eller annorledes funnits vara luftvärdigt. Beviset får utfärdas för viss tid och begränsas att gälla luftfart av viss art eller inom visst område. I beviset eller därvid fogad handling skall anges vad som skall iaktas vid luftfartygets nyttjande för att det skall anses luftvärdigt. De redovisade reglerna gäller alla luftfartyg oavsett storlek och användning.

Vid tillkomsten av luftfartslagen uttalade luftträttsakkunniga att frågan hur tillsynen av luftfartygs luftvärdighet skulle regleras varit föremål för ingående överläggningar och att därvid framhållits det angelägna i att inte genom lagbestämmelser binda utvecklingen (SOU 1955:42 s. 62).

Luftfartslagens mycket allmänt hållna föreskrifter kompletteras genom stadganden i luftfartskungörelsen. Tillsynen av luftvärdigheten regleras i 14–19 § och frågor om luftvärdighetsbevis i 20–25 §. Även dessa bestämmelser är allmänt hållna och gäller alla luftfartyg utan begränsning i fråga om storlek och användning. Luftfartsverket bemyndigas i stor utsträckning att meddela erforderliga detaljföreskrifter. Sådana finns i publikationen ”Bestämmelser för civil luftfart” (BCL). Flera av dessa bestämmelsers tillämplighet är beroende av luftfartygets storlek. En viktgräns som återkommer i flera sammanhang är 5 700 kg. Luftfartyg med en vikt överstigande 5 700 kg torde vanligen vara avsett för tolv eller flera passagerare.

Även då det gäller bemanningsföreskrifter är luftfartslagens stadganden mycket allmänna. I 4 kap. 1 § stadgas att luftfartyg skall vara bemannat på betryggande sätt samt att närmare föreskrifter om bemanningen meddelas av Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, av luftfartsstyrelsen. I luftfartskungörelsen har delegerats åt luftfartsverket att för varje typ av luftfartyg fastställa minimibesättning (29 §).

Utredningen har funnit att de bestämmelser om certifikat och tillsynsförättningar som gäller för fartyg enligt fartygssäkerhetslagen inte lämpar sig för svävare. Med hänsyn till den begränsade kunskapen om svävare och ovissheten om utvecklingen bör föreskrifterna i fråga om tillsyn av trafikvärdighet, bemanning o. dyl. vara mycket allmänt hållna. Det ligger därför närmast till hands att välja luftfartslagens stadganden som förebild. Det torde kunna konstateras att luftfartsförfattningarnas regler varit gynn samma för den tekniska utvecklingen inom luftfarten.

En betydelsefull fråga är om man med

luftfartslagen som mönster skall låta samma allmänna regler gälla för alla slags svävare oavsett storlek och användning eller om man skall välja en lösning enligt fartygssäkerhetslagen med skilda regler för olika slags svävare bl. a. med hänsyn till storleken. Enligt utredningens mening vet man i dag för litet om svävare för att kunna fastslå en lämplig storleksgräns uttryckt i vikt eller dräktighet. Däremot bör man ha strängare säkerhetsföreskrifter för svävare som används för yrkesmässig person- eller godsbefordran än för andra svävare. Även svävare som medför färre än tolv passagerare bör omfattas av de regler som föreslås gälla för den yrkesmässiga trafiken.

De föreslagna reglerna gör ingen skillnad på svenska och utländska svävare. Det har ansetts lämpligast att låta bestämmelserna gälla även utländska svävare. Såvitt utredningen kan bedöma kan en sådan ordning inte anses olämplig eftersom de allmänt hållna föreskrifterna i varje särskilt fall bör kunna tillämpas på ett smidigt och praktiskt sätt. (Se mera om utländska svävare nedan under 7 §.)

I fråga om den yrkesmässiga trafiken föreslås obligatorisk kontroll av svävares trafikvärdighet såväl innan den tas i bruk som under den tid trafiken pågår. Beträffande andra svävare föreslås endast en anmälningsskyldighet till sjöfartsverket. Verket får därefter i varje särskilt fall bedöma i vad mån tillsyn bör anordnas. De föreslagna reglerna bör sammanställas med bestämmelserna i lagförslagets 16 och 19 §§ som ger länsstyrelsen — efter samråd med sjöfartsverket — och polismyndighet möjlighet att förbjuda trafik med svävare inom visst vatten- eller landområde. I sammanhanget bör också beaktas bestämmelserna i 10 § enligt vilka en svävare kan beläggas med nyttjandeförbud om den inte är i behörigt skick i något för säkerheten väsentligt avseende.

Utredningen har övervägt att i stället för vad som nu föreslås i 6—8 § bibehålla den gällande ordningen enligt vilken det fordras tillstånd att bruka svävare. Tillstånd skulle i så fall meddelas av sjöfartsverket och förenas

med av säkerhetsskäl betingade föreskrifter. En sådan lösning får dock anses onödigt komplicerad. Svävartrafik bör i princip vara tillåten och endast underkastad sådana inskränkningar som betingas av säkerhetskrav.

Som nämnts under 2 § anser utredningen inte att det nu bör ges föreskrifter om registrering av svävare. Den i 6—8 § föreslagna ordningen för tillsyn av svävartrafik kan antagas under avsevärd tid möjliggöra för sjöfartsverket att utan ett registreringsförfarande få god överblick över de svävare som kan komma att trafikera svenska farvatten. Beträffande frågan om igenkänningstecken på svävare hänvisas till vad som sägs nedan under 6 och 8 §§.

6 §

Paragrafen innehåller bestämmelser för svävare som används i yrkesmässig trafik. Därvid har valts bestämningen ”befordran i allmän trafik av passagerare eller gods”. Detta uttryck, som används också i 1 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen, är till sin innebörd något mer vidsträckt än ”yrkesmässig person- eller godsbefordran”. I betänkandet med förslag till lag om säkerheten på fartyg (stencil H 1962:2 s. 168) uttalas att det i praxis förmärkts en viss tvekan om vad som skall förstås med uttrycket ”allmän trafik”, särskilt med avseende på tillsynslagstiftningens tillämpning på marinens fartyg. De sakkunniga anförde att allmän trafik torde böra anses föreligga så snart fartyg i någon omfattning medför passagerare, oavsett om avgift uttas eller ej. Man ansåg att med en sådan begreppsbestämning skulle under fartygsinspektionens tillsyn bringas bl. a. transporter av skärgårdsbefolkning och andra personer mellan öarna i Karlskrona skärgård eller av turister vid studiebesök inom militära områden i skärgården. Varken departementschefen eller lagrådet uttalade sig om hur uttrycket i fråga bör tolkas. En tolkning liknande den anförda får anses rimlig. Det kan framhållas att sjöfartsverket i tveksamma fall alltid har möjlighet att med tillämp-

ning av 8 § andra stycket anordna lämplig tillsyn och meddela erforderliga föreskrifter.

Paragrafens *andra stycke* ger sjöfartsverket mycket fria händer att meddela av säkerhetsskäl betingade föreskrifter. Beträffande punkt 4 kan framhållas att utredningen övervägt om några av sjöbefälskungörelsens (1960:487) bestämmelser skall göras tillämpliga på sväware. Det är givetvis inte möjligt att redan nu i lag fastslå några kompetenskrav. Sjöfartsverket bör ha goda möjligheter att i varje särskilt fall pröva vad som bör krävas av den som skall tjänstgöra som förare.

I fråga om punkt 6 enligt vilken sjöfartsverket skall meddela föreskrifter om tillsyn kan framhållas att verket bör beakta de föreskrifter som utformats eller kommer att utformas av klassificeringsanstalter (se under 3.1.5 och 3.3). Som exempel kan nämnas att enligt av Lloyd's Register of Shipping fastställda föreskrifter periodiska besiktningar av sväware och dess maskineri skall göras med fyra månaders intervaller. Lagförslagets allmänt hållna föreskrift om tillsyn möjliggör för sjöfartsverket att bestämma att av klassificeringsanstalt föreskrivna besiktningar skall iakttas.

Punkt 7 bör jämföras med vad som gäller för luftfartyg enligt 3 kap. 3 § luftfartslagen. Med stöd av denna punkt kan sjöfartsverket t. ex. föreskriva att driftsbestämmelserna i den för svävaren gällande driftshandboken skall iakttagas. Det kan nämnas att driftshandböckerna för de av BHC tillverkade svävarna bl. a. innehåller föreskrifter om högsta tillåtna vindstyrka och våghöjd. Med stöd av punkt 7 kan sjöfartsverket vidare meddela föreskrifter om vilka dagböcker som skall föras på en sväware. Inget hindrar att sjöfartsverket i fråga om dagböcker föreskriver att vissa av sjölagens bestämmelser därom skall gälla (jfr sjölagen 296–300 §). Enligt samma punkt kan sjöfartsverket också föreskriva att sväware skall vara försedd med namn eller annat igenkänningstecken (jfr 11 § förordningen (1901:78) ang. registrering av svenska fartyg).

I *tredje stycket* föreskrivs att godkännande får begränsas till viss tid, till trafik av viss art och till visst område. Enligt utredningens mening skulle det vara olämpligt att binda sjöfartsverket till de i fartygssäkerhetslagen angivna fartområdena inre fart, stor kustfart, nordsjöfart och oceanfart.

7 §

Paragrafen innehåller föreskrifter om svävarfartscertifikat. Certifikatet skall utgöra bevis om att sväware godkänts enligt 6 §. Det har ansetts lämpligt att ge detta bevis ett särskilt namn. Av *andra stycket* framgår att samtliga de föreskrifter som sjöfartsverket meddelar med stöd av 6 § skall införas i certifikatet eller därvid fogad handling. En liknande föreskrift finns i 3 kap. 3 § luftfartslagen. Den handling som fogas till ett luftvärdighetsbevis är regelmässigt den s. k. flyghandboken. Den anger vad som skall iakttas vid luftfartygets nyttjande för att det skall anses luftvärdigt och innehåller de ytterligare anvisningar och upplysningar som erfordras för luftfartygets säkra handhavande (22 § luftfartskungörelsen).

Enligt *tredje stycket* skall sjöfartsverket återkalla svävarfarts-certifikatet om de fastställda föreskrifterna åsidosättes i väsentlig mån. Bestämmelsen bör jämföras med motsvarande föreskrifter i fartygssäkerhetslagen (2 kap. 4 §, 4 kap. 5 § och 5 kap. 5 §) och i luftfartslagen (3 kap. 5 §). Den för sväware föreslagna bestämmelsen är mer allmänt hållen än stadgandena i de nämnda lagarna.

Utredningen har övervägt att i förevarande paragraf ha en särskild föreskrift om utländska sväware enligt vilken sjöfartsverket i stället för att utfärda eget certifikat skulle kunna godkänna ett av utländsk myndighet utfärdat bevis om sväwarens trafikvärdighet m. m. Utredningen har emellertid funnit en sådan föreskrift överflödigt eftersom de allmänt hållna bestämmelserna i 6 och 7 §§ gör det möjligt för sjöfartsverket att i stor utsträckning hänvisa till utländska bevis.

Paragrafen innehåller bestämmelser om andra svävare än de som används i allmän trafik för befordran av passagerare eller gods. I första hand avses mindre fritidssvävare. Även i fråga om trafik med andra svävare kan bestämmelsen bli tillämplig så länge de används för annat än passagerar- eller godsbefordran.

Den kontroll av fritidsbåtar som förekommer i dag är av mycket begränsad omfattning (jfr prop. 1965:132 s. 49f). Enligt utredningens mening är det nödvändigt med en betydligt strängare kontroll av trafiken med fritidssvävare. Svävaren är ofta svårare att manövrera än en båt och kan därför utgöra en avsevärt större trafikfara än fritidsbåtar. Det måste därför ställas större krav på förare av svävare än på båtförare och det framstår också som angeläget med en regel som gör det möjligt att föranstalta om besiktning av fritidssvävare från säkerhetssynpunkt.

Utredningen har valt den föreslagna ordningen med anmälningsskyldighet bl. a. därför att det för närvarande är mycket svårt att förutse vilka typer av svävare och vilken slags svävartrafik som kan bli aktuell i riket. Den föreslagna lösningen gör det möjligt för sjöfartsverket att utfärda samtliga de föreskrifter som bedöms behövliga. Som exempel härpå kan nämnas kompetenskrav på föraren, skyldighet att följa av tillverkaren utfärdade anvisningar om hur svävaren skall nyttjas och underhållas samt föreskrifter om besiktning. Verket kan vidare föreskriva att svävaren skall vara försedd med namn eller annat igenkänningstecken.

Den föreslagna lösningen gör det möjligt för sjöfartsverket att följa utvecklingen och skaffa sig erfarenhet av svävare. Verket torde ganska snart få tillräcklig kännedom om olika svävar typer för att kunna lämna den som avser att bruka en svävare förhandsbesked om vilka föreskrifter som kan komma att utfärdas. Det framstår som särskilt angeläget att verket så snart som möjligt tar ställning till vilka krav som bör ställas på svävarförare. Mycket talar för att man då det

gäller amfibiesvävare bör kräva dels en viss tids specialutbildning hos tillverkaren eller annan med erfarenhet av den aktuella svävar typen och dels någon form av nautiskt kompetensbevis såsom skepparexamen enligt Kungl. Maj:ts kungörelse (1960:488) om lägre nautisk och maskinteknisk utbildning eller förarintyg enligt sjöfartsstyrelsens kungörelse den 21 mars 1961 angående förarintyg för segel- och motorbåtar.

Avsikten med det föreslagna stadgandet är inte att sjöfartsverket alltid skall behöva utfärda säkerhetsföreskrifter. De uppgifter som lämnas om den aktuella svävarens konstruktion och den beräknade omfattningen av trafiken kan självfallet vara sådana att verket saknar anledning att utfärda några föreskrifter. Verket kan sedan trafiken kommit i gång inspektera svävaren och trafiken samt därefter ta ställning till om några säkerhetsföreskrifter behöver meddelas. Här bör erinras om sjöfartsverkets möjlighet att enligt förslagets 10 § förbjuda att en svävare används.

Med hänsyn bl. a. till att sjöfartsverket enligt förslagets 25 § skall kunna förbjuda att svävare används om uppgiven försäkring inte kan godkännas föreslås att anmälan skall göras senast en månad innan svävaren tas i bruk.

I detta sammanhang bör uppmärksammas att chefen för jordbruksdepartementet med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 29 juni 1970 tillkallat sakkunniga att utreda frågor som hör samman med fritidsbåtstrafiken. De sakkunniga skall enligt sina direktiv bl. a. pröva frågor rörande kompetenskrav och minimiålder för förare av vissa fritidsbåtar, obligatorisk ansvarighetsförsäkring och säkerhetsutrustning samt besiktning av fritidsbåtar från säkerhetssynpunkt. Av allt att döma kan de bestämmelser som blir ett resultat av detta utredningsarbete få betydelse för frågan om vilka föreskrifter som skall utfärdas för fritidssvävare.

9 §

Allmänna föreskrifter om åtgärder till före-

byggande av ohälsa och olycksfall finns i arbetarskyddslagen (1949:1). Lagen innehåller därjämte ett stort antal specificerade bestämmelser avseende bl. a. sådant som arbetslokaler, motorer och maskinella anläggningar. Ytterligare sådana föreskrifter meddelas i arbetarskyddskungörelsen (1949:208).

Genom föreskrift i 3 § arbetarskyddslagen undantas från lagens tillämpning arbete som är att hänföra till skeppstjänst. Arbetarskyddsbestämmelser för sådan tjänst meddelas i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetskungörelsen. Generella bestämmelser av arbetarskyddsnatur återfinns även i 5 a och 58 §§ sjölagen.

Vid tillkomsten av fartygssäkerhetslagen, då arbetarskyddet ombord var knapphändig reglerat i olika sjöförfattningar, övervägdes om arbetarskyddslagen borde göras tillämplig i fråga om skeppstjänst. Med hänsyn till sjöfartens speciella natur fann man emellertid att arbetarskyddslagens tillämpningsområde inte borde utvidgas att omfatta skeppstjänsten. Det ansågs riktigast att införa regler om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall i fartygssäkerhetslagen (prop. 1965:132 s. 59).

De arbetarskyddsbestämmelser som meddelas i fartygssäkerhetslagen har i huvudsak samma innehåll som motsvarande bestämmelser i arbetarskyddslagen. Endast vissa justeringar föranledda av de speciella förhållandena ombord har gjorts. Samma är förhållandet mellan arbetarskyddsbestämmelserna i fartygssäkerhetskungörelsen och vad som föreskrivs i arbetarskyddskungörelsen.

Utredningen har funnit det självklart att bestämmelser angående åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall bör gälla även i fråga om tjänst på sväware. Med hänsyn till att sjöfartsverket är tillsynsmyndighet såvitt gäller frågor rörande trafikvärdighet, lastning och bemanning, vilka i viss mån kan betraktas som arbetarskyddsfrågor, har utredningen funnit övervägande skäl tala för att låta arbetarskyddsbestämmelserna för fartyg gälla även sväware. Härigenom får alltså

sjöfartsverket ansvaret också för dessa frågor.

Arbetarskyddsbestämmelserna för fartyg finns i 3 och 9 kap. fartygssäkerhetslagen och 3 och 9 kap. fartygssäkerhetskungörelsen. Enligt 1 kap. 3 § andra stycket fartygssäkerhetslagen gäller att sjöfartsverkets tillsyn av frågor som avser arbetarskyddsbestämmelserna skall utövas i samverkan med arbetarskyddsstyrelsen. Genom vad som föreskrivs i *första stycket* blir de angivna bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetskungörelsen tillämpliga på sväware. Av 3 kap. 11 § och 9 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen samt 1 kap. 1 § fartygssäkerhetskungörelsen följer att bestämmelserna inte kommer att gälla utländska sväware.

Ifrågavarande stadganden i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetskungörelsen innehåller vissa hänvisningar till särskilda bestämmelser som meddelas i andra författningar. Härom kan anföras följande.

I 3 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen anges att om arbetstiden ombord gäller särskilda bestämmelser. Dessa meddelas i sjöarbetstidslagen (1970:105). Denna lag bör göras tillämplig även i fråga om tjänst på sväware. Föreskrift därom upptas i *andra stycket*. Med hänsyn till att sväware mest används för korta och snabba resor torde det huvudsakligen bli vad som föreskrivs om lokalfart som kommer att bli tillämpligt. På vissa håll i sjöarbetstidslagen görs lagens tillämplighet beroende av fartygets bruttodräktighet. Skulle fråga uppkomma om sväwares dräktighet vid tillämpning av denna lag får spörsmålet lösas enligt lagförslagets 14 § tredje stycket. I fråga om de problem som kan aktualiseras med anledning av att sväwarens besättning kan komma att utföra arbete både i land och till sjöss hänvisas till regeln i 12 § tredje stycket sjöarbetstidslagen om att den som ålägger anställd arbetstid i skeppstjänst skall ta skälig hänsyn till arbetstid i annat arbete som den anställde utför för samma arbetsgivare.

3 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen innehåller även en hänvisning till särskilda bestäm-

meler såvitt gäller ”användande i skeppstjänst av minderårig”. Sådana finns i sjömanslagen (1952:530). Det kan inte anses föreligga något praktiskt behov av att göra sjömanslagen tillämplig på sväware. De flesta bestämmelserna i sjömanslagen, som för närvarande är föremål för översyn, är anpassade efter de speciella förhållanden som gäller ombord på fartyg. De frågor som regleras i sjömanslagen torde i varje fall för närvarande och inom den närmaste framtiden kunna lösas på ett tillfredsställande sätt utan särskilda författningsföreskrifter.

3 kap. 2 § fartygssäkerhetskungörelsen hänvisar i fråga om villkor beträffande hälsotillstånd för vinnande av anställning ombord på fartyg till särskilda bestämmelser. Sådana meddelas i mönstringsförordningen (1961:87) och i Kungl. Maj:ts kungörelse angående läkarintyg för sjöfolk (1961:88). Som anförts under 4 § har utredningen funnit att mönstringsförordningen inte skall gälla sväware. Inte heller sagda kungörelse synes böra göras direkt tillämplig. De frågor angående anställdas hälsotillstånd som kan bli aktuella får lösas av sjöfartsverket genom villkor i föreskrifter meddelade med stöd av 6 eller 8 §. Sjöfartsverket kan självfallet därvid kräva sådant läkarintyg som avses i nämnda kungörelse.

10 §

Utredningen anser att bestämmelser motsvarande dem som finns i 8 kap. fartygssäkerhetslagen angående beläggande av fartyg med nyttjandeförbud på grund av brister i fråga om sjövärdighet, bemanning m. m. bör gälla även för sväware. De *tre första styckena* i förevarande paragraf innehåller i sak samma som 8 kap. 1 § i fartygssäkerhetslagen. Vid tillkomsten av sistnämnda lagrum uttalade departementschefen att ett ingripande av så allvarlig natur som ett nyttjandeförbud ofta kan medföra högst kännbara ekonomiska förluster för redaren. Han underströk att bestämmelserna måste tillämpas med försiktighet samt tillade att ett fartyg

bör beläggas med nyttjandeförbud endast i fall av ett påtagligt åsidosättande av väsentliga sjösäkerhetskrav (prop. 1965:132 s. 118). Departementschefens uttalande bör enligt utredningens mening vara vägledande även vid en tillämpning av förevarande bestämmelse.

