

## Nr 57

*Utlåtande i anledning av motioner om regler för trafik med fritidsbåtar.*

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 147 i första kammaren av herr *Brundin* och nr 165 i andra kammaren av herr *Thylén m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning av frågor angående trafik med motordrivna s. k. fritidsbåtar».

Över motionerna har utskottet på sätt föreskrives i § 46 riksdagsordningen inhämtat utlåtanden från sjöfartsstyrelsen, statens naturvårdsverk samt länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län och Stockholms län. På begäran av utskottet har yttranden därjämte avgivits av Sjösportens samarbetsdelegation och Svenska båtinstitutet. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har bifogat yttrande från chefen för västra kustdistriktet, och länsstyrelsen i Stockholms län har bifogat yttranden från chefen för östra kustdistriktet och polischefen i Stockholms polisdistrikt.

**Gällande bestämmelser m. m.**

I sjölagen, sjötrafikförordningen, sjötrafikkungörelsen och lagen om säkerheten på fartyg återfinns bestämmelser som berör trafiken med fritidsbåtar.

*Sjölagen*, utfärdad den 12 juni 1891, undergick omfattande ändringar genom lag om ändring i sjölagen den 24 februari 1967 (nr 48), vilken trädde i kraft den 1 juli 1967 (nr 288). Sålunda flyttades ansvarsbestämmelserna från 12 till 13 kap., vilket numera omfattar 323—332 §§. I fråga om *ovarsamhet till sjöss* gällde före lagändringen att endast sådan vårdslöshet och försummelse som lett till sjöolycka straffades. Bestämmelsen var vidare bara tillämplig på befälhavaren. Numera har straffansvaret vidgats och i 324 § stadgas att var och en som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss dömes till böter eller fängelse i högst sex månader om han brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka. Med gott sjömanskap avses närmast korrekt uppträdande till sjöss eller riktigt bedömande av sakläget och rätt handlande i olika situationer till sjöss eller i hamn. Uttrycket får visserligen anses