I paragrafens *fjärde stycke* föreskrivs att bestämmelserna i 8 kap. 2–4 § fartygssäkerhetslagen samt de bestämmelser som utfärdats med stöd av sagda lag i tillämpliga delar skall gälla vid meddelandet av nyttjandeförbud avseende sväware. I dessa bestämmelser anges bl. a. vilka myndigheter som är behöriga att meddela nyttjandeförbud och hur beslutet skall verkställas.

11 §

I paragrafens *första stycke* uppställs krav på att det skall finnas befälhavare på sväware när den används i trafik. I *andra stycket* anges att befälhavare utses av sväwarens ägare eller brukare. Där regleras också vem som skall vara befälhavare om sådan inte blivit utsedd.

På sjörettens område intar bestämmelser om fartygs befälhavare en central plats. De viktigaste finns i sjölagens 3 kap. om fartygs befälhavare. Någon direkt motsvarighet till förevarande paragraf finns inte. Utredningen har dock funnit att bestämmelserna om sväware bör innehålla en regel med föreslaget innehåll. Som förebild har använts 5 kap. 1 § luftfartslagen och 50 § luftfartskungörelsen. Förstnämnda lagrum innehåller förutom en regel motsvarande den som upptas i paragrafens första stycke en föreskrift om att befälhavaren äger högsta myndighet ombord. Liknande föreskrift angående fartygsbefälhavare finns i 44 § sjömanslagen. Utredningen har ansett ett stadgande med sådant innehåll onödigt eftersom det ligger i sakens natur att befälhavaren har sådan befogenhet (jfr luftträtssakkunniga i SOU 1955:42 s. 81).

50 § luftfartskungörelsen, vars första och andra stycken innehåller i huvudsak samma som förevarande paragrafs andra stycke,

upptar även ett stadgande om att omyndig ej får vara befälhavare på luftfartyg som används i förvärvssyfte. Sjöbefälskungörelsen innehåller en liknande föreskrift beträffande fartygsbefälhavare. Där uppställs vidare det kravet att befälhavare på handelsfartyg och fiskefartyg skall vara svensk medborgare (7 § första stycket). Någon motsvarighet till angivna bestämmelser anser utredningen inte erforderlig i svävarfartslagen. Om sådana bestämmelser skulle anses påkallade kan sjöfartsverket meddela föreskrift därom med stöd av 6 §.

Genom vad som föreslås gälla enligt flera av de följande paragraferna kommer vissa av bestämmelserna i sjölagens befälhavarkapitel, som omfattar 58–70 §, att äga tillämpning även på sväware. Detta gäller 58 § första och andra styckena (befälhavarens skyldighet att tillse att fartyg är i behörigt skick med avseende på sjövärdighet m. m.), 59 § (skyldigheten att tillse att fartyg framförs och handhas på sätt som är förenligt med gott sjömanskap), 62 § (skyldigheter då fartyget eller andra sjöfarande är i sjönöd) samt 70 § (rapporteringskyldigheten till sjöfartsverket). 67 §, som innehåller bestämmelser bl. a. om skadeståndsansvar gentemot redare, behandlas under 27 §.

Beträffande övriga bestämmelser i befälhavarkapitlet kan anföras följande.

I 58 § tredje stycket stadgas skyldighet för befälhavaren att ofördröjligen underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget om fel eller brist i fartygets behöriga skick inte kan avhjälpas genast. Utredningen anser det inte påkallat med en lagregel med sådant innehåll. Befälhavarens skyldighet i berört avseende torde kunna lösas tillfredsställande på annat sätt.

60 § upptar bestämmelser om skyldigheten för befälhavaren att föra dagböcker och medföra skeppshandlingar. Som anförts under 6 § har utredningen funnit att erforderliga bestämmelser om dagböcker får ges av sjöfartsverket.

I 61 § behandlas skyldigheten för befälhavaren att tillse att lossningen, lastningen och resan utförs med skyndsamhet. 63 § avser

befälsutövningen på ett fartyg i befälhavarens ställe. I de återstående stadgandena finns bl. a. bestämmelser om befälhavarens ställningsfullmakt för redaren och lastägaren, hans skyldighet att tillvarata lastägarens intressen och hans frihet från personligt ansvar för de förbindelser han ingår på redarens och lastägarens vägnar (64–66 §), om befälhavarens redovisningsskyldighet gentemot redaren (68 §) samt om befälhavarens skyldigheter då fartyg tas i mät eller beläggs med kvarstad (69 §). Samtliga de frågor som behandlas i de nu nämnda bestämmelserna bör såvitt gäller sväware kunna lösas enligt allmänna rättsregler.

Såväl inom sjörätten som inom luftträtten finns regler om befälhavarens rätt att använda tvångsmedel (60–61 § sjömanslagen och 5 kap. 4–5 § luftfartslagen). Utredningen har inte ansett det erforderligt med motsvarande föreskrifter för sväware. Sådana frågor bör enligt utredningens mening kunna lösas enligt allmänna rättsregler om nödvärn och nödsituationer.

Utredningen anser inte heller erforderligt att göra sjömanslagens övriga regler rörande befälhavare tillämpliga på sväware. Dessa regler rör befälhavarens tjänsteavtal, befälsmyndighet och skyldigheter mot besättning. Frågor av denna art torde på ett fullt nöjaktigt sätt kunna lösas enligt allmänna rättsregler och genom anställningsavtal.

12 §

I paragrafen stadgas att 58 § första och andra styckena sjölagen, som reglerar befälhavarens ansvar för fartygets behöriga skick före och under resan, skall äga motsvarande tillämpning i fråga om sväware.

Det får anses naturligt att en sväwares befälhavare liksom en fartygsbefälhavare skall vara den som har det yttersta ansvaret ombord. Det kan framhållas att en liknande bestämmelse finns beträffande luftfartygs befälhavare. Enligt 5 kap. 2 § luftfartslagen åligger det sålunda denne att bl. a. vaka över luftfartygets luftvärdighet samt tillse att

luffartyget är behörigen utrustat, bemannat och lastat.

13 §

I paragrafens *första stycke* föreskrivs att ägaren eller brukaren skall tillse att svävaren undergår med stöd av svävarfartslagen föreskriven tillsyn. Bestämmelsen motsvarar 9 kap. 2 § första stycket fartygssäkerhetslagen enligt vilket det åligger redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget att tillse att fartyget undergår tillsyn enligt 7 kap. i samma lag.

I *andra stycket* föreskrivs att ägare, brukare, befälhavare och övrigt befäl ombord skall lämna tillsynsförrättare nödigt bistånd och ge varje upplysning som denne begär. Motsvarande regel för fartyg finns i 9 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen.

Beträffande övriga föreskrifter i 9 kap. fartygssäkerhetslagen anmärker utredningen följande.

1 § innehåller endast en hänvisning till sjölagens bestämmelser i 58 § om befälhavarens ansvar för sjösäkerheten ombord. 2 § andra stycket upptar en regel om skyldighet för redare eller beställare av fartyg att till sjöfartsverket inge fartygsritningar. Frågan om behovet av tillverkningskontroll avseende svävare kommer att behandlas närmare längre fram under förevarande paragraf.

3–5 § innehåller föreskrifter om de skyldigheter som åvilar redaren, befälhavaren och vissa andra personer beträffande arbetarskyddet ombord. Dessa föreskrifter blir genom vad som föreslås i lagförslagets 9 § tillämpliga på svävare.

I 7 § stadgas skyldighet för befälhavaren att före resa skaffa sig erforderlig kännedom om fartyget och att i möjligaste mån bereda besättningen tillfälle att lära känna det. Där föreskrivs också en motsvarande skyldighet för maskinchefen såvitt gäller fartygets maskineri m. m. Utredningen anser att ett stadgande liknande detta inte behöver tas med i svävarfartslagen.

I 8 § stadgas att fartyg skall göras sjöklart

innan resa anträds. Med sjöklart förstås att fartyget skall vara i behörigt skick i samtliga de avseenden som sägs i 5 a § sjölagen. Paragrafen innehåller vidare en uppräknning av de särskilda åtgärder som skall vidtas av befälhavaren för att göra fartyget sjöklart. Vidare anges vad som i sådant avseende åligger maskinchefen. Med hänsyn till den i lagförslagets 12 § upptagna skyldigheten för befälhavaren att vaka över svävares trafikvärdighet m. m. föreligger inte något praktiskt behov av att göra ifrågakavande bestämmelse i fartygssäkerhetslagen tillämplig på svävare.

9 § innehåller regler om tillsynsbok och certifikat utfärdade med stöd av fartygssäkerhetslagen, dvs. frågor som inte skall gälla svävare.

I 10 § upptas regler om befälhavarens rapporteringsskyldighet till sjöfartsinspektionen beträffande vissa händelser ombord. Med hänsyn till vad som föreslås gälla enligt lagförslagets 17 § om rapporteringsskyldighet till sjöfartsverket har utredningen ansett det onödigt att göra ifrågakavande paragraf tillämplig på svävare.

Enligt 11 § gäller 2–10 § inte utländska fartyg.

Som nämnts innehåller 9 kap. 2 § andra stycket en regel om skyldighet för redare eller beställare av fartyg att till sjöfartsverket inge fartygsritningar. Ytterligare bestämmelser härom finns i 7 kap. 18 och 19 §§. Bestämmelserna gäller fartyg som byggs eller ombyggs för svensk räkning och som skall undergå annan tillsynsförrättning än inspektion, dvs. passagerarfartyg oavsett dräktighet och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton. Sådana ritningar skall ges in till sjöfartsverket i god tid innan arbetet påbörjas. Även i fråga om utländskt fartyg som blivit svenskt och med anledning därav skall undergå sjövärdighetsbesiktning gäller viss skyldighet att ge in ritningar. Sjöfartsverket äger medge lättnader för klasgade fartyg.

Genom den föreskrivna skyldigheten att inge ritningar har sjöfartsverket möjlighet att påtala sådana brister och fel som annars kanske skulle upptäckas först vid sjövärdig-

hetsbesiktningen och då medföra stora kostnader att rätta till. Att märka är att byggnadsarbetenas igångsättande inte är beroende av godkännande eller annan åtgärd från sjöfartsverkets sida. På särskild framställning är dock verket enligt 7 kap. 19 § skyldigt att granska ingiven ritning och avge yttrande.

Även luftfartslagstiftningen innehåller bestämmelser om tillverkningskontroll. Enligt 14 § luftfartskungörelsen skall luftfartsverket, såvitt möjligt i anslutning till tillverkningen, utföra granskning av beräkningar och konstruktioner samt erforderlig materielprovning, s. k. typgranskning. Enligt 28 § samma förordning skall den som vill här i riket tillverka luftfartyg söka tillstånd hos luftfartsverket. Sådant tillstånd skall ges om sökanden uppfyller de förutsättningar för verksamhetens bedrivande som prövas erforderliga med hänsyn till säkerheten.

Utredningen har funnit att regler om tillverkningskontroll avseende sväware inte skulle kunna gälla alla slags sväware. Det kan t. ex. inte anses rimligt med sådan kontroll såvitt gäller experimentsväware eller små amatörbyggda sväware. Bestämmelser om tillverkningskontroll skulle därför behöva innehålla en föreskrift om vilka typer av sväware de skulle avse. Med hänsyn till den ovisshet som råder i fråga om sväwartyper som kan komma att tillverkas här i riket framstår det som olämpligt att redan nu fastslå någon storleksgräns e. dyl. Utredningen har därför inte föreslagit några regler om tillverkningskontroll. Det har därvid förutsetts att sjöfartsverket även utan sådana regler på framställning av tillverkare eller beställare kan åta sig att förhandsgranska ritningar.

Trafikföreskrifter m. m.

Under denna rubrik har sammanförts de trafikföreskrifter som bedömts erforderliga för trafiken över vatten samt bestämmelser om sjöförklaringsreglernas tillämplighet på sväware.

14 §

I paragrafens *första stycke* upptas som huvudregel angående trafiken över vatten att de trafikföreskrifter som gäller för fartyg enligt vissa bestämmelser i sjölagen samt i sjötrafikförordningen och vad som i övrigt finns föreskrivet för sjötrafiken i tillämpliga delar skall gälla även sväware.

Det är givet att ensartade regler måste gälla för alla slag av farkoster som rör sig inom trafikområdet vatten. Som framgår av den under 4.1 lämnade redogörelsen har inom IMCO sjöfartssäkerhetskommittén i oktober 1966 godkänt den av underkommittén för sjötrafikens säkerhet gjorda rekommendationen att vad som i dessa regler stadgas för fartyg och maskindrivna fartyg skall gälla även för sväware.

I 59 § första stycket sjölagen, som föreslås gälla även för sväware, finns en allmän bestämmelse om befälhavarens ansvar för fartygets framförande och handhavande. Där anges att befälhavaren skall sörja för att fartyget framförs och handhas på sätt som är förenligt med gott sjömanskap. Vid bestämmelsens tillkomst uttalade departementschefen att uttrycket "gott sjömanskap" närmast har betydelsen korrekt uppträdande till sjöss eller riktigt bedömande av saken till och rätt handlande i olika situationer till sjöss eller i hamn. Departementschefen erinrade i anslutning härtill om att vissa detaljerade normer och föreskrifter föreligger inom ramen för säkerhetslagstiftningen, i de internationella sjövägsreglerna och i författningar rörande sjötrafiken som utfärdats av Kungl. Maj:t (prop. 1966:145 s. 66). Andra stycket i 59 § upptar en bestämmelse enligt vilken det åligger befälhavaren att skaffa sig kännedom om föreskrifter och påbud rörande sjöfarten i de farvatten fartyget skall befara och på de orter det skall anlöpa.

Det måste anses naturligt att de bestämmelser som enligt 59 § sjölagen gäller för fartygsbefälhavare bör avse också befälhavare på sväware som används för trafik till sjöss.

I 62 § sjölagen, som också föreslås gälla

svävare, finns bestämmelser om befälhavarens skyldigheter dels när det egna fartyget råkat i sjönöd och dels när andra sjöfarande råkat i sjönöd eller fara hotar sjötrafiken.

Enligt 62 § första stycket är befälhavaren, om fartyget råkar i sjönöd, skyldig att göra allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande samt bevara fartyg och last. Där föreskrivs vidare skyldighet för befälhavaren att, i den mån det är möjligt, sörja för att dagböcker och andra skeppshandlingar förs i säkerhet och föranstalta om bärgning av fartyg och gods. Så länge det finns rimlig utsikt att fartyget kan räddas får befälhavaren inte lämna det såvida inte hans liv är i allvarlig fara.

Uppenbart är att befälhavaren på en svävare skall vara skyldig att iaktta vad som enligt 62 § första stycket gäller för fartygsbefälhavare. Det kan framhållas att en liknande skyldighet enligt 5 kap. 7 § luftfartslagen gäller för befälhavaren på ett luftfartyg.

Fartygsbefälhavares plikter gentemot andra sjöfarande upptas i 62 § andra stycket. Enligt denna bestämmelse har befälhavaren en allmän undsättningsplikt gentemot var och en som kan anträffas i sjönöd samt skyldighet att vidta åtgärder enligt särskilda av Kungl. Maj:t utfärdade föreskrifter, om han i annat fall får kännedom om att någon råkat i sjönöd eller han får kunskap om fara som hotar sjötrafiken.

Andra stycket i 62 § bygger på regler i 1910 års bärgningskonvention och i kapitel V av 1960 års säkerhetskonvention. Som framgår av redogörelsen för IMCO:s behandling av frågor rörande svävare har sjöfarts-säkerhetskommittén rekommenderat att svävare skall följa sjötrafiksäkerhetsreglerna i kapitel V av sistnämnda konvention. De i 62 § andra stycket angivna föreskrifterna finns i sjönödskungörelsen (1952:581). Bestämmelserna i kungörelsen omfattar ett flertal av de regler som upptas i kapitel V i säkerhetskonventionen. De skyldigheter som åvilar fartygsbefälhavare gentemot andra sjöfarande bör gälla även svävare. Genom föreskriften att 62 § sjölagen skall gälla

svävare blir även sjönödskungörelsen tillämplig. Det kan framhållas att luftfartslagstiftningen upptar motsvarande regler (luftfartslagen 11 kap. 1 § och luftfartskungörelsen 114–121 §).

I tredje stycket i 62 § hänvisas till 223 § sjölagen som innehåller bestämmelser om befälhavarens förpliktelser då fartyg stött samman med annat fartyg. Även denna bestämmelse bör gälla svävare.

Sjötrafikförordningen reglerar tillämpningen av 1960 års internationella sjövägsregler och omfattar de sjötrafikföreskrifter av mera allmän natur som skall gälla inom Sveriges sjöterritorium.

Enligt förordningens 2 § skall de internationella sjövägsreglerna tillämpas på fartyg och sjöflygplan inom Sveriges sjöterritorium såvitt ej annat följer av förordningens övriga stadganden. Sjövägsreglerna skall också gälla för svenskt fartyg och sjöflygplan utanför Sveriges sjöterritorium om det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig.

4–9 § innehåller särskilda trafikföreskrifter för Sveriges sjöterritorium. I 4 § första stycket finns en allmän aktsamhetsregel med 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. I 4 § andra stycket stadgas att den som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av sjöolycka inte får undandra sig att i mån av förmåga medverka till åtgärder som olyckan föranleder. Bestämmelserna i 4 § kompletteras med ansvarsregler i 17 §. Den som brister i den omsorg och varsamhet som åligger honom enligt 4 § kan dömas till böter, om oaktsamheten inte är ringa. Den som uppsåtligen underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 4 § andra stycket kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

I 5 § föreskrivs att länsstyrelsen efter samråd med sjöfartsverket får utfärda föreskrifter om fartbegränsning och om förbud mot ankring samt om begränsning i rätt att utnyttja vattenområde för båttävling, vatten-

skidåkning eller liknande sport. 6–9 § innehåller särskilda regler i fråga om skeppsljus, signalfigurer och ljudsignaler för vissa typer av fartyg.

10–16 § innehåller bestämmelser för inre vatten. Där finns bl. a. föreskrifter om möte i trång farled samt om undantag från den i de internationella sjövägsreglerna stadgade skyldigheten att avge signaler. I 15 § finns särskilda regler om vilka skeppsljus som får föras av vissa maskindrivna mindre fartyg och båtar.

Genom den föreslagna föreskriften om tillämpning av sjötrafikförordningen blir de internationella sjövägsreglerna gällande för svävare inom Sveriges sjöterritorium och för svensk svävare utanför sjöterritoriet, om det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig.

I sjövägsreglerna definieras begreppet maskindrivet fartyg. Därmed förstås varje fartyg som framdrivs medelst maskinkraft. Genom föreskriften i förevarande paragraf, att vad som för fartyg stadgas i sjötrafikförordningen skall gälla för svävare, blir sjövägsreglernas bestämmelser om maskindrivna fartyg tillämpliga. Utan något särskilt förordnande därom (jfr punkt 8 i bestämmelserna för svävartrafiken i Öresund, se under 2.3) bör det i enlighet med de av IMCO:s sjöfartssäkerhetskommitté gjorda rekommendationerna åligga den som framför svävare att vid tillämpning av regel 21 beakta svävarens manövreringsförmåga och höga hastighet samt eventuella svårigheter att på svävaren uppfatta ljudsignaler.

Förutom i sjötrafikförordningen meddelas sjötrafikbestämmelser i sjötrafikkungörelsen (1967:115), i av länsstyrelse med stöd av 5 § sjötrafikförordningen utfärdade lokala trafikbestämmelser om fartbegränsning m. m. samt i hamnordningar och i särskilda farledsföreskrifter. Samtliga dessa bestämmelser skall gälla för svävare.

I paragrafens *andra stycke* upptas som huvudregel att svävare vid tillämpning av tullstadgan (1927:391) skall anses som fartyg. Tullstadgan innehåller ett flertal bestäm-

melser om fartyg och sjötrafik. I de inledande bestämmelserna definieras bl. a. begreppet transportmedel och fartyg. Med transportmedel förstås "varje för forsling avsett hjälpmedel ävensom varje för annat ändamål än forsling avsedd maskinell anordning, som framföres på vattnet eller på land" och med fartyg "varje transportmedel, som framföres på eller i vattnet". Även utan någon föreskrift torde tullstadgans bestämmelser vara tillämpliga på svävartrafik. Utredningen har emellertid funnit lämpligt att ange att svävare vid tillämpning av dessa bestämmelser skall anses som fartyg.

Bland tullstadgans bestämmelser om sjötrafikens bedrivande (3 kap. 32–65 §) kan nämnas skyldigheten för fartygets befälhavare att vid resa till eller från Sverige hålla sig till allmän farled. Eftersom det ofta torde vara lämpligt att amfibiesvävare, vilka är oberoende av grundförhållandena, väljer andra färdvägar än fartyg vill utredningen erinra om att generaltullstyrelsen med stöd av 12 kap. 235 § tullstadgan kan meddela befrielse från de i 3 kap. upptagna bestämmelserna om sjötrafik.

122 § tullstadgan innehåller en föreskrift om att fartyg, som har en nettodräktighet understigande 20 ton och som inte är infört i fartygsregistret, får användas för handelssjöfart eller passagerarbefordran endast om det är registrerat och märkt på närmare angivet sätt. Med hänsyn till utredningens ställningstagande till frågan om registrering och märkning av svävare bör denna bestämmelse inte gälla svävare.

I flera av de ovan berörda sjötrafikbestämmelserna är fartygets storlek avgörande för i vilken utsträckning bestämmelserna är tillämpliga. Som mått på fartygs storlek används dräktighet uttryckt i nettoregister-ton eller bruttoregister-ton. Samma är som nämnts under 9 § förhållandet med de regler som gäller om arbetstiden till sjöss.

Bestämmelser om skeppsmätning finns i kungörelsen (1954:550) angående skeppsmätning. Skeppsmätning är obligatorisk såvitt gäller fartyg med minst 20 bruttoregister-ton dräktighet om fartyget är avsett att

nyttjas till handelssjöfart eller passagerarbefordran eller om noggrann kännedom om dräktigheten behövs för beräkning av avgifter för fartyget eller för annat allmänt ändamål.

Utredningen har ansett det onödigt att ge föreskrifter om obligatorisk mätning av svävare. Med hänsyn härtill måste svävarfartsreglerna innehålla en föreskrift om hur man vid tillämpning av sjötrafikbestämmelserna skall bedöma en svävares storlek i de fall då uppgift saknas om dräktigheten. I paragrafens *tredje stycke* upptas en regel angående nettodräktigheten enligt vilken ett ton av svävarens tjänstevikt skall motsvara ett halvt registerton. I fråga om bruttodräktigheten anges att denna får skattas. Det föreslagna stadgandet bygger på en liknande föreskrift i lotsavgiftskungörelsen (1970:699). I kungörelsens 15 § stadgas att för örlogsfartyg, flydocka, mudderverk, ponton eller liknande skall ett ton av displacementet anses motsvara ett halvt registerton samt att, om det i annat fall inte föreligger uppgift om fartygets nettodräktighet, denna får uppskattas av sjöfartsverket.

Med svävarens tjänstevikt avser utredningen svävarens vikt i normalt, fullt driftfärdigt skick utan last. I tjänstevikten ingår alltså sådan utrustning, som kan anses särskilt fast knuten till svävaren såsom inrättningar för manövrering och navigering, brandskyddsanordningar och bärgningsredskap. Även bränsle, smörjolja o. dyl. skall medräknas.

Enligt paragrafens *fjärde stycke* kan Kungl. Maj:t eller myndighet Kungl. Maj:t bestämma medge undantag från bestämmelserna i förevarande paragraf och meddela ytterligare föreskrifter om trafiken över vatten med svävare. Bestämmelsen har ansetts nödvändig med hänsyn till den ringa erfarenheten i fråga om svävartrafik.

15 §

I denna paragraf bemyndigas sjöfartsverket att såväl i allmänhet som för visst fall

föreskriva att svävare skall föra andra skeppsljus och signalfigurer än som anges i 1960 års internationella sjövägsregler.

IMCO har som framgår under 4.1 rekommenderat att svävare utrustas med en särskild blinkande lanterna. De engelska svävare som hittills använts i trafik har alla varit utrustade med en sådan anordning. Enligt de engelska trafikillstånden har beträffande skeppsljus och signalfigurer dessutom gällt att vad som därom föreskrivs i de internationella sjövägsreglerna skall iakttas i den utsträckning som är möjlig med hänsyn till svävarens konstruktion (se under 3.1.3). Det kan framhållas att sjövägsreglerna i fråga om sjöflygplan innehåller den föreskriften (regel 1 a) att sjöflygplan, som till följd av sin särskilda konstruktion inte kan helt uppfylla föreskrifterna om förande av skeppsljus och signalfigurer, skall följa föreskrifterna så noga som omständigheterna tillåter.

16 §

Som nämnts ovan under 14 § kan länsstyrelsen efter samråd med sjöfartsverket enligt 5 § sjötrafikförordningen utfärda föreskrifter om fartbegränsning och om förbud mot ankring samt om begränsning i rätt att utnyttja vattenområde för båtävling, vattenskidåkning eller liknande sport. Genom vad som föreslås gälla enligt 14 § första stycket kommer sådana av länsstyrelsen meddelade föreskrifter att bli tillämpliga även på svävare. Enligt utredningens mening bör det emellertid vara möjligt att helt förbjuda trafik med svävare inom visst vattenområde eller utfärda andra inskränkande föreskrifter om så bedöms behövt med hänsyn till trafiksäkerheten eller till svävartrafikens inverkan på omgivningen genom buller eller annan olägenhet.

I denna paragraf ges bestämmelser enligt vilka länsstyrelsen efter samråd med sjöfartsverket kan meddela förbud eller andra inskränkande föreskrifter. Stadgandet kan jämföras med 2–5 § luftfartskungörelsen

som innehåller bestämmelser om för luftfart förbjudna områden m. m. Luftfartsverket kan efter samråd med länsstyrelsen förordna att visst område skall utgöra s. k. restriktionsområde. Då verket meddelar sådant förordnande skall det föreskriva de inskränkningar i rätten att flyga inom området som finns påkallade av hänsyn till ändamålet med förordnandet. Förordnande om att område skall utgöra restriktionsområde kan meddelas bl. a. med hänsyn till naturskydd eller friluftsliv.

Utredningen har valt att låta länsstyrelsen vara beslutande myndighet. Samråd skall dock äga rum med sjöfartsverket. Den föreslagna ordningen har valts med hänsyn till vad som gäller enligt motsvarande regler i sjötrafikförordningen och till länsstyrelsernas befattning med hälsovårds- och miljöskyddsfrågor.

Som exempel på av trafiksäkerhetsskäl betingade föreskrifter kan nämnas skyldighet för svävare att inom vissa områden trafikera endast vissa särskilt markerade leder, regler om trafik nattetid eller vid nedsatt sikt och om trafik över isbelagt vatten. Som exempel på annan olägenhet än buller kan nämnas vattenstänk.

Paragrafen torde få störst betydelse då det gäller att komma till rätta med bullerstörningar. I detta sammanhang bör därför uppmärksammas möjligheterna att med stöd av hälsovårdsförfattningarna ingripa mot bullerstörande svävartrafik. Enligt 70 § hälsovårdsstadgan (1958:662) äger hälsovårdsnämnd för särskilda fall meddela de föreskrifter som utöver stadgan och lokal hälsovårdsordning finns erforderliga för att förebygga eller undanröja sanitär olägenhet vid viss verksamhet. Nämnden har en generell befogenhet att ingripa med endast den begränsningen att det skall röra sig om behov i det särskilda fallet (prop. 1958: B 46 s. 311). Hälsovårdsnämnd torde därför kunna ingripa mot pågående svävartrafik som bedöms medföra sanitär olägenhet genom buller. Den i förevarande paragraf föreslagna befogenheten för länsstyrelsen är enligt utredningens mening en lämplig komplette-

ring till hälsovårdsstadgans regler. Här bör även uppmärksammas det pågående utredningsarbetet om normer för trafikbuller. I trafikbullerutredningens direktiv anges att till trafikens bullerkällor kan räknas bl. a. svävare.

17 §

Paragrafen upptar bestämmelser om utredning av olyckor med svävare samt om befälhavares rapportskyldighet till sjöfartsverket.

Bestämmelser om undersökning av sjöfartsolyckor ges i 301–315 § sjölagen. Utredning av sådan olycka sker genom sjöförklaring eller, såvitt gäller vissa komplicerade eller eljest omfattande olyckor, av en särskilt tillsatt undersökningskommission.

Sjöförklaring är antingen obligatorisk eller fakultativ. Den är obligatorisk för svenska handels- och fiskefartyg i vissa fall. Dessa anges i 301 § och avser bl. a. dödsfall och svår kroppsskada samt grundstötning och sammanstötning. Initiativ till fakultativ sjöförklaring kan tas av sjöfartsverket, befälhavaren, redaren och – i fall av lastskada av någon betydelse – lastägaren och lastförsäkringsgivaren.

Obligatorisk sjöförklaring syftar främst till att åstadkomma utredning i sjöfartssäkerhetens intresse. Fakultativ sjöförklaring avser oftast fall då utredningen väsentligen skall tillgodose enskilda intressen. Även fakultativ sjöförklaring kan emellertid äga rum i sjöfartssäkerhetens intresse.

Obligatorisk sjöförklaring gäller som nämnts endast svenska handels- och fiskefartyg. Bestämmelserna om fakultativ sjöförklaring är tillämpliga på alla svenska fartyg, däribland nöjesfarkoster och statsfartyg.

I fråga om utländska fartyg gäller enligt 313 § vissa särskilda regler. I paragrafens andra stycke finns en bestämmelse som är helt inriktad på sjöfartssäkerheten. Där stadgas att sjöfartsverket kan förordna att sjöförklaring skall äga rum om utredning av händelse som inträffat i samband med

utländskt fartygs drift är påkallad från sjöfartssäkerhetens synpunkt och fartyget befinner sig i svensk hamn.

Genom sjöförklaring skall händelsen och dess orsaker såvitt möjligt klarläggas. Utredningen sker genom förhör med befälhavaren och andra personer som antas kunna lämna upplysning i saken. Sjöförklaring hålls av vissa allmänna underrätter. Sjölagen och sjöförklaringskungörelsen (1967:294) innehåller ett flertal föreskrifter om vad som skall iakttas vid sjöförklaring.

Har händelse medfört stora förluster i liv eller egendom eller kan utredningen av annan anledning väntas bli synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet, äger Kungl. Maj:t enligt 314 § förordna att händelsen skall utredas av en särskild undersökningskommission. Kommissionen skall bestå av personer med juridisk, nautisk och teknisk sakkunskap. Till skillnad från vad som gäller vid sjöförklaring kan en undersökningskommission avge utlåtande angående händelsen samt föreslå förebyggande åtgärder.

Förebild vid utformningen av bestämmelserna om särskild undersökningskommission, vilka tillkom i samband med 1967 års ändringar i sjölagen, har varit luftfartslagstiftningens regler om undersökning av luftfartsolyckor (prop. 1966:145 s. 134). Luftfartsolycka, som medför att någon avlider eller får svår kroppsskada eller att betydande skada uppstår på luftfartyget eller egendom som inte befordras därmed, skall undersökas av en av luftfartsverket tillsatt haverikommission eller en av chefen för kommunikationsdepartementet tillsatt särskild undersökningskommission.

Även händelser som har samband med svävartrafik till sjöss bör kunna göras till föremål för särskild undersökning, när detta är påkallat från sjöfartssäkerhetens synpunkt.

Det ter sig naturligt att i första hand knyta an till sjölagens regler om sjöförklaring. Bestämmelser härom meddelas i paragrafens *första stycke* där det stadgas att sjöfartsverket kan förordna att sjöförklaring

skall äga rum om utredning av händelse som inträffat i samband med sväwares drift är påkallad från sjöfartssäkerhetens synpunkt. Någon bestämmelse om obligatorisk sjöförklaring har dock inte föreslagits. För denna ståndpunkt talar framför allt den osäkerhet som får anses råda i fråga om vilka slags olyckor som kan komma att inträffa. Mot en föreskrift om obligatorisk sjöförklaring talar även utredningens i andra stycket upptagna förslag om en i förhållande till sjölagen vidgad möjlighet att tillsätta särskild undersökningskommission.

Den föreslagna ordningen innebär alltså att sjöförklaring är beroende av initiativ från sjöfartsverkets sida. Bestämmelsen motsvarar närmast föreskriften i 313 § andra stycket sjölagen angående utredning av händelse som inträffat i samband med utländskt fartygs drift. Den föreslagna bestämmelsen skall gälla alla sväware oavsett nationalitet, storlek och användning. Vid tillämpning av bestämmelsen på utländska sväware måste självfallet respekteras vad som följer av överenskomelse med främmande makt och av mellanfolkliga hänsyn i övrigt (jfr departementschefen ang. 313 § sjölagen, prop. 1966:145 s. 167). Det har inte ansetts erforderligt att ge föreskrift om att sjöförklaring skall kunna ske också på initiativ av befälhavare m. fl. i enlighet med sjölagens bestämmelser om fakultativ sjöförklaring. Det torde vara tillräckligt att sådana personer har möjlighet att få till stånd sjöförklaring genom en begäran därom hos sjöfartsverket.

I paragrafens *andra stycke* upptas en regel om utredning genom särskild utredningskommission. Som nämnts kan enligt 314 § sjölagen utredning av fartygsolyckor ske genom en sådan kommission endast i fråga om händelse som medfört stora förluster i liv eller egendom eller då utredningen av annan anledning kan väntas bli synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet. Med hänsyn till att det ofta torde bli lämpligt att ha tillgång till särskild teknisk expertis vid utredning av händelser som inträffat i samband med svävartrafik bör det vara möjligt att tillsätta en undersökningskommission

inte bara för sådana exceptionella händelser som avses i 314 § sjölagen. I förevarande stycke upptas därför den bestämmelsen att undersökningskommission kan tillsättas så snart utredning av händelse kan väntas bli omfattande eller av invecklad beskaffenhet. I motsats till vad som gäller enligt sjölagen bör Kungl. Maj:t kunna bemyndiga sjöfartsverket att ge förordnande om utredning av undersökningskommission.

Paragrafens *tredje stycke* innehåller föreskrift om tillämpning av de bestämmelser angående sjöförklaring och utredning av särskild undersökningskommission som finns i 303–315 § sjölagen och med stöd därav meddelade föreskrifter. Sådana föreskrifter meddelas i sjöförklaringskungörelsen. Att märka i detta sammanhang är att sjöförklaringsdomstol, som består av lagfaren ordförande och två personer som är kunniga och erfarna i sjöväsendet, enligt 305 § tredje stycket kan tillkalla person med särskild sakkunskap att inträda som ytterligare ledamot.

I *fjärde stycket* upptas en föreskrift enligt vilken vad som stadgas i 70 § första stycket sjölagen skall äga motsvarande tillämpning i fråga om sväware som avses i 6 §, dvs. sväware som brukas för befordran i allmän trafik av passagerare eller gods. I angivna bestämmelse i sjölagen uppräknas under åtta punkter sådana händelser som föranleder obligatorisk befälhavarrapport till sjöfartsverket. Uppräkningen ansluter nära till motsvarande uppräkningspunkter i 301 § sjölagen angående händelser som skall föranleda obligatorisk sjöförklaring. Bestämmelsen gäller endast befälhavare på svenska handelsfartyg och fiskefartyg. Bestämmelsen synes böra gälla även sväware. Tillämpningen bör dock, liksom gäller för fartyg, begränsas att avse sväware som används i yrkesmässig trafik.

Fjärde stycket upptar också ett stadgande enligt vilket sjöfartsverket kan påfordra att rapport avges även i andra fall. Denna bestämmelse, som gäller alla slags sväware, motsvarar vad som stadgas i 70 § andra stycket sjölagen.

I detta sammanhang kan erinras om den

skyldighet att förvissa sig om att händelsen är känd för sjöfartsverket som enligt 1 § sjöförklaringskungörelsen gäller för polis- och tullmyndighet, som får kännedom om sjöolycka.

I *femte stycket* upptas en regel enligt vilken vad som sägs i 70 § tredje stycket sjölagen skall gälla även rapporter angående händelser som inträffat i samband med svävartrafik. Bestämmelsen i sagda lagrum innehåller bl. a. föreskrifter om innehållet i rapporter till sjöfartsverket.

6.3 Om svävarfart över land

Under denna rubrik har sammanförts bestämmelser som avser trafik endast över land.

Vid flera tillfällen har framhållits att man med hänsyn till att svävarfarten ännu är i början av sin utveckling och att erfarenheterna är tämligen begränsade måste nöja sig med allmänt hållna regler och överlåta detaljregleringen åt tillsynsmyndigheter. Detta gäller i särskilt hög grad svävartrafik över land. De flesta typer av sväware är avsedda för sjötrafik och den trafik över land som hittills förekommit har huvudsakligen avsett kortare sträckor vid tilläggsplatser.

Utredningen anser att man nu endast bör införa några få, allmänt hållna föreskrifter för landtrafik. Huvudregeln bör vara att sådan trafik endast skall få äga rum inom av myndigheter godkända anläggningar och områden samt inom fabriksområden eller inhägnade tävlingsområden o. dyl. Huvudregeln bör dock kompletteras med föreskrifter som medger att sväware i vissa fall kan få framföras även på andra platser.

Av intresse i detta sammanhang är ett av rennärings-sakkunniga i november 1969 framlagt förslag om ändring bl. a. i naturvårdslagen (1964:822). Förslaget är upptaget i betänkandet "Snöskotern – terrängkörning och färdselrätt" (SOU 1969:59). De sakkunniga, vars uppdrag huvudsakligen avsåg aktuella frågor om snöskotertrafiken, fann det ofrånkomligt att i viss omfattning gå in på

frågor som gäller också andra motordrivna terränggående fortskaffningsmedel. Till sådana fortskaffningsmedel har de sakkunniga hänfört svävare. Man framhåller att det inte kan anses realistiskt att räkna med att terränggående svävare inom en snar framtid kommer att finnas tillgängliga till priser som gör dem överkomliga också för en tämligen bred allmänhet (s. 14).

De sakkunniga konstaterar att snöskotern och andra motordrivna terränggående fortskaffningsmedel lätt kan missbrukas till skada för allmänna och enskilda intressen som är beroende av att naturen vid sidan av vägnätet lämnas så långt möjligt ostörd av motoriserad trafik. För att hindra en framtida invasion i ömtåliga trakter och för att komma till rätta med förekommande missbruk föreslår de sakkunniga ett tillägg till naturvårdslagen innebärande att länsstyrelse får befogenhet att meddela förbud mot framförande av motordrivna fortskaffningsmedel på land utanför farvägar och körleder, om det erfordras till skydd för djurlivet eller för att undvika otrevnad för närboende eller andra. För att motverka okynneskörning i fritidsområden, skidbackar och skidspår som är upplåtna till allmänheten rekommenderar de sakkunniga att kommunerna vid behov inför färdselförbud i sina lokala ordningsstadgor.

Med den i sitt lagförslag upptagna beteckningen "motordrivna fortskaffningsmedel" avser de sakkunniga som nämnts bl. a. svävare och framhåller därvid att dessa inte faller under vägtrafikförordningens definition av begreppet fordon. I fråga om lagförslagets tillämplighet på svävare anförs följande (s. 22).

Svävarna är visserligen ännu så sparsamt förekommande att de för närvarande inte utgör något egentligt hot mot naturvårdsintresset, men utvecklingen på detta område går snabbt och de sakkunniga anser det därför tillrådligt att en för andra motordrivna transportmedel påkallad reglering av färdselrätten får omfatta också svävarna. Det är nämligen uppenbart att dessa farkoster, om de blir vanliga exempelvis i fjälltrakterna eller på hjortronmyrarna, kan vålla stora skador på djur- och växtlivet samtidigt som de orsakar väsentliga ljudstörningar.

Med hänsyn till innehållet i utredningens förslag avseende svävarfart över land kommer en lagstiftning i enlighet med rennärings-sakkunnigas förslag att få betydelse endast såvitt gäller sådana förhållanden som regleras i 18 § tredje stycket och 19 §.

18 §

Paragrafens *första stycke* upptar den ovan angivna huvudregeln att trafik med svävare över land endast får äga rum inom vissa anläggningar och områden. Undantagen härifrån meddelas i paragrafens andra och tredje stycken samt i 19 §.

Bestämmelser om anläggningar och områden för svävartrafik över land ges i 20 och 21 §§. I 20 § behandlas stadigvarande anläggningar för svävarfart och i 21 § områden för annan slags svävartrafik.

Huvudregeln om var svävare får framföras bör inte begränsas till att avse endast områden som godkänts i särskild ordning. Man bör kunna tillåta svävartrafik även inom vissa områden till vilka obehöriga personer inte har tillträde. Utredningen har valt att knyta an till bestämmelsen i 77 § vägtrafikförordningen (1951:648). Där stadgas att förordningens bestämmelser i 2–37 § (dvs. bestämmelserna om fordons beskaffenhet och kontrollen däröver samt reglerna om förare) inte äger tillämpning på "motordrivna fordon eller släpfordon, som användas uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område". Tillämpligheten av trafikförsäkringslagen är inskränkt på liknande sätt genom föreskrift i lagens 2 § fjärde stycket.

I fråga om vad som krävs för att ett område skall anses vara sådant som avses i 77 § vägtrafikförordningen kan framhållas följande. Området skall – även såvitt gäller järnvägs- eller fabriksområde – vara inhägnat. Detta krav anses vara uppfyllt även då området på den eller de sidor som inte är hägnade avgränsas genom naturligt hinder såsom en brant slänt eller en bäck. Med

”inhägnat tävlingsområde” avses närmast ett inhägnat område, där det försiggår motortävling eller träning. Hit har i praxis även hänförts avstängd väg. Däremot har man i visst fall ansett att en träningsbana för motorcyklar, s. k. motocrossbana — med hänsyn särskilt till att inga åtgärder vidtagits för att hindra trafikanter på en närbelägen väg att komma in på banan — inte var att hänföra till ett sådant område. I uttrycket ”annat dylikt inhägnat område” anses ligga att ifrågavarande bestämmelse i vägtrafikförordningen inte är tillämplig på alla inhägnade områden utan endast på dem som är jämförliga med järnvägsområden etc. (Fredriksson, Vägtrafikförordning m. m., 1965, s. 340).

Den föreslagna regeln angående områden som avses i 77 § vägtrafikförordningen torde få störst betydelse i fråga om provkörningar av svävare under tillverkning samt för möjligheterna att utnyttja svävare som transportmedel inom fabriksområden. Rätten att framföra svävare inom inhägnat tävlingsområde kommer att medge att tävlingar och uppvisningar inom sådana områden kan anordnas utan annat tillstånd än det som krävs enligt allmänna ordningsstadgans (1956:617) bestämmelser (12 § andra stycket) om tävling och uppvisning i motorsport.

I paragrafens *andra stycke* undantas vissa statsägda svävare från vad som föreskrivs i första stycket. Bestämmelsen torde framför allt få betydelse för svävare som används för militära ändamål.

Tredje stycket upptar en föreskrift som gör det möjligt för trafiksäkerhetsverket att för svävare eller svävartyp som med hänsyn till låg hastighet eller vikt eller andra omständigheter erbjuder ringa fara medge trafik utanför anläggning och område som avses i första stycket. De svävare utredningen närmast avsett vid utformningen av denna regel är små fritidssvävare, svävare avsedda för transporter på landsväg av mycket tungt gods samt jordbrukssvävare. Vad särskilt gäller förstnämnda slags svävare talar mycket för att de kan vara så ofarliga att man bör kunna tillåta att de används även på andra

platser än sådana som anges i första stycket. Mot att redan nu undanta sådana svävare från huvudregeln talar svårigheten att i lagtext ange en lämplig begränsning i fråga om konstruktion, motorstyrka, hastighet o. dyl. Trafiksäkerhetsverket, som bör ha beslutanderätten i dessa frågor, torde däremot ha goda möjligheter att i varje särskilt fall ta ställning i sådana avseenden.

Utredningen föreslår att trafiksäkerhetsverket i sitt medgivande skall ange de villkor och föreskrifter som verket finner behövliga med hänsyn till trafiksäkerheten och till trafikens störande inverkan på omgivningen genom buller eller annan olägenhet. Avsikten är att verket skall kunna ge föreskrifter om allt som bedöms nödvändigt. Som exempel härpå kan nämnas föreskrift att svävaren får användas endast utanför farvägar och körleder samt krav i fråga om ålder och kompetens såvitt gäller föraren. Det torde vara klart att verket — utan att detta särskilt anges i lagtexten — kan återkalla ett medgivande eller ändra meddelade villkor och föreskrifter om förhållandena påkallar det.

Intet synes vara att erinra mot att en svävare som framförs med stöd av trafiksäkerhetsverkets medgivande kommer att bli underkastad sådana inskränkningar i färdselrätten som föreslås av de rennärings-sakkunniga. Tvärtom framstår det enligt utredningens mening som lämpligt att lokala förbud mot terrängkörning kommer att gälla även svävare. Av särskilt intresse såvitt gäller små fritidssvävare är de sakkunnigas rekommendation angående färdselförbud i lokala ordningsstadgor. Som de sakkunniga framhållit (SOU 1969:59 s. 30) kan kommun med stöd av allmänna ordningsstadgan genom lokala ordningsstadgor reglera terrängkörning inom områden i tätorternas närhet. Kommun har sålunda ansetts ha rätt att i lokal ordningsstadga utfärda förbud mot t. ex. mopedyörning på allmän badplats (Regeringsrättens årsbok 1963 s. 4).

Fjärde stycket innehåller en särskild föreskrift beträffande svävare som är förseldade med drivhjul. Eftersom sådana konstruktioner ofta i väsentliga avseenden torde kunna

jämställas med bilar eller andra motordrivna fordon bör trafiksäkerhetsverket kunna förordna att vad som gäller för fordon skall äga tillämpning på sådana svävare.

19 §

I denna paragraf upptas bestämmelser av stor betydelse för trafiken med sådana amfibie-svävare som huvudsakligen används för sjötrafik. I *första stycket* stadgas att sådana svävare, utan hinder av vad som sägs i 18 §, i anslutning till trafik över vatten får föras kortare sträcka över land om det kan ske utan intrång i enskild rätt och utan fara eller olägenhet för person, som inte befordras med svävaren. Utan ett stadgande med detta innehåll skulle ifrågavarande svävare inte få föras upp på land annat än på sådana platser som anges i 18 § första stycket. Genom den föreslagna bestämmelsen kan svävare tillfälligt utnyttja andra områden än sådana som avses i 20 och 21 §§ som tilläggsplatser samt tillfälligt ta väg över t. ex. flacka landtungor eller låga skär och öar. Kravet på att sådan trafik skall ske utan fara eller olägenhet för person som ej befordras med svävaren ålägger föraren att iaktta särskilt stor försiktighet när svävaren förs över land.

De bestämmelser som upptas i denna paragraf kan jämföras med vad som enligt luftfartslagstiftningen gäller i fråga om rätten att använda andra områden än allmänna och enskilda flygplatser för landning och uppstigning. Bestämmelser härom finns i 6 kap. 1 § tredje stycket luftfartslagen och 68 § luftfartskungörelsen. Enligt förstnämnda lagrum kan Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, luftfartsverket bestämma om och under vilka förutsättningar, utan intrång i enskild rätt, sjö eller annat område får nyttjas för luftfartygs landning och uppstigning utan att ha särskilt inrättats för ändamålet. Bestämmelsen tillkom på hemställan av lagrådet. Lufträttssakkunniga hade funnit att frågan inte borde regleras i lag utan överlämnas till avgörande enligt allmänna rättsregler (SOU 1955:42 s. 109). Lagrå-

det (prop. 1957:69 s. 250) anförde bl. a. *att* fri landning på vatten lätt kan komma i strid med allmänna intressen såsom sjöfarten, fisket, naturskyddet och rekreationsbehovet, *att* vägar och andra allmänna platser också behöver skyddas *samt att* även enskilda intressen kan lida intrång genom okontrollerad landning. Enligt 68 § luftfartskungörelsen skall luftfartsverket efter samråd företrädesvis med länsstyrelsen meddela förbud för luftfartyg att utan verkets tillstånd landa inom visst område om så är påkallat med hänsyn till samfärdsel, fiske eller annan näring, naturskydd eller friluftsliv.

I förevarande paragrafs *andra stycke* upptas en bestämmelse som i sak påminner om vad som gäller enligt 68 § luftfartskungörelsen. Där föreskrivs att polismyndigheten i orten får meddela förbud mot sådan trafik som avses i första stycket eller utfärda andra inskränkande föreskrifter som bedöms behövliga med hänsyn till trafiksäkerheten eller till trafikens störande inverkan på omgivningen genom buller eller annan olägenhet.

Utredningen har valt att låta polismyndigheten vara beslutande myndighet i frågor som avses i andra stycket. Man kan naturligtvis tänka sig att i stället låta länsstyrelsen — såsom enligt lagförslagets 16 § föreslås gälla såvitt avser sjötrafiken — fatta beslut i dessa frågor. Eftersom de beslut som kan bli aktuella torde komma att gälla ganska begränsade områden synes polismyndigheten vara det lämpligaste organet. Att välja polismyndigheten överensstämmer även med vad som föreslås gälla enligt 21 §. I detta sammanhang kan erinras om att en del lokala trafikföreskrifter — bl. a. förbud mot trafik eller inskränkningar i trafiken beträffande fordon av visst slag — enligt 61 § vägtrafikförordningen meddelas av trafiknämnd, vars ordförande är polischef. Här kan även erinras om den beslutanderätt som tillkommer polismyndigheten enligt allmänna ordningsstadgan.

Förslaget att låta polismyndigheten vara beslutande organ står i överensstämmelse med rennärings-sakkunnigas rekommendation angående färdselförbud i lokala ordnings-

stadgor. I ett av de sakkunniga utarbetat normalförslag till sådana stadgebestämmelser föreslås sålunda att dispens från terrängkörningsförbud skall kunna meddelas av polismyndigheten.

Med anledning av det i första stycket upptagna förbehållet att trafiken skall ske utan intrång i enskild rätt skall utredningen beröra frågan om rätten att framföra svävare över annans mark.

Svensk rätt saknar positiva lagbestämmelser om rätten att färdas över annans mark. Enligt den s. k. allemansrätten föreligger dock en tämligen vidsträckt befogenhet därtill för allmänheten. Denna befogenhet gäller främst gångtrafik. Rätten att färdas över annans mark med motordrivna forskaffningsmedel är däremot betydligt mer inskränkt.

Beträffande enskild väg utan statsbidrag kan markägaren förbjuda motortrafik med straffpåföljd enligt vägtrafikförordningen vid överträdelse. När det gäller färdsel utom farvägar — på stigar och helt obanad mark — kan straffpåföljd inträda enligt brottsbalkens regler i 12 kap. 4 § om tagande av olovlig väg. En förutsättning härför är dock att färdseln ägt rum över tomt eller plantering eller att den skett över annan äga som kan skadas. I fråga om andra ägor än tomt och plantering är det alltså skaderisken i det enskilda fallet som är avgörande. I sitt betänkande "Naturen och samhället" (SOU 1962:36 s. 179) framhöll 1960 års naturvårdsutredning att det inte kunde anses föreligga någon allmän rätt att färdas med motorfordon utanför det allmänna och enskilda vägnätet. En något mer nyanserad inställning har uttryckts av tredje lagutskottet (3LU 1961:30 s. 2), som framhållit att trafik med motorfordon enligt vedertagen uppfattning torde presumeras innebära sådan fara för skada att den i princip anses förbjuden på annan enskild mark än ren utmark.

Rennärings-sakkunniga konstaterar (SOU 1969:59 s. 15) att det numera, sedan de nya översnöfordonen gjort det möjligt att färdas med förhållandevis lätta fordon även i djup

snö, torde vara svårt att undantagslöst uppehålla presumtionen att färd med motordrivet fordon utanför vägnätet innebär risk för markskada. Enligt de sakkunniga gäller det sagda dock endast färd på snötäckt mark. Någon rätt till färd på barmark med skotrar kan enligt de sakkunniga inte anses följa av allemansrätten, eftersom drivanordningar är ägnade att medföra skadegörelse på oskyddad mark. Enligt de sakkunniga får tyngre terrängfordon, såsom bandvagnar och vesslor, samt svävare presumeras medföra sådan risk för markskada, vare sig marken är snötäckt eller ej, att körning på land utan lov av markägaren regelmässigt faller under straffbestämmelsen för tagande av olovlig väg.

Enligt utredningens mening är detta uttalande såvitt angår svävare alltför generellt. Eftersom helt luftburen svävare framförs utan kontakt med underlaget kan det inte vara riktigt att upprätthålla presumtionen att färd med sådan svävare medför risk för markskada.

20 §

I paragrafens *första stycke* upptas ett stadgande enligt vilket det för inrättande och drift av stadigvarande anläggning för svävarfart över land fordras tillstånd av Kungl. Maj:t eller myndighet Kungl. Maj:t bestämmer. Det sagda skall dock inte gälla om driften utövas av staten. Enligt *andra stycket* skall tillstånd förenas med de villkor och föreskrifter som bedöms behövliga av hänsyn till trafiksäkerheten och trafikens störande inverkan på omgivningen genom buller eller annan olägenhet. Där stadgas även att tillståndet får begränsas att gälla viss tid.

Vid utformningen av detta stadgande har som förebild använts luftfartslagstiftningens bestämmelser om flygplatser. Dessa bestämmelser innehåller i huvudsak följande.

Man skiljer mellan allmän flygplats och enskild flygplats. Med allmän flygplats avses en flygplats som ställs till allmänt förfogande för luftfartygs landning och avgång. Under

detta begrepp faller alltså inte en flygplats som ett företag inrättar för egna flygplan även om företaget med dessa betjänar allmänheten (prop. 1957:69 s. 250).

För inrättande och drift av allmän flygplats erfordras tillstånd av Kungl. Maj:t, såvida annan än staten skall utöva driften (6 kap. 4 § luftfartslagen). Tillstånd får meddelas endast om hinder inte möter av hänsyn till det allmänna. Tillstånd kan begränsas till viss tid och återkallas. Kungl. Maj:t kan föreskriva att allmän flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller kortvarighet eller andra särskilda omständigheter får inrättas och drivas utan tillstånd. En sådan föreskrift har meddelats i 60 § luftfartskungörelsen där det stadgas att såsom allmän flygplats under högst 30 dagar i följd för kalenderår får nyttjas flygplats eller annat för ändamålet tjänligt område under förutsättning att flygplatsen eller området godkänts av luftfartsverket.

Enligt 6 kap. 8 § luftfartslagen äger Kungl. Maj:t bestämma att det krävs tillstånd av Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, av luftfartsverket att inrätta och driva annan anläggning för luftfarten än allmän flygplats. Bestämmelser om sådant tillstånd beträffande enskilda flygplatser har meddelats i 64 § luftfartskungörelsen. Där stadgas att den som vill inrätta eller driva enskild flygplats skall anmäla sin avsikt till luftfartsverket senast 90 dagar innan anläggningsarbeten påbörjas eller flygplatsen tas i bruk. Verket skall meddela de särskilda föreskrifter för inrättandet, underhållet och driften av flygplatsen som är påkallade av hänsyn till trafiksäkerheten eller till flygplatsens inverkan på omgivningen. Där sådana hänsyn eller viktiga militära skäl kräver det, skall verket förbjuda att flygplatsen anläggs eller drivs.

Allmän flygplats och annan anläggning för luftfarten som Kungl. Maj:t bestämmer skall godkännas i den ordning Kungl. Maj:t förordnar innan den tas i bruk (6 kap. 9 § luftfartslagen). Godkännande av allmän flygplats meddelas av luftfartsverket (61 § luftfartskungörelsen).

Enligt 56 § samma kungörelse skall luftfartsverket föreskriva de fordringar som skall vara uppfyllda för att område skall kunna godkännas som allmän flygplats. När sådana fordringar fastställs skall inte bara luftfartens intresse beaktas utan även hänsyn tas till bl. a. de kringboende och flygplatsens inverkan på landskapsbilden.

Enligt 57 § skall luftfartsverket meddela erforderliga föreskrifter om underhåll och drift av allmän flygplats. Genom sådana föreskrifter skall såvitt möjligt förebyggas att verksamheten vid flygplatsen genom buller eller annorledes utövar hälsovådligt eller störande inflytande på omgivningen.

Innan fordringarna enligt 56 § eller föreskrifter enligt 57 § fastställs skall erforderligt samråd äga rum med företrädare för berörda intressen.

Enskild flygplats som blivit inrättad enligt fordringar som motsvarar vad som krävs av allmän flygplats av liknande beskaffenhet kan godkännas och blir då s. k. godkänd enskild flygplats (65 §).

Enligt 6 kap. 12 § luftfartslagen äger Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, luftfartsverket föreskriva vilka flygplatser som får användas för olika slag av luftfart. Bestämmelser härom meddelas i 67 § första stycket luftfartskungörelsen. Huvudregeln är att luftfartyg vid befordran i förvärvssyfte av personer inte utan luftfartsverkets tillstånd får nyttja annan än allmän flygplats, godkänd enskild flygplats eller militär flygplats. Efter tillstånd av polismyndigheten får dock även annat område användas som flygplats vid sådan befordran under tid och på villkor som luftfartsverket bestämmer.

Enligt utredningens mening bör de redovisade bestämmelserna om flygplatser vara vägledande vid utformningen av regler för anläggningar för svävarfart över land. De svävarer som kan antas komma att användas för trafik till och från sådana anläggningar blir med all sannolikhet luftpropellerdrivna eller, eventuellt i framtiden, jetdrivna amfibiesvävare. Det framstår därför som lämpligt att knyta an till luftfartslagstiftningens

system av koncessionsregler, som bl. a. har till syfte att bereda flygplatsernas omgivning ett visst skydd mot bullerstörningar. De föreslagna reglerna motsvarar närmast luftfartslagstiftningens bestämmelser om allmän flygplats. I motsats till vad som gäller för sådana flygplatser föreslås dock att Kungl. Maj:t skall kunna delegera beslutanderätten.

Bestämmelserna föreslås gälla endast för stadigvarande anläggning för svävarfart. I fråga om rätten att använda andra landområden för svävarfart föreslås att det skall vara tillräckligt med tillstånd av polismyndigheten i orten, se mera härom nedan under 21 §.

Med uttrycket "stadigvarande anläggning" avser utredningen anläggningar liknande dem som inrättats i Storbritannien och Frankrike för den där pågående reguljära svävartrafiken. Däremot avses inte att det skall krävas tillstånd enligt denna paragraf för tilläggsplatser liknande den som användes på Ven under sommaren 1967.

Enligt paragrafens *tredje stycke* kan meddelat tillstånd återkallas om innehavaren i väsentlig mån åsidosätter fastställda villkor eller föreskrifter.

21 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om trafik med sväware i annat fall än som avses i 18–20 §. Det föreskrivs i *första stycket* att sådan trafik inte får ske utan tillstånd av polismyndigheten i orten. Enligt *andra stycket* skall, om det erfordras, samråd äga rum med hälsovårdsnämnden. Detta stycke innehåller också föreskrifter liknande dem som upptas i 20 § andra stycket. *Tredje stycket* motsvarar 20 § tredje stycket.

Erfarenheterna från den försökstrafik som förekommit i Sverige har gett vid handen att polismyndigheten i orten bör handlägga frågor om tillstånd som avses i denna paragraf. Genom samråd med hälsovårdsnämnden torde bullerfrågorna bli beaktade på ett tillfredsställande sätt.

Bestämmelserna i 20 § kommer med all säkerhet att bli aktuella endast för sjögående amfibiesvävare. Även 21 § torde få störst betydelse för sådana sväware. Paragrafen kommer emellertid att bli tillämplig även på annan slags svävartrafik. Som exempel kan framhållas användande av små sväware avsedda endast för färder över land.

6.4 Skadestånds- och försäkringsbestämmelser m. m.

Innan frågan om utformningen av skadestånds- och försäkringsbestämmelser tas upp till närmare behandling lämnar utredningen en kortfattad översikt av hur motsvarande frågor är lösta för andra slags transportmedel.

6.4.1 Skadeståndsansvar utanför kontraktsförhållanden

6.4.1.1 Sjöfart

Sjölagen innehåller ett flertal bestämmelser rörande ansvar för skador som drabbar tredje man. Ett grundläggande stadgande är 8 § om redarens ansvar för bl. a. anställdas handlande. I 8 kap. behandlas skador genom fartygs sammanstötning och i 10 kap. redarens ansvars begränsning. I åtskilliga frågor saknas föreskrifter, varför man i viss utsträckning är hänvisad att tillämpa allmänna skadeståndsregler.

Av allmänna skadeståndsregler följer att den som vållat sjöfartsskada svarar för egen culpa. Sjörätten innehåller därjämte en bestämmelse om principalansvar. Denna återfinns i 8 § sjölagen, som ålägger redaren ansvar för vissa persongrupper handlande. Redarens ansvar gäller oberoende av egen vårdslöshet. Redaren svarar för skada som bl. a. befälhavaren, någon av besättningen eller lots åstadkommit genom fel eller försummelse i tjänsten.

I fråga om skador genom kollisioner mellan fartyg gäller följande. Har den ena

sidan ensam vållat sammanstötningen, skall den vållande ersätta hela skadan. Är båda sidor vållande, fördelas skadan efter förhållandet mellan de på ömse sidor begångna felens beskaffenhet. Vid våda eller när orsaken är oviss, bär vardera sidan sin skada. För personskada gäller solidarisk skadeståndsskyldighet mellan de ansvariga. I fråga om annan skada gäller delat skadeståndsansvar.

Beträffande annan av fartyg orsakad skadegörelse än sammanstötningsskada — t. ex. skadegörelse på kajer och broar — saknas föreskrifter i sjölagen, varför den allmänna culparegeln, dvs. ansvar för styrkt vållande, får tillämpas. Någon större skillnad i sak mellan denna regel och vad som gäller vid sammanstötning föreligger inte.

Av stor betydelse för culpabedömningen är de internationella sjövägsreglerna. Sjövägsreglerna kompletteras av föreskrifter i sjötrafikförordningen och av lokala föreskrifter såsom hamnordningar o. dyl. I regel anses ett brott mot sjövägsreglerna vara culpöst. Avsteg från denna princip kan dock göras.

Varken sjölagen eller andra författningar rörande sjöfart innehåller några bestämmelser om obligatorisk försäkring.

Vid remissbehandlingen av sjölagsskommitténs förslag till nya regler angående redaransvarets begränsning ifrågasatte flera remissorgan införandet av någon form av obligatorisk försäkring för småfartyg (prop. 1964:35 s. 54 och 61).

Enligt 67 § sjölagen skall befälhavaren ersätta skada som han genom fel eller försummelse i tjänsten tillskyndar redaren, lastägaren eller annan vars rätt och bästa han har att bevaka. Skadestånd som befälhavaren har att utge kan enligt 67 § nedsättas efter skälighetsprövning. Jämkningsregeln omfattar även utomobligatorisk skada. Motsvarande regler för besättningen i övrigt finns i 50 § andra stycket sjömanslagen.

En viktig del av de skadeståndsrättsliga reglerna inom sjörätten är bestämmelserna om redaransvarets begränsning. De grundar sig på internationella konventioner och begränsar redarens ansvar till visst penningbe-

lopp per ton av fartygets dräktighet. Därigenom anges den yttre ram, som begränsar redarens totala ansvar (den s. k. globalbegränsningen).

Förmånen av ansvarsbegränsning gäller för redare enligt så gott som alla länders sjörettsliga regler. Begränsningsreglerna avser i princip såväl kontraktuella som utomkontraktuella förhållanden. Begränsningsområdet omfattar i huvudsak de centrala riskerna för sjöfarten. Den viktigaste gruppen av händelser som regelmässigt föranleder begränsning är kollisioner mellan fartyg. Begränsningen gäller dock aldrig skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen.

Redaren svarar intill ett belopp beräknat efter 1 000 francs per ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 francs. Vid personskada höjs ansvarighetsgränsen med 2 100 francs per ton, dock med minst 630 000 francs. Med franc förstås den s. k. Poincaré-francen; 150 000 francs utgör cirka 51 500 kronor och 630 000 francs cirka 216 200 kronor.

6.4.1.2 Luftfart

Luftfartslagen 10 kap. med rubriken Om ansvarighet för skada i följd av luftfart omfattar tre paragrafer. 1 § innehåller en hänvisning till luftfartsskadelagen. 2 § behandlar försäkringsfrågan och 3 § innehåller en jämningsregel motsvarande 67 § sjölagen och 50 § sjömanslagen.

Luftfartsskadelagen gäller skador som ”i följd av luftfartygs begagnande i luftfart” tillfogas tredje man. Ägare svarar strikt för uppkommen skada alltså utan möjlighet att exculpera sig. Förare som ej är ägare svarar endast för bevisad culpa enligt vanliga regler. Däremot omfattas även brukare av det strikta ansvaret. Olovlig brukare svarar i ägarens ställe för uppkommen skada och ägaren är fri från ansvar. Nyttjanderättshavare är ansvarig som om han vore ägare utan att ägaren för den skull befrias. Ägaren har dock regressrätt mot nyttjanderättshavaren. Om den skadelidande medverkat till skadan

genom eget vållande kan skadeståndet jämkas.

Lagen gäller ej det fall att två eller flera luftfartyg som begagnas i luftfart kolliderar med varandra. Härav följer att personer och last som befinner sig på annat luftfartyg inte skyddas av lagen. Lagen är därför närmast tillämplig på markskador och därmed jämförliga skador. Sålunda faller skador på ett stillastående luftfartyg på marken in under lagens tillämplighetsområde. Samma gäller skador på bilar och fartyg samt skador som orsakats av flygmotorbuller. Sjölagens sammanstötningsskapitel är aldrig tillämpligt på luftfartyg. I fråga om skador uppkomna genom sammanstötning mellan luftfartyg saknas särskilda bestämmelser. Sådana frågor får därför lösas enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler.

Enligt 10 kap. 2 § luftfartslagen kan Kungl. Maj:t förordna att det skall finnas försäkring eller motsvarande säkerhet för den ansvarighet som ägare av luftfartyg kan ådraga sig för skada tillfogad tredje man. I sina med stöd av 97 § luftfartskungörelsen utfärdade driftsbestämmelser för civil luftfart har luftfartsverket angivit i vad mån ett luftfartyg skall vara försäkrat. För luftfartyg som används i linjefart, dvs. sådan trafik som kräver Kungl. Maj:ts tillstånd, anges att Kungl. Maj:t meddelar föreskrifter om vad som är att iaktta beträffande erforderliga försäkringar. I fråga om luftfartyg som används i sådan trafik som fordrar luftfartsstyrelsens tillstånd, dvs. huvudsakligen annan luftfart i förvärvssyfte än linjefart, föreskrivs att det skall finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet för tredjemansskada, inberäknat skada som uppkommit vid sammanstötning. Försäkringen skall vid personskada gälla för ett belopp av lägst 172 000 kronor för varje skadad eller dödad person, dock tillhoppa för varje olyckshändelse högst närmare angivna belopp beroende på luftfartygets storlek, t. ex. för luftfartyg under 2 000 kg 1 milj. kronor och luftfartyg över 4 000 kg 10 milj. kronor.

6.4.1.3 Vägtrafikerätt

Bilskadelagen gäller skador på person och egendom som inte befordras med bilen – tredje man – och skador på bilens passagerare. Däremot gäller lagen inte för skada på föraren eller på gods som befordras med bilen. Lagen innehåller även ansvarsregler för sammanstötning mellan två bilar. I fråga om förstnämnda skador gäller ett culpaansvar med omvänd bevisbörda för ägaren och föraren i förening med ett presumtionsansvar på objektiv grund för ägaren beträffande skada som orsakats av bristfällighet på fordonet. I fråga om kollision mellan två bilar gäller den vanliga culparegeln, för skadeståndsskyldighet krävs alltså att mot-sidan bevisar vållande.

Trafikförsäkringslagen innehåller föreskrifter om obligatorisk trafikförsäkring. Sådan försäkring skall för varje händelse, som medför skada, täcka skadestånd om tillhoppa 25 milj. kronor i anledning av personskada samt om tillhoppa 1 milj. kronor i anledning av skada på egendom.

6.4.2 Skadeståndsansvar i kontraktsförhållanden

6.4.2.1 Passagerare

Sjöfart. Bestämmelserna i 8 § sjölagen om redarens principalansvar gäller även skador i kontraktsförhållanden. Regler om passagerarbefordran finns i 169–182 § sjölagen.

Enligt 171 § första stycket skall bortfraktaren "från inskeppningen till utskeppningen sörja för passagerares säkerhet och i sedvanlig omfattning tillgodose hans bästa". Bortfraktaren är ansvarig för personskada som drabbar passageraren om denne kan bevisa fel eller försummelse av bortfraktaren eller hans folk. Skadestånd skall bestämmas enligt de i 6 kap. strafflagen stadgade grunderna, vilket bl. a. innebär att skadeståndet kan jämkas om den skadelidande varit medvållande.

Bestämmelserna om passagerarbefordran

är dispositiva. Genom avtal kan alltså bestämmas andra grunder för bortfraktarens ansvar. I inrikes och internordisk trafik får dock inte göras förbehåll om annan inskränkning i bortfraktarens ansvarighet än att ersättningen ej skall överstiga 20 000 kronor för varje passagerare. Bestämmelserna om redaransvarets begränsning kan i vissa fall sätta en yttersta gräns för ansvaret.

Varken i sjölagen eller annan författning finns föreskrifter som ålägger bortfraktaren att vidmakthålla försäkring för den skada som kan vållas passagerare.

Vid en konferens i Bryssel 1961 antogs en konvention om ansvar för passagerare. Den undertecknades av ett stort antal stater, däribland Sverige. Konventionen innehåller tvingande regler om redarens ansvar för passagerares person. Redarens ansvar är i princip ett vanligt culpaansvar, men denna princip är kompletterad med en regel att culpa skall presumeras om skadan uppstått i samband med skeppsbrott, sammanstötning, strandning, explosion eller brand. Ansvaret är begränsat till 250 000 Poincaré-francs (omkring 85 000 kronor) för varje passagerare. Konventionen innehåller vidare regler om bortfraktarens ansvar för att fartyget är i sjövärdigt skick såväl vid resans början som under själva resan.

Vid en konferens med CMI i Tokyo 1969 antogs ett utkast till konvention med bestämmelser om transport till sjöss av passagerare och hans resgods. Konventionsutkastet innehåller beträffande passagerare i huvudsak samma regler som 1961 års konvention. I ingressen till utkastet sägs att bestämmelserna i 1961 års konvention undergått endast nödvändiga modifikationer. I utkastet ifrågasätts dock en höjning av maximiansvaret för passagerares person till 500 000 Poincaré-francs (170 000 kronor).

Luftfart. Bestämmelser om skadeståndsskyldighet för fraktföraren finns i 9 kap. luftfartslagen. Fraktföraren är ansvarig för personskada som drabbar passagerare till följd av händelse som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att han går ombord på fartyget eller lämnar det. Frakt-

föraren kan befria sig från ansvar om han kan bevisa att "han och hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att det varit omöjligt för dem att vidtaga åtgärderna". Skadeståndet skall bestämmas enligt de i 6 kap. strafflagen stadgade grunderna.

Fraktförarens ansvar är begränsat till 85 800 kronor per skadad passagerare. Avtal kan träffas om högre gräns för ansvarigheten. Förbehåll som innefattar inskränkning i fraktförarens ansvarighet eller bestämmer lägre gräns därför än den angivna är ogiltigt.

Luftfartslagen innehåller ingen bestämmelse om försäkring eller annan säkerhet för fraktförarens ansvar. I luftfartsverkets driftsbestämmelser föreskrivs att det för luftfartyg som används för annan luftfart i förvärvssyfte än linjefart skall finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet för sådan ansvarighet som kan åvila fraktföraren enligt 9 kap. luftfartslagen. I fråga om linjefart torde gälla att koncession beviljas endast om transportören styrker att försäkring tecknats eller att säkerhet blivit ställd för befodringsansvaret enligt 9 kap.

Ifrågavarande bestämmelser i luftfartslagen grundar sig på den genom Haagprotokollet av år 1955 reviderade 1929 års Warszawakonvention om internationell luftbefordran. Vid en diplomatkonferens i Guatemala City 1971 behandlades ett av ICAO:s Legal Committee utarbetat förslag till ändringar i Warszawakonventionens bestämmelser om passagerarbefordran. Vid konferensen antogs ett tilläggsprotokoll till konventionen. Enligt detta ersätts de nuvarande reglerna om fraktförarens ansvar med ett system grundat på strikt ansvar. Tilläggsprotokollet innehåller också en höjning av ansvarsgränsen från 250 000 till 1 500 000 Poincaré-francs (cirka 514 500 kronor) för varje passagerare.

Vägtrafikrätt. Som anmärkts tidigare gäller bilskade- och trafikförsäkringslagen även passagerare.

6.4.2.2 Transporterat gods

Sjöfart. 8 § sjölagen om redarens principalansvar är tillämplig.

Regler om bortfraktarens ansvar för godset finns i sjölagen 118–123 § och i Haaglagen. Rent allmänt gäller i fråga om de båda lagarnas tillämpningsområden att sjölagen som grundläggande rättskälla griper in på alla de områden som inte regleras av Haaglagen. Såvitt gäller lagarnas geografiska tillämpningsområden är huvudregeln att Haaglagen gäller utom Norden för all export från Sverige och för all import från konventionsstat.

Både sjölagens och Haaglagens bestämmelser om bortfraktarens ansvar är tvingande. Utgångspunkten är enligt båda lagarna att bortfraktaren svarar gentemot lastägaren för skada eller förlust om han inte kan bevisa att både han själv och hans folk är fria från fel eller försummelse.

Enligt Haaglagen är redaren fritagen från ansvar för skada eller förlust i följd av s. k. nautiska fel, eller i följd av brand som han inte vållat själv. Den praktiska konsekvensen blir att redaren svarar för fel eller försummelse vid handhavandet av lasten, s. k. kommersiella fel, och i händelse av brand som han själv vållat. Enligt sjölagen är ansvarsfördelningen i inrikes och internordisk fart i princip densamma med den viktiga skillnaden att redaren för att nå samma ansvarsfrihet som enligt Haaglagen måste göra förbehåll därom i fraktdokumentet.

Både enligt Haaglagen och sjölagen gäller begränsningen 1 800 kronor för varje kolli eller annan enhet av godset, dock att bortfraktaren i de fall då sjölagen är tillämplig måste göra särskilt förbehåll därom när fråga är om annat än handresgods.

Bestämmelserna i Haaglagen och sjölagen grundar sig på 1924 års konossementskonvention, de s. k. Haag-reglerna. Vid en konferens med CMI i Stockholm 1963 antogs ett förslag till vissa ändringar i konventionen. Förslaget – kallat Visby-reglerna – låg till grund för ett tilläggsprotokoll till konventionen. Protokoll

tecknades av ett flertal stater, däribland Sverige, vid en diplomatisk konferens i Bryssel 1968. De genom tilläggsprotokollet ändrade och kompletterade Haag-reglerna kallas Haag-Visby-reglerna.

De viktigaste ändringarna av Haag-reglerna som upptas i Visby-reglerna rör konossementets bevisverkan och begränsningen av bortfraktarens ansvar. De nya begränsningsreglerna innebär att bortfraktarens ansvar sätts i relation såväl till kolli eller annan enhet av godset som till godsets vikt. Begränsningsbeloppet har fastställts i Poincaré-francs och utgör 10 000 francs (cirka 3 500 kronor) för kolli eller enhet eller 30 francs (10 kronor) för kg av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt. I varje särskilt fall skall tillämpas den begränsning som ger det högsta beloppet.

Bestämmelserna i sjölagen om bortfraktarens ansvar gäller även resgods som lämnas i bortfraktarens vård. I fråga om handresgods finns vissa särskilda regler. I motsats till vad som gäller för annat gods har den som kräver ersättning ålagts skyldighet att bevisa att bortfraktaren eller hans folk gjort sig skyldiga till fel eller försummelse. En viktig skillnad är också att ansvarsbestämmelsen i fråga om handresgods är dispositiv.

Vid konferens i Bryssel 1967 antogs en konvention om befordran av passagerares resgods till sjöss. Till resgods hänförs även fordon som befordras i samband med avtal om passagerarbefordran. De flesta bestämmelserna i konventionen är tvingande. Bortfraktarens ansvar för fartygets sjövärdighet omfattar – till skillnad från vad som enligt Haag-reglerna gäller vid kommersiell lastbefordran – sjövärdigheten inte bara vid resans början utan under hela befordringen. Hans ansvar för resgodset är ett culpaansvar och gäller såväl för hans egen del som för de anställda under tjänsteutövning. Ansvarsfrihet för s. k. nautiska fel skall som vid kommersiell lastbefordran gälla beträffande fordon men ej i fråga om övrigt resgods. Såvitt gäller handresgods skall culpa på bortfraktarens sida i princip presumeras vid fall av förlisning, sammanstötning, grund-

stötning, explosion eller brand. I fråga om annat resgods föreskrivs generell culpapresponsion. Resgodsansvaret är maximerat till 10 000 Poincaré-francs (omkring 3 500 kronor) för varje passagerares handresgods, 30 000 francs (10 500 kronor) för varje fordon jämte resgods som förvarats i eller på detta och 16 000 francs (5 600 kronor) för annat resgods.

Huvudpunkterna i 1967 års konvention har upptagits i det tidigare nämnda utkastet av år 1969 till en konvention om transport till sjöss av passagerare och hans resgods.

Det bör slutligen nämnas att bestämmelserna om redaransvarets begränsning – globalbegränsningen – i vissa fall kan sätta en yttersta gräns för ansvaret även när det gäller transporterat gods.

Luftfart. Enligt 9 kap. 18 § luftfartslagen är fraktföraren ansvarig för den skada på inskrivet resgods och gods som inträffar medan det är i fraktförarens vård. Fraktföraren kan befria sig från ansvar enligt samma grunder som gäller för skador på passagerare. Fraktförarens ansvar är begränsat till 86 kronor för varje kg. Om passageraren eller avsändaren betalar tilläggsavgift kan ett högre begränsningsbelopp bli gällande.

Fraktförarens ansvarighet för handresgods bedöms enligt allmänna skadeståndsbestämmelser. Enligt 9 kap. 22 § tredje stycket luftfartslagen är dock fraktförarens ansvar begränsat till 1 720 kronor för varje passagerare.

Det vid konferensen i Guatemala City 1971 antagna tilläggsprotokollet till Warszawakonventionen innehåller nya regler även i fråga om resgods. Dessa innebär att fraktförarens strikta ansvar kommer att gälla även resgods, att skillnaden mellan inskrivet resgods och handresgods slopas samt att en ny gemensam ansvarsgräns om 15 000 Poincaré-francs (cirka 5 150 kronor) införs.

Vägrafikrätt. Genom lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg har förordnats att konventionen skall gälla som svensk rätt. Konventionen uppstäl-

ler som huvudregel strikt ansvar för fraktföraren i fråga om gods som gått förlorat, minskats eller skadats sedan fraktföraren mottagit det till befordran men innan det utlämnats. Ansvaret är begränsat till cirka 42 kronor per kg av skadat eller förlorat gods. Konventionen gäller endast internationell trafik. I fråga om annan trafik finns det för närvarande ingen lagstiftning. Det pågår dock utredningsarbete som är inriktat på att få till stånd enhetliga regler för inrikes vägfraktavtal i Danmark, Finland, Norge och Sverige.

6.4.3 Pågående lagstiftningsarbete

6.4.3.1 Passagerare och resgods

Sjölagskommittén har i januari 1972 avlämnat ett betänkande med förslag till nya bestämmelser om befordran av passagerare och resgods (SOU 1971:90).

Vid överläggningar mellan de nordiska sjölagskommittéerna har man enats om att de nordiska länderna bör ansluta sig till passagerar- och resgodskonventionerna av 1961 och 1967 och som en följd härav till den konvention om transport till sjöss av passagerare och hans resgods som väntas bli resultatet av konventionsutkastet från Tokyo-konferensen 1969. Eftersom utkastet i stort sett följer de båda redan antagna konventionerna har kommittéerna ansett sig kunna utgå från att det kommer att godkännas vid en blivande diplomatisk sjörettskonferens. Kommittéerna har därför vid utarbetandet av lagbestämmelser byggt på konventionsutkastets föreskrifter. Enighet råder också om att bestämmelserna bör inarbetas i sjölagarna.

I sitt betänkande föreslår sjölagskommittén att bestämmelserna om befordran av passagerare och resgods utmönstras ur 5 kap. sjölagen och i stället upptas i ett särskilt kapitel, 6 kap., och som en fullt självständig reglering. Förslaget innehåller det högre begränsningsbeloppet, 500 000 Poincaré-francs, som ifrågasatts i 1969 års konventionsutkast.

6.4.3.2 Befordran av gods

Justitiedepartementet har i skrivelse den 7 maj 1971, med hänvisning till ett nordiskt departementsmöte i Stockholm den 5 maj 1971, uttalat sig för att Sverige ratificerar tilläggsprotokollet till konossementskonventionen, Haag-Visby-reglerna. Sjölagskommittén har fått i uppdrag att utarbeta förslag till erforderlig lagstiftning enligt de riktlinjer som överenskomms vid mötet den 5 maj.

Sjölagskommitténs förslag till ny lagstiftning i ämnet kommer att avges i februari 1972. Vid nordiska överläggningar har man enats om att det nu gällande dubbla regelsystemet inte kan anses tillfredsställande. Man har därför överenskommit att Haag-Visby-reglerna bör inarbetas i sjölagarna. Sjölagskommittén kommer att föreslå att reglerna upptas i 5 kap. sjölagen. Man kommer inte att föreslå att Haag-reglerna sägs upp. Haaglagen kommer därför att få fortsatt giltighet, dock endast beträffande sådan godsbefordran som sker enligt konossement utfärdat i stat som tillträtt Haag-reglerna men ej Haag-Visby-reglerna.

6.4.4 Allmänna överväganden

Som framgår av den lämnade översikten uppvisar svensk rätt en rad skilda skadestånds- och försäkringsbestämmelser för olika typer av transportmedel. Förklaringen är delvis att finna i att ett stort antal av bestämmelserna bygger på internationella konventioner. Med hänsyn till bl. a. att svävarfarten ännu är i början av sin utveckling och att erfarenheterna är tämligen begränsade framstår det som olämpligt att nu utforma speciella skadeståndsregler för trafik med svävare och alltså i svensk rätt införa ytterligare ett regelsystem för trafikskador. Enligt utredningens mening bör man i stället välja bestämmelser som ansluter sig till vad som gäller för andra slags transportmedel.

Vad först angår ansvaret för tredjemansskador har utredningen valt en reglering som

ansluter sig till luftfartsskadelagen. Med hänsyn till de skaderisker som måste anses förknippade med svävartrafik framstår det som naturligt att ha regler som innebär ett rent strikt ansvar för ägaren. Detta tillgodoses enligt utredningens mening bäst genom regler som gör luftfartsskadelagen tillämplig. Strikt skadeståndsansvar bör gälla all slags svävartrafik. Olika bestämmelser för sjö- och landtrafik skulle kunna medföra besvärliga gränsfall. Mot att liksom i Storbritannien välja en reglering i enlighet med vad som gäller inom sjörätten talar bl. a. bestämmelserna om redaransvarets begränsning. En tillämpning av dessa regler skulle med hänsyn till nuvarande svävares förhållandevis ringa dräktighet ofta medföra att maximiansvaret för sak- och personskada begränsades till belopp understigande 300 000 kronor. Inte heller reglerna i Hovercraft (Civil Liability) Order om beräkning av ansvarsbeloppet efter svävarens vikt ger enligt utredningens mening ett tillfredsställande resultat.

Reglerna om ansvaret för tredjemansskador bör kompletteras med föreskrifter om skyldighet att hålla försäkring.

När det gäller frågan om skadeståndsskyldighet för andra skador än sådana som drabbar tredje man anser utredningen att man nu bör ge särskilda föreskrifter endast om sådan trafik som avses i 6 §, dvs. befordran i allmän trafik av personer och gods med svävare som helt eller huvudsakligen används för trafik över vatten. Frågor rörande ansvar för skador i annan trafik synes för närvarande kunna lösas enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler.

Vid övervägande av vilka ansvarighetsregler som bör gälla för skador på passagerare och resgods har utredningen ansett att stor vikt måste fästas vid att sådan svävartrafik som avses i 6 § sker i konkurrens med fartygstrafiken. Bestämmelserna för denna svävartrafik bör därför i möjligaste mån utformas så att svävarna kan konkurrera med fartygstrafiken på lika villkor. Det framstår vidare som sakligt omotiverat att i detta avseende göra skillnad mellan svävare och snabba fartyg, exempelvis bärplansbåtar. Att

beakta i detta sammanhang är också det pågående lagstiftningsarbetet i fråga om ansvar för passagerare och resgods. De nya bestämmelserna kommer, som redan framgått, att innehålla regler som bättre än de nu gällande tillgodoser skadelidande passagerare.

Med hänsyn till det anförda har utredningen stannat för att reglerna i 5 kap. sjölagen om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgods skall gälla vid sådan befordran som avses i 6 §. Reglerna i 10 kap. samma lag om redaransvarets begränsning bör dock inte gälla. En tillämpning av dessa skulle enligt utredningens mening kunna ge en alltför låg ansvarsgräns.

Det kan erinras om att reglerna i Hovercraft (Civil Liability) Order om redaransvarets begränsning inte gäller skador som åsamkas passagerare och resgods.

Utredningen föreslår att reglerna om ansvaret för passagerare kompletteras med en föreskrift om skyldighet att hålla försäkring för personskada.

De gällande sjörättsliga reglerna om ansvaret för gods måste betecknas som i hög grad otidsenliga och svåröverskådliga. Det finns på grund härav åtskilligt som talar emot att göra dem tillämpliga på svävarfart. Luftfartslagens modernare och enklare regelsystem framstår som det i och för sig lämpligaste. Vad som tidigare anförts om konkurrens på lika villkor med fartygstrafiken måste emellertid tillmätas stor betydelse även när det gäller befordran av gods. På grund härav och med beaktande av det pågående lagstiftningsarbetet på området har utredningen valt de sjörättsliga reglerna. Det torde dock inte finnas anledning att använda mer än ett av de båda gällande ansvarighetssystemen. Med hänsyn särskilt till att det pågående lagstiftningsarbetet kan väntas resultera i att Haag-Visby-reglerna inarbetas i sjölagen har det syntts lämpligast att anknyta till reglerna i 5 kap. sjölagen. Inte heller när det gäller ansvaret för gods bör bestämmelserna om redaransvarets begränsning göras tillämpliga.

6.4.5 Specialmotivering

22 §

I denna paragraf upptas bestämmelser om ansvaret för tredjemansskador. Enligt *första stycket* är ägaren ansvarig för sådana skador även om han ej är vållande till skadan. Stadgandet motsvarar 1 § första stycket luftfartsskadlagen.

En förutsättning för det strikta skadeståndsansvarets inträde enligt luftfartsskadlagen är att skadan uppkommit i följd av luftfartygs begagnande i luftfart. Uttrycket "begagnande i luftfart" anses innefatta endast själva flygningen samt start- och landningsmanövrerna men inte förberedelsehandlingar och avslutande handlingar. Motsvarande begrepp i bilskadlagen, "i följd av trafik med automobil", har i rättspraxis tolkats mycket extensivt. Lagen har ansetts tillämplig så snart skadan beror på att bil kommit i rörelse även om det inte varit fråga om trafik i egentlig mening. Skadan har ansetts uppkommen i följd av biltrafik även i fråga om stillastående bilar om det inträffade haft visst samband med bilens användning. Den extensiva tolkningen av begreppet biltrafik torde sammanhänga med den obligatoriska trafikförsäkringen.

Med uttrycket "i följd av trafik med sväware" avses såväl sjö- som landtrafik. Det torde få överlämnas åt rättstillämpningen att tolka begreppet "trafik med sväware". Enligt utredningens mening bör begreppet kunna tolkas tämligen extensivt. I sak synes inget vara att erinra mot en tolkning liknande den som i rättspraxis gjorts av begreppet biltrafik.

Ett praktiskt viktigt fall är sammanstötningar mellan sväware och fartyg. En följd av den föreslagna lösningen blir att sjölagens sammanstöttningsbestämmelser inte kommer att vara tillämpliga på sväware. Frågor om sväwareägarens skadeståndsansvar får bedömas på samma sätt som om sväwaren varit ett sjöflygplan. Konkurrensen mellan de olika ansvarsreglerna för sväware och fartyg bör kunna lösas på ett tillfredsställande sätt (jfr

NJA 1937 s. 624, sammanstötning mellan sjöflygplan och fartyg).

I paragrafens *andra stycke* har utredningen upptagit motsvarighet till 1 § andra stycket luftfartsskadelagen.

Enligt *tredje stycket* skall bestämmelserna i 2-6 och 8 §§ luftfartsskadelagen äga motsvarande tillämpning i fråga om ansvarighet för skada som avses i första stycket.

2 § första stycket luftfartsskadelagen innehåller bestämmelser om solidarisk skadeståndsskyldighet för skada som uppstått i följd av luftfart med två eller flera luftfartyg. Enligt samma lagrumms andra stycke är det strikta ansvaret enligt 1 § inte tillämpligt på skada som uppstår på luftfartyg, passagerare och gods i följd av luftfart med två eller flera luftfartyg. Härav följer bl. a. att lagen inte omfattar det fall att luftfartyg kolliderar med varandra. Ansvar för sammanstötningsskador får bedömas enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler. En förutsättning för skadeståndsskyldighetens inträde är alltså att vårdslöshet styrkts.

3 och 4 §§ innehåller regler om brukarens ansvar för luftfartsskador. Olovlig brukare svarar i ägarens ställe för uppkommen skada och ägaren är fri från ansvar. Brukare med nyttjanderätt är ansvarig som om han var ägare utan att ägaren för den skall befrias. Ägaren har dock regressrätt mot nyttjanderättshavaren.

5 § upptar en bestämmelse om hur skadeståndet skall bestämmas om någon avlidit eller erhållit kroppsskada och i 6 § finns en preskriptionsregel (tvåårsfrist). Enligt 8 § får vad ägaren eller annan utgivit i följd av det strikta ansvaret sökas åter av den som vållat skadan.

I 7 §, som inte föreslås gälla för svävare, finns föreskrifter om laga domstol. Lagförslagets forumbestämmelser upptas i 39 §.

23 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om försäkringsplikt.

Enligt utredningens mening talar mycket

starka skäl för att reglerna om strikt ägaransvar bör kompletteras med en förskrift om försäkringsplikt. Särskilt när det gäller trafik med fritidssvävare framstår det som ett väsentligt intresse för tredje man att bestämmelser finns om obligatorisk ansvarsförsäkring.

I *första stycket* föreskrivs att ägare av svävare skall ta och vidmakthålla enligt 24 § godkänd försäkring för att täcka ansvarighet för skada som avses i 22 §.

Från huvudregeln om försäkringsplikt görs i *andra stycket* undantag för svävare som tillhör staten. Där upptas vidare en bestämmelse att Kungl. Maj:t skall äga befria främmande stat från försäkringsplikt. Innehållet i detta stycke motsvarar 4 § första stycket trafikförsäkringslagen.

Trafikförsäkringslagen är enligt dess 2 § sista stycket inte tillämplig på motorfordon som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område, dvs. sådana områden som avses i 77 § vägtrafikförordningen. Utredningen har ansett att samma bör gälla för svävare. Bestämmelse härom upptas i paragrafens *tredje stycke*.

I *fjärde stycket* föreslås en bestämmelse enligt vilken Kungl. Maj:t eller myndighet Kungl. Maj:t bestämmer kan från försäkringsplikten undanta svävare, som med hänsyn till låg hastighet eller vikt eller andra omständigheter erbjuder ringa fara. Härigenom öppnas möjlighet att undanta bl. a. små fritidssvävare. Som förebild har använts 17 § andra stycket i bilskadeutredningens förslag till lag om trafikförsäkring (SOU 1957:36).

24 §

Enligt de föreslagna bestämmelserna i 22 § skall ersättning för skada i följd av trafik med svävare bestämmas efter allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser. Någon begränsning till visst belopp gäller alltså inte.

Det kan dock inte vara rimligt att kräva försäkring utan begränsning i fråga om försäkringssumman. Regler om summabe-

gränsning finns inom både lufrätten och vägtrafikrätten. Som redan framgått skall enligt luftfartsverkets driftsbestämmelser dels försäkring gälla för ett belopp av högst 172 000 kronor för varje skadad eller dödad person, dock tillhoppa för varje olyckshändelse högst vissa angivna belopp, och dels obligatorisk trafikförsäkring för varje händelse täcka skadestånd om tillhoppa 25 milj. kronor i anledning av personskada samt om tillhoppa 1 milj. kronor i anledning av skada på egendom.

Med hänsyn till den begränsade erfarenheten av svävartrafik kan det inte anses lämpligt att i lagen bestämma maximibelopp för skadeersättning. Övervägande skäl talar för att i stället i varje särskilt fall med beaktande av svävarens storlek, prestanda och användning pröva om en försäkring kan anses godtagbar. Samma förfarande tillämpas i fråga om sådan yrkesmässig luftfart för vilken det krävs tillstånd av Kungl. Maj:t. I tillstånd angående sådan trafik anges att flygföretagets försäkringar skall godkännas av Kungl. Maj:t.

I förevarande paragraf upptas bestämmelser om vilka myndigheter som skall godkänna försäkringar avseende sväware.

Fråga om godkännande av försäkring avseende sväware som används i yrkesmässig sjötrafik bör handläggas i samband med fastställandet av föreskrifter enligt 6 §. I fråga om annan sväware avsedd för sjötrafik meddelas särskilda föreskrifter i följande paragraf.

Trafiksäkerhetsverkets befattning med försäkringsfrågor kommer med hänsyn till undantagsbestämmelsen i 23 § tredje stycket endast att gälla sväware som enligt verkets medgivande får användas för trafik utanför anläggning och område som avses i 18 § första stycket.

25 §

I denna paragraf upptas bestämmelser som endast gäller sådana sjögående sväware som används för annat ändamål än befordran i

allmän trafik av passagerare eller gods. I paragrafen föreskrivs att anmälan enligt 8 § skall innehålla uppgift om den försäkring som gäller för sväwaren samt att sjöfartsverket skall förbjuda att sväwaren används om försäkringen inte kan godkännas.

26 §

Som framhållits tidigare anser utredningen att sjörättsliga regler om bortfraktarens ansvar för passagerare och gods bör gälla i de fall då befordran äger rum med sådana sväware som avses i 6 §. Bestämmelser härom upptas i denna paragraf.

I *första stycket* görs hänvisning till sjölagens regler om befordran av passagerare och resgods. Praktiska skäl talar för att även de bestämmelser om befordran av ifrågavarande slag som reglerar annat än bortfraktarens ansvar för skador görs tillämpliga. Självfallet bör även preskriptionsbestämmelserna i 284 § sjölagen gälla. Första stycket upptar även en föreskrift om skyldighet att hålla försäkring för personskada som kan tillfogas passagerare.

I *andra stycket* upptas en regel om tillämpning av 71–168 och 284 §§ sjölagen beträffande befordran av gods. Även såvitt gäller sådan befordran görs andra bestämmelser än de som gäller bortfraktarens ansvar för skador tillämpliga.

I den föreslagna lagtexten har utredningen inom parentes angett de lagrum som kommer att bli tillämpliga om sjölagskommitténs förslag resulterar i lagstiftning. Som anmärkts under 6.4.3.2 kommer sjölagskommitténs förslag att innebära att Haaglagen skall vara tillämplig beträffande viss godsbefordran, nämligen sådan som sker enligt konossement utfärdat i stat som tillträtt Haag-reglerna men ej Haag-Visby-reglerna. Bestämmelser härom kommer enligt vad utredningen inhämtat att upptas i 168 §. Denna bestämmelse görs ej tillämplig på svävarfart.

Det bör här framhållas att förslaget inte innehåller någon bestämmelse motsvarande

stadgandet i 8 § sjölagen om redares principalsvar. Med hänsyn till att de sjörättsliga ansvarsregler varom här är fråga endast reglerar bortfraktarens ansvar i kontraktsförhållanden bör sådant principalansvar som avses i nämnda bestämmelse följa av allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser.

27 §

Svävarfartsbestämmelserna bör innehålla en jämningsregel till förmån för anställda liknande dem som gäller inom sjörätten och lufträtten. Regeln bör omfatta alla slags sväware. Utredningen har ej funnit skäl föreligga att från jämningsregeln undanta dem som tjänstgör på landgående sväware.

Till skillnad från vad som är fallet i 67 § sjölagen och 50 § sjömanslagen har utredningen inte upptagit någon regel angående förutsättningarna för skadeståndsskyldighet. Skyldigheten att utge skadestånd får bedömas enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser (jfr SOU 1955:42 s. 144).

Med uttrycket "annan i sväwarens tjänst" avser utredningen även lots, jfr 67 § tredje stycket sjölagen.

28 §

I denna paragraf sägs att om atomskada gäller särskilda bestämmelser. Motsvarande föreskrift finns i bl. a. 344 § sjölagen, 1 kap. 4 a § luftfartslagen, 1 § tredje stycket luftfartsskadelagen och 12 § andra stycket bilskadelagen.

29 §

I denna paragraf upptas bestämmelser om bärgning och sjöpanträtt. Det föreslås att sjölagens bestämmelser om bärgning och vad som där och i övrigt stadgas om sjöpanträtt i fartyg och last för fordran på bärgarlön skall äga motsvarande tillämpning i fråga om sväware vare sig bärgningen ägt rum till sjöss eller på land.

Sjölagens bestämmelser om bärgning finns i dess 9 kap. Den grundläggande regeln är 224 § där det stadgas att den som bärgar förolyckat eller nödställt fartyg eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, har rätt att få bärgarlön. I kapitlets övriga bestämmelser meddelas föreskrifter om hur bärgarlönens storlek skall bestämmas samt om hur den skall fördelas mellan dem som deltagit i bärgningen. Bestämmelserna grundar sig på 1910 års internationella bärgningskonvention. Konventionen upptar huvudsakligen bestämmelser om när bärgarlön skall utgå och om grunderna för hur sådan skall beräknas. Som framhållits under 14 § vid behandlingen av 62 § andra stycket sjölagen innehåller konventionen även regler om befälhavarens plikter gentemot andra sjöfarande.

I luftfartslagens 11 kap. 2 § meddelas bestämmelser om bärgning av luftfartyg som i stort överensstämmer med vad som gäller för sjöfarten. Bestämmelserna gäller vare sig bärgningen ägt rum till sjöss, på land eller i luften.

Bärgarlön tillhör de fordringar som enligt 267 § sjölagen ger upphov till sjöpanträtt i fartyg och frakt. Bland övriga sjöpanträttsgade fordringar kan nämnas fordringar på åtskilliga offentliga avgifter såsom fyr-, hamn- och lotsavgifter, anställdas fordringar på grund av tjänsteavtal, ersättningsanspråk av olika slag för skada på person eller egendom, fordringar på grund av befälhavarförbindelser samt fordringar som grundar sig på att i konossement lämnats oriktiga uppgifter. Bärgarlön är enligt 276 § sjölagen även förenad med sjöpanträtt i inlastat gods. Sådan sjöpanträtt tillkommer bl. a. även fordringar på förbindelser som befälhavaren ingått för lastens behov och fordringar på frakt.

Sjölagens bestämmelser om sjöpanträtt grundar sig på 1926 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. 1967 antogs en ny sjöpanträttskonvention. För närvarande pågår arbete med att införliva de nya reglerna i svensk rätt.

Sjölagskommittén har sålunda under 1970 avgivit förslag om bl. a. ändringar av sjölagens sjöpanträttsregler (SOU 1970:74). Enligt förslaget inskränks antalet sjöpanträtter. Fordringar på grund av last- eller resgodsskador och på grund av befälhavarförbindelser skall ej längre vara förenade med sjöpanträtt. Sjöpanträtt skall inte längre gälla i frakt. Sjöpanträtt för fordran på bärgarlön skall ha bästa förmånsrätt och alltså ha företräde framför andra, tidigare uppkomna sjöpanträtter i fartyget. Sjölagskommitténs förslag innebär vidare vissa jämkningar i gällande regler om sjöpanträtt i inlastat gods som i förslaget benämns "sjöpanträtt i last".

I 11 kap. 3-6 § luftfartslagen finns bestämmelser om luftpanträtt som är en motsvarighet till sjöpanträttsinstitutet. De enda fordringar som är förenade med luftpanträtt gäller bärgarlön och ersättning för särskilda oundgängliga kostnader för bevarande av luftfartyg eller gods.

Det bör föreligga principiell likställighet mellan bärgning av fartyg och svävare. Sjölagens regler om bärgning bör därför äga motsvarande tillämpning i fråga om bärgning av svävare. Bestämmelserna synes liksom i fråga om luftfartyg böra gälla även om bärgningen ägt rum på land.

En förutsättning för likställighet mellan bärgning av fartyg och svävare är enligt utredningens mening att även reglerna om sjöpanträtt för anspråk på bärgarlön görs tillämpliga. Överensstämmelse uppnås härigenom med regleringen av motsvarande frågor inom lufträtten.

Uttrycket "sjöpanträtt i fartyg och last" hänför sig till sjölagskommitténs förslag till nya sjöpanträttsregler.

I anslutning här till bör framhållas att utredningen övervägt om sjölagens bestämmelser om andra sjöpanterättade fordringar bör gälla även i fråga om svävare. Med hänsyn särskilt till att utredningens förslag innehåller regler om obligatorisk ansvarsförsäkring för tredjemansskador och personskador som kan tillfogas passagerare finns det enligt utredningens mening ingen bärande rättspolitisk motivering härför.

6.5 Ansvarsbestämmelser

Av de föreslagna ansvarsbestämmelserna gäller 30-35 § svävare som avses i 3 §. Dessa stadganden ansluter i huvudsak till straffbestämmelser i sjölagen och fartygssäkerhetslagen. 36 § innehåller bestämmelser om svävarfart över land och i 37-38 § upptas regler som avser all slags svävarfart.

30 §

Paragrafen innehåller en hänvisning till de straffbestämmelser i sjölagen som enligt utredningens mening bör vara tillämpliga på svävare som används för trafik över vatten.

I 323 § första stycket sjölagen stadgas straff för befälhavare som försummar att enligt 58 § första och andra styckena samma lag tillse att fartyget är i behörigt skick. Denna ansvarsregel bör gälla även svävare eftersom samma skyldighet enligt 12 § lagförslaget åligger befälhavare på svävare. 323 § andra och tredje styckena innehåller bestämmelser om självständigt straffansvar för redare. Enligt andra stycket kan redare fällas till ansvar om han försummar att avhjälpa brist i fartygets behöriga skick varom han ägt eller bort äga vetskap. Tredje stycket stadgar straff för det fall att redaren underlåter att, såvitt det är möjligt för honom, hindra fartyget att gå till sjöss när förestående resa på grund av fel eller brist i fartygets behöriga skick kan bli förenad med allvarlig fara för de ombordvarande. Utredningen anser att straffbestämmelser av detta slag bör göras tillämpliga på svävares ägare.

324 § innehåller en straffbestämmelse avseende den som brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka. Bestämelsen omfattar dem som på fartyg fullgör uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader eller, i grova fall, fängelse i högst två år. 324 § anknyter till den grundläggande regeln i 59 § om fartygs framförande och handhavande, som enligt 14 § första stycket lagförslaget är tillämplig på svävare.

Enligt 14 § första stycket lagförslaget gäller om trafiken över vatten med svävare bl. a. vad som för fartyg stadgas i sjötrafikförordningen. I förordningens 17 §, som alltså kommer att gälla även svävare, stadgas bötesstraff för den som brister i den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna. Det kan framhållas att denna ansvarsbestämmelse är subsidiär i förhållande till 324 § sjölagen, vars tillämpningsområde dock är mer begränsat när det gäller personkretsen, eftersom den endast avser den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

324 § sjölagen och 17 § sjötrafikförordningen gäller endast sjöolyckor. De kommer därför självfallet inte att kunna tillämpas på händelser som inträffar när en amfibiesvävare framförs över land. Under 36 § behandlar utredningen behovet av en ansvarsbestämmelse avseende vållande till olycka vid trafik över land.

325 § sjölagen innehåller en ansvarsregel om onykerhet till sjöss. Den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss kan enligt detta lagrum dömas till böter eller fängelse i högst ett år om han varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel, att det måste antas att han inte kunnat utföra vad som ålegat honom. Det finns enligt utredningens mening inget som talar emot att denna straffbestämmelse även görs tillämplig på svävare. Eftersom bestämmelsen gäller personer som fullgör uppgift som har betydelse för säkerheten till sjöss kommer den inte att bli tillämplig då svävaren endast framförs över land, t. ex. vid en kortare förflyttning på en tilläggsplats. I fråga om behovet av en liknande ansvarsregel såvitt gäller landtrafik hänvisas till vad som sägs under 36 §.

326 § första stycket upptar en bestämmelse för det fall att befälhavaren avviker ur tjänsten och överger fartyget. Bestämmelsen, som föreslås gälla för svävare, kommer av allt att döma att bli tämligen praktiskt betydelslös. Det kan framhållas att departements-

chefen vid tillkomsten av 326 § uttalade (prop. 1966:145 s. 210) att den rättspolitiska grunden för en bestämmelse av detta slag torde få övervägas närmare i samband med pågående revision av sjömanslagen vars 76 § innehåller en liknande bestämmelse.

326 § andra stycket och 327 § innehåller straffbestämmelser som ansluter sig till vad som föreskrivs i 62 och 223 §§ sjölagen om befälhavarens skyldigheter när det egna fartyget råkat i sjönöd och hans plikter mot andra sjöfarande. Med hänsyn till vad som föreslås gälla enligt 14 § första stycket lagförslaget bör dessa ansvarsregler gälla svävare.

Av bestämmelserna i 328 § första stycket, som omfattar under fem punkter angivna förseelser av befälhavaren av beskaffenhet att inte förskylla högre straff än böter, föreslås endast en gälla svävare. Denna bestämmelse, punkt 3, avser försummelse att avge rapport enligt 70 § — som enligt 17 § lagförslaget gäller svävare — eller uppsåtligt eller oaktsamt lämnande av oriktig eller vilseledande uppgift i sådan rapport. De övriga punkterna i 328 § första stycket rör bestämmelser i sjölagen som inte föreslås gälla för svävare.

328 § andra stycket, som med hänsyn till vad som föreslås gälla enligt 17 § tredje stycket lagförslaget bör vara tillämpligt för svävare, upptar bötesstraff för befälhavare eller redare som försummar att göra anmälan om sjöförklaring enligt 306 § eller som föranleder att sjöförklaring uppskjuts utan att förutsättningar därför är för handen enligt 304 §.

331 § innehåller att vid tillämpning av sjölagens ansvarsbestämmelser skall den som trätt i befälhavarens ställe jämställas med befälhavare och den som i redarens ställe haft befattning med fartyget med redare. Bestämmelsen synes böra gälla även svävare med det föreslagna tillägget att vad som sägs om redare i stället skall avse svävarens ägare.

I 332 § första stycket föreskrivs att 23 kap. brottsbalken gäller om flera medverkat till gärning som avses i 323, 324, 325, 326 eller 327 §. Nedan under 38 § berörs 332 §

andra stycket, som upptar en bestämmelse om konkurrens med brottsbalken.

Utredningen övergår nu till att behandla de båda lagrum — 329 och 330 §§ — i sjölagens ansvarskapitel som enligt vad utredningen funnit inte bör gälla svävare.

329 § behandlar frågor som har samband med sjölagens föreskrifter om dagböcker. Dessa föreskrifter skall enligt lagförslaget inte gälla svävare. Underlåtenhet att föra dagböcker enligt sjöfartsverkets förordnande med stöd av 6 § punkt 7 eller 8 § lagförslaget kan föranleda ansvar enligt de i 32 § föreslagna straffbestämmelserna.

330 § innehåller bestämmelser enligt vilka befälhavare och viss annan fartygspersonal kan förklaras förlustiga behörighet att utöva tjänst på fartyg om de gjort sig skyldiga till gärning som avses i 323–327 §. Vid luftfartslagens tillkomst övervägdes behovet av en motsvarande bestämmelse. De sakkunniga ansåg emellertid att luftfartsstyrelsen, som är behörig att utfärda och återkalla certifikat, äger särskild kompetens att bedöma olika personers lämplighet att fullgöra viss tjänst (SOU 1955:42 s. 174). Liknande synpunkter torde kunna anföras mot att låta regeln i 330 § sjölagen gälla för svävare. Erforderlig bedömning av lämpligheten att få tjänstgöra på svävare bör kunna ske med stöd av 6–8 § lagförslaget.

31–34 §

Paragraferna upptar bestämmelser som överensstämmer med ansvarsbestämmelser i fartygssäkerhetslagen.

31 § motsvarar 10 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen som stadgar böter eller fängelse i högst sex månader för redare som underlåter att tillse att fartyg undergår föreskriven tillsyn.

32 § första stycket, som gäller svävare som avses i 6 § förslaget, motsvarar 10 kap. 2 § enligt vilken befälhavare kan dömas till samma straff om fartyg nyttjas utan att ha föreskrivet certifikat eller i strid mot bestämmelse i sådant certifikat.

Utredningen har funnit att en ansvarsregel motsvarande 10 kap. 2 § bör finnas även för svävare som avses i 8 § lagförslaget. En sådan regel upptas i 32 § andra stycket.

33 § motsvarar 10 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen.

34 § första stycket upptar en hänvisning till 10 kap. 6, 7 och 9 §§ fartygssäkerhetslagen. Bestämmelserna behandlar olovligt borttagande av skyddsanordning (6 §), lämnande av oriktig uppgift till tillsynsmyndighet för att erhålla certifikat eller för att få certifikatet förlängt (7 §) samt brott mot förbudet i 1 kap. 9 § avseende röjande av yrkeshemlighet som blivit känd vid tillsyn av fartyg (9 §).

I 34 § andra stycket har upptagits en straffbestämmelse avseende anmälan enligt 8 § lagförslaget liknande den i 10 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen angående oriktig uppgift för att få certifikat.

35 §

Paragrafen upptar en straffbestämmelse avseende den som överträder föreskrift som meddelats med stöd av 14 § fjärde stycket (ytterligare föreskrifter om trafiken över vatten med svävare), 15 § (föreskrifter att svävare skall föra andra skeppsljus och signalfigurer än de som anges i 1960 års internationella sjövägsregler) eller 16 § (förbud mot trafik med svävare inom visst vattenområde eller andra inskränkande föreskrifter). Både uppsåt och oaktsamhet omfattas av bestämmelsen.

36 §

Denna paragraf innehåller en regel avseende trafik över land. Den som brukar svävare för sådan trafik i strid mot bestämmelserna i 18–21 § eller mot föreskrifter som meddelats med stöd därav skall kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Både uppsåt och oaktsamhet omfattas av bestämmelsen.

Utredningen har övervägt att föreslå en ansvarsbestämmelse om vållande till olycka vid trafik över land med svävare liknande de regler som enligt 30 § gäller för oaktsamhet vid förande av svävare över vatten, dvs. 324 § sjölagen och 17 § sjötrafikförordningen. Enligt förevarande paragraf kan bestraffas bl. a. åsidosättande av trafikföreskrifter meddelade med stöd av 18 § tredje stycket samt åsidosättande av bestämmelserna i 19 § första stycket och föreskrifter meddelade med stöd av samma lagrums andra stycke. Paragrafen kan även tillämpas på den som bryter mot föreskrifter som fastställts för anläggning och områden, som avses i 20 och 21 §§. Däremot är den inte tillämplig på oaktsamhet som inte innefattar åsidosättande av angivet slag.

Utredningen föreslår inte någon allmän oaktsamhetsregel. Enligt utredningens mening innebär straffstadgandet i 13 kap. 6 § brottsbalken om allmänfarlig vårdslöshet erforderlig kriminalisering av sådan vårdslöshet som inte innefattar åsidosättande av bestämmelserna i 18–21 § eller av föreskrifter meddelade med stöd därav. Utredningens ståndpunkt överensstämmer med de uttalanden som gjordes vid tillkomsten av luftfartslagen, som också saknar en allmän oaktsamhetsregel (prop. 1957:69 s. 182). Det kan framhållas att straffet för allmänfarlig vårdslöshet – böter eller fängelse i högst sex månader eller, i grova fall, fängelse i högst två år – sammanfaller med strafflatituden i 324 § sjölagen (jfr prop. 1966:145 s. 209).

Utredningen har i detta sammanhang även övervägt behovet av en bestämmelse om ansvar för onykterhet vid förande av svävare över land. Utredningen föreslår ingen sådan regel. Om en sådan regel skulle visa sig behövlig i framtiden framstår det som lämpligast att göra trafikbrottslagens rattfylleribestämmelser tillämpliga även på svävare. Allvarliga fall torde tills vidare kunna beivras med stöd av 13 kap. 6 § brottsbalken.

37 §

Paragrafen, som innehåller bestämmelser om

ansvar för den som brukar svävare utan att ha föreskriven försäkring, kan jämföras med 13 kap. 9 § luftfartslagen och 24 § lagen om trafikförsäkring å motorfordon.

38 §

Paragrafens *första stycke* upptar en regel som föreskriver att 23 kap. brottsbalken skall gälla om flera medverkat till gärning som avses i 31–33, 36 eller 37 §. Motsvarande hänvisning finns i 332 § sjölagen såvitt gäller 323–327 § och i 10 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen beträffande kapitlets fyra första paragrafer.

332 § sjölagen skall enligt 30 § äga motsvarande tillämpning på svävare.

De allmänna medverkansreglerna torde visserligen utan särskild bestämmelse äga vidsträckt analogisk tillämpning inom specialstraffrätten. Med hänsyn till att det i såväl sjölagen som fartygssäkerhetslagen uttryckligen fastställts reglernas tillämplighet, har utredningen ansett det vara riktigt att även i lagförslaget bestämma på vilka gärningar reglerna skall tillämpas.

Andra stycket första punkten har samma innehåll som 332 § andra stycket sjölagen. En liknande regel finns också i 10 kap. 10 § fartygssäkerhetslagen. I sistnämnda lagrum stadgas vidare att straff enligt fartygssäkerhetslagen ej får ådömas om strängare straff för gärningen stadgas i sjölagen. På grund härav upptas i styckets andra punkt den regeln att till straff enligt 31–35 § får ej heller dömas om gärningen är belagd med strängare straff i de bestämmelser i sjölagen som enligt 30 § är tillämpliga på svävare.

6.6 *Laga domstol, besvär m. m.*

39 §

Paragrafen innehåller forumregler. *Första stycket* motsvarar 336 § första stycket sjölagen där det stadgas att såväl tvistemål som brottmål enligt sjölagen skall tas upp vid de

i paragrafen angivna tingsrätterna, dvs. samma tingsrätter som enligt 305 § sjölagen skall handläggas ärenden angående sjöförklaring.

Praktiska skäl talar för att forumregeln i 336 § första stycket sjölagen bör äga motsvarande tillämpning i fråga om sjögående sväware. I fråga om brottmål bör detta dock endast gälla gärningar som avses i 30–34 §, dvs. de bestämmelser som ansluter sig till ansvarsbestämmelserna i sjölagen och i fartygssäkerhetslagen, vars 10 kap. 11 § innehåller en hänvisning till sjölagens forumregler beträffande brottmål. I fråga om andra brottmål avseende sjögående sväware (35 och 37 §§) finns det enligt utredningens mening inga bärande skäl för särskilda forumregler. Eftersom sjötrafikförordningen enligt förslaget 14 § gäller sväware bör det dock framhållas att förordningens forumregel blir tillämplig även på mål som rör sväware. Enligt förordningens 18 § får mål om ansvar för brott mot förordningen tas upp av tingsrätt, som är behörig enligt 19 kap. rättegångsbalken eller 336 och 338 §§ sjölagen.

Andra stycket motsvarar 336 § andra stycket sjölagen som innehåller den föreskriften att mål som anges i 336 § första stycket och rör uteslutande annat fartyg än handelsfartyg eller fiskefartyg får tas upp även av de tingsrätter som är behöriga enligt de allmänna forumreglerna i rättegångsbalken.

Även i fråga om sväware bör det gälla en begränsning av skyldigheten att anlita specialforum. Det framstår som lämpligt att sådan skyldighet begränsas till sådana mål som rör sväware vilka brukas för befordran i allmän trafik av passagerare eller gods. Med denna avgränsning kommer bl. a. de mål som uteslutande rör fritidssväware att kunna handläggas enligt allmänna forumregler. Härigenom uppnås god överensstämmelse med den avgränsning som gäller enligt 336 § andra stycket sjölagen (jfr prop. 1970:185 s. 24).

I *tredje stycket* hänvisas till 337 och 338 §§ sjölagen, som innehåller föreskrifter

om domstolarnas inbördes behörighet att ta upp tvistemål och brottmål enligt sjölagen.

40 §

I paragrafens *första stycke* hänvisas till 11 kap. 3 § första, andra och fjärde styckena fartygssäkerhetslagen i fråga om sådana beslut som avses i 10 §. Enligt dessa lagrum gäller följande. Mot beslut som meddelats av sjöfartsverket genom annan än sjösäkerhetsdirektören eller av annan tillsynsmyndighet i fråga som avses i 8 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen får talan inte föras. Talan mot beslut i sådan fråga meddelat av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören skall föras hos kammarrätten genom besvär. Om annat inte anges i beslutet skall det utan hinder av besvär gälla intill dess annorlunda förordnas. Det bör framhållas att sjösäkerhetsdirektören i instruktionen (1969:320) för sjöfartsverket tillagts självständig beslutanderätt i frågor som avser nyttjandeförbud.

Paragrafens *andra stycke* innehåller bestämmelser om besvär över andra beslut än sådana som avses i första stycket. Enligt fartygssäkerhetslagen gäller att besvär över alla beslut utom dem som avser nyttjandeförbud avgörs av Kungl. Maj:t i statsrådet som sista instans (jfr prop. 1971:7 s. 15). I fråga om luftfartsverkets beslut är huvudregeln densamma (14 kap. 1 § luftfartslagen, senaste lydelse 1971:616). Övervägande skäl talar enligt utredningens mening för att samma bör gälla beträffande ärenden enligt svävarfartslagen.

De flesta beslut som kommer att meddelas enligt lagförslaget är av sådan art att de med hänsyn främst till trafiksäkerheten och allmän ordning måste lända till efterrättelse utan hinder av att besvär anförts. I *tredje stycket* föreslås därför att beslut som avses i andra stycket skall lända till efterrättelse omedelbart om ej annorlunda förordnas. Genom hänvisningen i paragrafens första stycke till 11 kap. 3 § fjärde stycket fartygssäkerhetslagen kommer samma ordning att gälla även beslut i fråga som avses där.

Enligt vägtrafikförordningen, bilskadelagen och trafikförsäkringslagen förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor. En hjulförsedd svävare faller alltså in under detta begrepp. Utredningen föreslår därför att angivna författningar ändras så att svävare undantas från fordonsbegreppet.

Sammanfattning

I betänkandet läggs fram förslag till svävarfartslag och till ändringar i vägtrafikförordningen, bilskadelagen och trafikförsäkringslagen.

Olika slags svävare. Utmärkande för alla svävare är att de – helt eller delvis – kan bäras upp av en eller flera luftkuddar, bildade av ett luftövertryck mellan farkostens undersida och underlaget. Det genom luftkudden minskade friktionsmotståndet gör det möjligt att uppnå höga farter med förhållandevis rimlig maskineffekt.

Den bärande luftkudden kan åstadkommas på olika sätt och man kan med utgångspunkt härifrån indela svävarna i två kategorier. Den ena omfattar farkoster med en luftkudde, som kan lyfta farkosten även då den inte är i rörelse, dvs. en kudde med aerostatisk lyftkraft. Den andra kategorin avser svävare vars luftkudde bildas av aerodynamiska krafter i samband med farkostens rörelse framåt i relativt hög fart, aerodynamisk lyftkraft. Det förekommer typer som utnyttjar såväl aerostatisk som aerodynamisk lyftkraft. Bärplansbåten – ofta kallad flygbåt – är ingen svävare. Den vilar inte på en luftkudde utan är försedd med vingliknande anordningar under skrovet vilka arbetar i vatten och vid hög fart lyfter skrovet så att friktionsmotståndet minskas.

Det finns en mängd olika typer av svävare med aerostatisk lyftkraft. Många har amfibieförmåga, medan andra är konstruera-

de antingen för trafik över vatten eller för trafik över land. I dagligt tal torde med svävare i första hand avses amfibiesvävare med aerostatisk lyftkraft. Tekniskt sett påminner amfibiesvävaren i många avseenden mer om flygplan än om fartyg. Konstruktionen görs så lätt som möjligt för att minska den maskineffekt som behövs för att lyfta svävaren. Framdrivningen sker i allmänhet med luftpropellrar.

Till svävare med aerostatisk lyftkraft konstruerade enbart för trafik till sjöss kan hänföras många slags farkoster. Den hittills mest utvecklade typen är sidokölssvävaren. Utmärkande för denna är att luftkudden innesluts av fasta sidoväggar (sidokölar i vattnet). Framdrivningen sker oftast med vattenpropellrar.

Svävare som är konstruerade för att användas enbart över land är ofta försedda med drivhjul eller stödhjul, som delvis bär upp farkosten. Helt luftburna landsvävare brukar ha så låg sväv höjd och liten motorstyrka att färd över vatten är praktiskt ogenomförbar.

Svävare med aerodynamisk lyftkraft kan inte som den aerostatiska sväva stillastående. Hittills tillverkade svävare av denna typ är konstruerade för trafik över vatten.

Till svävare kan också hänföras luftkudde-transportörer. Därmed förstås luftkuddeburna anordningar utan eget framdrivningsmaskineri, som kan användas för transport

av mycket tungt gods på landsvägar eller för hantering av gods i fabriker och lagerlokaler. Slutligen kan nämnas spårbundna svävare, s. k. svävtåg.

Trafikerfarenheter. Den första försökstrafiken över vatten med passagerare ägde rum i Storbritannien under 1962. Reguljär passagerartrafik kom i gång 1965. Numera förekommer sådan trafik med ett flertal olika slags svävare på skilda håll i världen. Den mest omfattande trafiken drivs i Storbritannien, som är världens för närvarande största svävertillverkare. Den hittills enda passagerartrafiken i Sverige pågick under sommaren 1967. Det föreligger dock planer på att börja ny trafik här i riket under 1972.

Ett stort antal svävare används för andra ändamål än passagerarbefordran, bl. a. för kustbevakning och för militär verksamhet. Det finns också en omfattande trafik över vatten med små en- och tvåsitsiga svävare.

Trafik över land har än så länge endast förekommit i begränsad omfattning. På flera håll används dock amfibie- eller landsvävare inom jordbruket för besprutningsändamål.

När det gäller luftpropellerdrivna svävare har bullerstörningar varit ett besvärande problem.

Gällande svenska bestämmelser. Den enda författning som är direkt tillämplig på svävare är förordningen (1966:159) om tillstånd för brukande av svävare. Enligt denna får svävare inte brukas inom riket utan särskilt tillstånd, vilket meddelas av Kungl. Maj:t eller myndighet Kungl. Maj:t bestämmer. Kungl. Maj:t har hittills utfärdat 14 tillstånd.

Utländska bestämmelser. I Storbritannien har sedan början av 1960-talet pågått ett omfattande arbete med utveckling av bestämmelser för svävare. 1968 antogs en lag (Hovercraft Act) där det fastslås att svävaren är ett transportmedel av nytt slag och att svävare vid tillämpning av för andra transportmedel gällande bestämmelser inte skall anses som fartyg, luftfartyg eller motorfordon utom då så särskilt anges i lagen eller i förordningar utfärdade med stöd därav. Enligt övergångsbestämmelserna till lagen

skall det hittills tillämpade provisoriska förfarandet med trafiktillstånd med stöd av Air Navigation Order – Permits to Fly – användas tills särskilda regler utfärdats här om för svävare. 1971 antogs en förordning med bestämmelser om ansvaret för skador i följd av trafik med svävare. Man räknar med att under våren 1972 kunna anta en förordning, Hovercraft (General) Order, med bestämmelser om bl. a. registrering, säkerhetscertifikat och trafiktillstånd.

I flera andra länder pågår arbete med att utforma bestämmelser för svävare. Gällande regler är av provisorisk art. I USA betraktar man än så länge svävaren som ett fartyg.

Inom *IMCO* pågår arbete med bl. a. konstruktionsföreskrifter.

ICAO har fastställt en ny definition av begreppet luftfartyg som innebär att svävare faller utanför detta begrepp.

Inom *CMI* har utarbetats ett konventionsutkast avseende svävare och bärplansbåtar.

Vid behandlingen av frågan om *behovet av bestämmelser* för svävare konstaterar utredningen att svävartrafik här i riket förekommit i mycket ringa omfattning och att det inte finns planer på någon mer betydande trafik. På grund härav ifrågasätts om det nu föreligger behov av andra bestämmelser än den gällande förordningen om tillstånd för brukande av svävare. Enligt utredningens mening skulle man utan större olägenheter kunna behålla den nuvarande ordningen under de närmaste åren i fråga om yrkesmässig svävartrafik. Tillståndsförfarandet får emellertid anses klart olämpligt såvitt gäller annan trafik. Det framstår även som önskvärt att få fastställt vilka myndigheter som skall handlägga ärenden om svävarfart här i riket.

Det har ansetts lämpligt med *en begränsning av den rättsliga regleringen* av svävarfart till vissa typer av svävare. Förslaget omfattar endast svävare med aerostatisk lyftkraft.

Utredningen har funnit att alla regler om svävare bör samlas i en författning som föreslås få namnet svävarfartslag.

Huvudlinjerna i förslaget. Med hänsyn till den fortgående tekniska utvecklingen och till

att erfarenheterna av trafik med svävare är förhållandevis ringa föreslås endast allmänt hållna bestämmelser. Lagförslaget är inte att betrakta som en slutlig lösning av ifrågakvarande lagstiftningsproblem. Med stöd av de föreslagna bestämmelserna bör det dock bli möjligt att reglera svävarfarten på ett tillfredsställande sätt i varje fall under de närmaste 5—10 åren.

Svävarfart över vatten. Det framstår som naturligt att de författningar som reglerar sjöfarten i så stor utsträckning som möjligt blir tillämpliga på svävarfart över vatten. Den vägledande principen här därför varit att i så hög grad som möjligt knyta an till sjöfartsreglerna. Det sagda gäller särskilt svävare som endast kan framföras över vatten. En särskild bestämmelse i förslaget öppnar möjlighet att ge förordnande om att för sådan svävare skall gälla samma bestämmelser som för fartyg.

Sjöfartsverket föreslås vara den myndighet som skall ha huvudansvaret för tillsynen. I fråga om den yrkesmässiga trafiken ges regler om obligatorisk kontroll av trafikvärdighet, bemanning m. m. Beträffande andra svävare föreskrivs anmälningsskyldighet till sjöfartsverket. Enligt den föreslagna ordningen får sjöfartsverket möjlighet att kontrollera all svävarfart över vatten inom svenskt territorium. Några särskilda registreringsbestämmelser har därför inte ansetts erforderliga.

Reglerna om fartygsinteckning görs inte tillämpliga på svävare. Svävare kan i stället bli föremål för företagsinteckning.

Med hänsyn till risken för bl. a. bullerstörningar föreslås att länsstyrelsen efter samråd med sjöfartsverket skall kunna förbjuda trafik med svävare inom visst vattenområde eller utfärda andra inskränkande föreskrifter.

Svävarfart över land. Erfarenheterna av svävarfart över land är mycket begränsade. Därför ges endast några få, allmänt hållna föreskrifter därom.

Enligt huvudregeln skall trafik över land endast få förekomma inom av myndigheter godkända anläggningar och områden samt

inom fabriksområden, inhägnade tävlingsområden o. dyl. I fråga om svävar typer som med hänsyn till låg hastighet eller vikt eller andra omständigheter erbjuder ringa fara bemyndigas trafiksäkerhetsverket att medge trafik även på andra platser.

Som ytterligare undantag från huvudregeln föreslås att amfibiesvävare i anslutning till trafik över vatten tillfälligt får föras kortare sträcka över land om det kan ske utan fara eller olägenhet för person som inte befordras med svävaren. Denna regel har kompletterats med en föreskrift som gör det möjligt för polismyndighet att meddela förbud mot trafik inom visst område eller utfärda andra inskränkande föreskrifter.

Skadestånds- och försäkringsbestämmelser. I anslutning till en redogörelse för gällande trafikskaderegler konstateras att svensk rätt uppvisar en rad skilda bestämmelser för olika typer av transportmedel. Det har ansetts olämpligt att införa ytterligare ett särskilt regelsystem. Utredningen föreslår därför regler som ansluter sig till vad som gäller för andra slags transportmedel.

Med hänsyn till de skaderisker som måste anses förknippade med svävartrafik framstår det som naturligt att i fråga om tredjemansskador ha regler som innebär strikt ansvar för ägaren, dvs. ansvar oberoende av egen oaktksamhet. Detta tillgodoses bäst genom att göra luftfartsskadelagen tillämplig. Regeln härom kompletteras med föreskrift om obligatorisk ansvarsförsäkring. Mot att liksom i Storbritannien välja en reglering i enlighet med vad som gäller inom sjörätten talar bl. a. bestämmelserna om redaransvarets begränsning, den s. k. globalbegränsningen. En tillämpning av dessa regler skulle med hänsyn till nuvarande svävares förhållandevis ringa dräktighet ofta medföra att maximi-ansvaret för sak- och personskada begränsades till belopp understigande 300 000 kronor.

I fråga om ansvaret för skador på passagerare och gods föreslås en tillämpning av de sjörättsliga reglerna. Förslaget innehåller dock den betydelsefulla skillnaden att reglerna om redaransvarets begränsning inte skall

gälla. Till skillnad från vad som gäller för fartyg uppställs vidare krav på obligatorisk försäkring för personskada.

Enligt *vägrafikförordningen*, *bilskadelagen* och *trafikförsäkringslagen* förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor. En hjulförsedd svävare faller alltså in under detta begrepp. Det föreslås därför att dessa författningar ändras så att svävare undantas från fordonsbegreppet.

Summary in English

The report contains proposals for an air cushion vehicle law and for changes in the Road Traffic Order, the Motor Vehicle Injuries Act and the Road Traffic Insurance Act.

Different kinds of air cushion vehicles (hovercraft). Characteristic of the air cushion vehicles is that they – wholly or partly – can be supported by one or several air cushions, formed by air higher than ambient pressure between the underside of the vehicle and the base. The reduced friction resistance brought about by the air cushion makes it possible to attain high speeds with relatively moderate machine power.

A supporting air cushion can be achieved in different ways. With this as a point of reference, air cushion vehicles can be divided up into two main types. There are those that are supported by a self-generated cushion of air, which can lift the vehicle even when it is not moving, in other words, a cushion with aerostatic lifting power: and there is the other type of air cushion vehicle whose air cushion is formed by aerodynamic forces in conjunction with the forward movement of the vehicle at relatively high speed, this being known as aerodynamic lifting force. Types of air cushion vehicles exist which utilize both aerostatic and aerodynamic lifting power. The hydrofoil boat – often called a flying boat – is no air cushion vehicle. It does not rest on an air cushion but is

provided with devices similar to wings located under the hull. These devices are designed to operate in water and lift the hull at high speed so that resistance to friction is reduced.

There is a large number of different types of air cushion vehicles with aerostatic lifting power. Many are amphibious, while others are designed either for operation over water or for operation over land. In everyday speech, one regards an air cushion vehicle as primarily an amphibious air cushion vehicle with aerostatic lifting power. From a technical point of view, the amphibious air cushion vehicle is in many ways more like an aircraft than a ship. Technical know-how is applied to make the construction as light as possible in order to reduce the machine power required to lift the air cushion vehicle. Forward flight is generally provided by air propellers.

Many kinds of craft come under the category of aerostatic-type air cushion vehicles designed solely for traffic at sea. So far the most developed type is the sidewall air cushion vehicle. Here the cushion air is contained between solid sidewalls (sidekeels in the water). Forward flight is very often by means of water propellers.

Air cushion vehicles which are designed to be used only over land are often provided with drive or support wheels, which partly support the craft. Completely airborne land

air cushion vehicles usually have such a low surface travel height and little engine power that it is practically impossible to use them over water.

In contrast to the aerostatic-type air cushion vehicle, air cushion vehicles with aerodynamic lifting power cannot hover when not in motion. Up to the present, aerodynamic-type air cushion vehicles have been designed for traffic over water.

Also belonging to the category, air cushion vehicle, are air cushion conveyors, by which is meant air carrying units without their own propulsion machinery. These are used for transportation of very heavy goods on roads or for handling goods in factories and stores. Finally can be mentioned so-called "air cushion trains", i. e. railbound trains which operate on the air cushion principle.

Traffic survey. The first trial traffic over water with passengers took place in Great Britain during 1962. Regular passenger traffic was running in 1965. Since then, a number of different types of air cushion vehicles are being used in such traffic in different parts of the world. Great Britain has the largest air cushion vehicle passenger traffic and is at present the world's biggest producer of air cushion vehicles. So far the only passenger traffic in Sweden took place during the summer of 1967. However, there are plans to start new traffic here in Sweden during 1972.

A large number of air cushion vehicles are used for other purposes than for carrying passengers, for example, guarding coasts and military operations. There is also a considerable surface-water traffic with small, single-seated and twin-seated air cushion vehicles.

Up to the present, air cushion vehicle traffic over land has been rather limited. In several places, however, amphibious or land air cushion vehicles are being used within agriculture for spraying purposes.

From the point of view of noise, air cushion vehicles driven by air propellers have created quite a problem.

Current Swedish regulations. The only

statute which is directly applicable to air cushion vehicles is the order (1966:159) covering permission for the use of air cushion vehicles. According to this, air cushion vehicles may not be used in Sweden without special permit, which is issued by the Government. Hitherto 14 such permits have been issued.

Regulations of other countries. Extensive work on the development of regulations for air cushion vehicles has been taking place in Great Britain since the beginning of the 1960s. In 1968, the Hovercraft Act was passed. This act defines the air cushion vehicle as a new type of transportation medium and that when applying applicable regulations for other transport means air cushion vehicles shall not be considered as ships, aircraft or motor vehicles except where it is specifically stated in the Act or in orders issued in support thereof. In accordance with the interim provisions for the act, the hitherto applied provisional procedure in the matter of traffic permits shall be used under the provisions of Air Navigation Order – Permits to Fly – until special regulations on this have been issued for air cushion vehicles. In 1971, an order was passed containing regulations pertaining to responsibility for damage in consequence of traffic with air cushion vehicles.

In several other countries, regulations are being drawn up concerning air cushion vehicles. Current regulations are looked upon as provisional. At the moment, the air cushion vehicle is regarded as a ship in the USA.

The *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)* is currently working on, among other things, regulations concerning the construction of air cushion vehicles.

The *International Civil Aviation Organization (ICAO)* has established a new definition of the concept aircraft which means that air cushion vehicles do not come within this definition.

A convention draft has been drawn up by the *Comité Maritime International (CMI)*

covering air cushion vehicles and hydrofoil boats.

In dealing with the question of the *need of regulations* for air cushion vehicles, the report states that there is very little air cushion vehicle traffic in Sweden and that no plans exist to extend this traffic. The question consequently arises whether there is any need for other regulations than the current order concerning permits for the use of air cushion vehicles. The view of the report is that it should be possible to retain the present legislation concerning commercial air cushion vehicle traffic during the next few years without any great inconvenience. However, the procedure for granting permits may be considered to be clearly unsuitable in the matter of other traffic. It would also appear desirable to establish which authorities should be responsible for dealing with matters concerning air cushion vehicle traffic here in Sweden.

The report considered that *legal regulations* concerning air cushion vehicle traffic should be *limited* to certain types of air cushion vehicles. The proposal only deals with aerostatic-type air cushion vehicles.

The report has found that all regulations pertaining to air cushion vehicles should be collected in one statute, and that the name for this statute should be Svävarfartslag (the Air Cushion Vehicle Navigation Act).

Main lines of the proposal. Owing to the current technical development and to the fact that we have relatively little experience of traffic with air cushion vehicles, only generally held regulations are proposed. The legal recommendation is not to be considered as a final solution to the legislation problem in question. However, by virtue of the proposed rules, it should be possible to regulate air cushion vehicle navigation in a satisfactory way at least during the next 5–10 years.

Air cushion vehicle navigation over water. It is taken for granted that the statutes which regulate sea navigation to the greatest possible extent, will be applicable to air cushion vehicle navigation over water. For

this reason, the guiding principle has been that there should be as close a link as possible with the maritime regulations. This applies particularly to air cushion vehicles which can only be propelled over water. The proposal contains a particular ruling which opens the possibility of applying to such air cushion vehicles the same regulations which are in force for ships.

It is proposed that the National Swedish Administration of Shipping and Navigation should be the authority chiefly responsible for supervision. In the matter of commercial traffic, rules are given on obligatory control of traffic worthiness, crews, etc. Where other types of air cushion vehicles are concerned, obligation to report to the National Swedish Administration of Shipping and Navigation is prescribed. In accordance with the proposed order, it should be possible for the National Swedish Administration of Shipping and Navigation to control all air cushion vehicle navigation over water within Swedish territory. No particular registration rules have, therefore, been considered necessary.

Legislation pertaining to ship mortgages are not applicable to air cushion vehicles. Instead, they can be the subject of company mortgaging.

With a view to risk of such things as noise, it is proposed that the County Administrative Board should be able, in collaboration with the National Swedish Administration of Shipping and Navigation, to prohibit traffic with air cushion vehicles within a certain stretch of water or to issue other restrictive regulations.

Air cushion vehicle navigation over land. Experience of air cushion vehicle navigation over land is very limited. For this reason, only some few, general regulations are hereby prescribed.

According to the main rule governing traffic over land, air cushion vehicles may only be used within plants and premises approved by the authorities and also within factory areas, closed-off competition areas, etc. In the question of air cushion vehicles

which offer little danger when taking into consideration low speed or weight or other circumstances, the National Swedish Road Traffic Safety Administration is authorized to permit traffic even in other places.

As a further exception to the main rule, it is proposed that amphibious air cushion vehicles associated with traffic over water should occasionally be permitted to operate short stretches over land, provided this can take place without danger or inconvenience to persons not conveyed by the air cushion vehicle. This regulation has been supplemented by a rider which makes it possible for police authorities to prohibit traffic within a certain area or to issue other restrictive regulations.

Regulations on compensation for damages and insurances. Swedish law contains a number of different rules for various types of transportation. It has been considered unsuitable to introduce further a particular system of rules. The report, therefore, proposes rules which are in keeping with those applicable to other types of transportation.

When taking into consideration the risk of injury or damage, which is surely associated with air cushion vehicle traffic, it appears natural, in the question of third party injuries, to have rules imposing strict responsibility on the owner, in other words, responsibility irrespective of own negligence. This is best catered for by making the Civil Aviation Act (claims) applicable. The rule is herewith supplemented by a rider on obligatory third party insurance. Contrary to what the practice is in Great Britain of selecting a regulation in accordance with what is applicable within maritime law, the regulations speak of among other things limitation of the shipowner's liability, the so-called "global limitation". Taking into consideration the relatively little tonnage of air cushion vehicles in use today, an application of these rules would often result in the maximum responsibility for damage to goods and injury to persons being limited to an amount below Sw. Crs. 300 000.

In the question of responsibility for injuries to passengers and damage to goods, it is proposed that the rules of maritime law be applied. However, the proposal contains the important distinction that the rules on limitation of shipowner's responsibility shall not apply. Contrary to what applies to ships, requirements are also proposed concerning obligatory insurance for personal injuries.

In accordance with the *Road Traffic Order, the Motor Vehicle Injuries Act and the Traffic Insurance Act.*, it is understood by vehicles each device on wheels, tracks or rails, which is designed for travelling above the earth's surface and not for running on rails. A wheel-equipped air cushion vehicle thus falls within this definition. It is therefore proposed that these rules and regulations be altered so that air cushion vehicles are not included in the concept of what is defined as a vehicle.

Statens offentliga utredningar 1972

Kronologisk förteckning

1. Ämbetsansvaret II. Ju.
2. Svensk möbelindustri. I.
3. Personal för tyg- och intendenturförvaltning. Fö.
4. Säkerhets- och försvarspolitiken. Fö.
5. CKR (Centrala körkortregistret) K.
6. Reklam I. Beskattning av reklamen. U.
7. Reklam II. Beskrivning och analys. U.
8. Ställningstaganden och förslag. U.
9. Reklamens bestämningsfaktorer. U.
10. Godsbefordran till sjöss. Ju.
11. Förenklad löntagarbeskattning. Fi.
12. Skadestånd IV. Ju.
13. Kommersiell service i glesbygder. In.
14. Revision av vattenlagen. Del. 2. Ju.
15. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning. Ju.
16. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning. (Följdförfattningar) Ju.
17. Nomineringsförfarande vid riksdagsval • Riksdagen i pressen. Ju.
18. Norge och den norska exilregeringen under andra världskriget. Ju.
19. Uppsökande verksamhet för cirkelstudier inom vuxenutbildningen. U.
20. Läs- och bokvanor i fem svenska samhällen. Litteraturutredningens läsvanestudier. U.
21. Svävarfartslag. K.

Statens offentliga utredningar 1972

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Ämbetsansvaret II. [1]
Godsbefordran till sjöss. [10]
Skadestånd IV. [12]
Revision av vattenlagen. Del 2. [14]
Grundlagberedningen. 1. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning. [15] 2. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning (Följdförfattningar) [16] 3. Nomineringsförfarande vid riksdagsval • Riksdagen i pressen. [17] 4. Norge och den norska exilregeringen under andra världskriget. [18]

Försvarsdepartementet

Personal för tyg- och intendenturförvaltning. [3]
Säkerhets- och försvarspolitiken. [4]

Kommunikationsdepartementet

CKR (Centrala körkortsregistret) [5]
Svåvarfartslag. [21]

Finansdepartementet

Förenklad löntagarbekattning. [11]

Utbildningsdepartementet

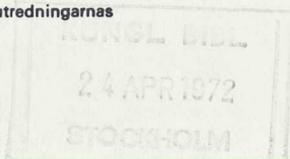
Reklamutredningen. 1. Reklam I. Beskattning av reklamen. [6] 2. Reklam II. Beskrivning och analys. [7] 3. Ställningstaganden och förslag. [8] 4. Reklamens bestämningsfaktorer. [3]
Uppsökande verksamhet för cirkelstudier inom vuxenutbildningen. [19]
Läs- och bokvanor i fem svenska samhällen. Litteraturutredningens läsvanestudier. [20]

Inrikesdepartementet

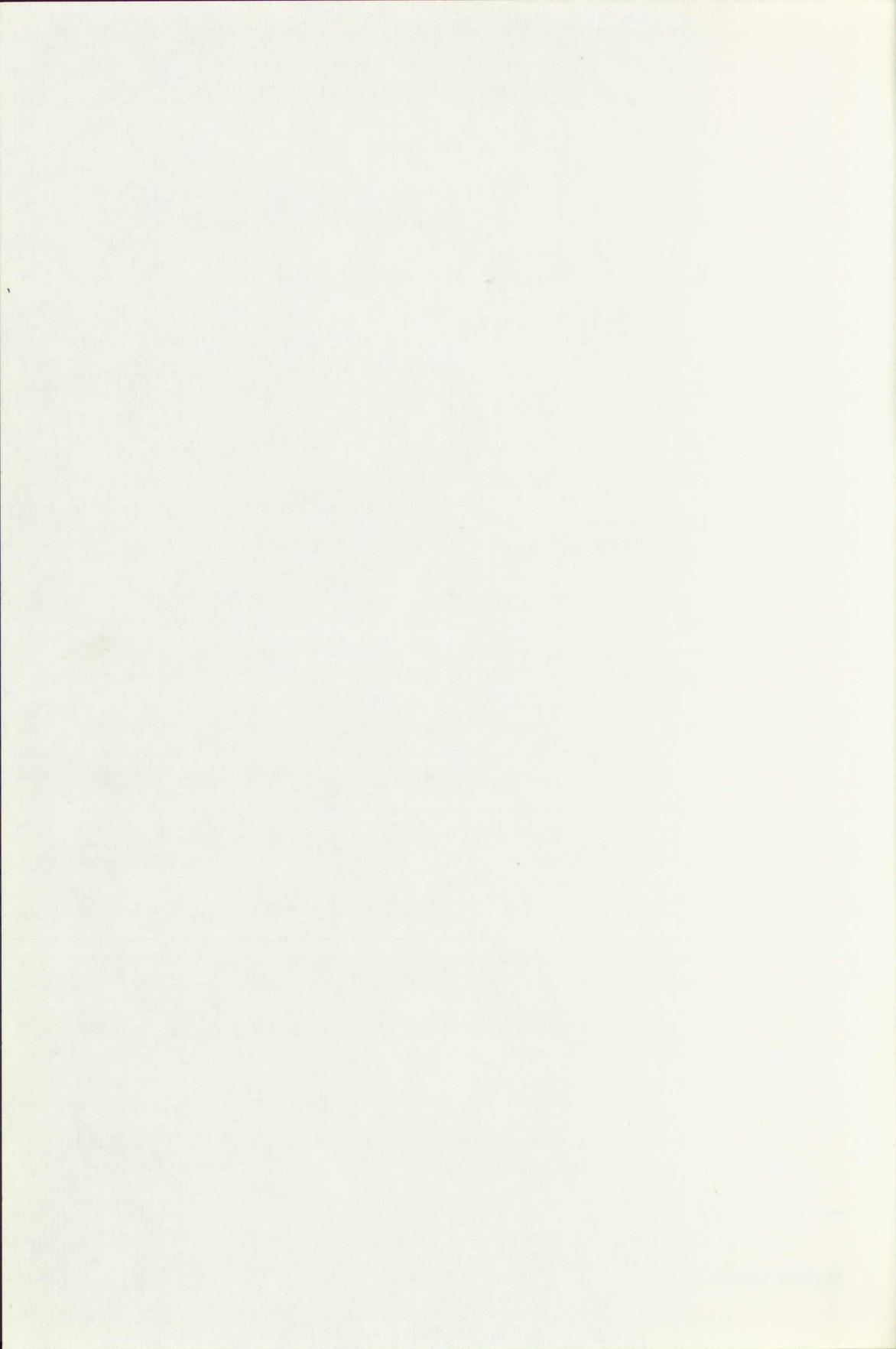
Kommersiell service i glesbygder. [13]

Industridepartementet

Svensk möbelindustri. [2]







Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-00154-
WIKING LITO 72.3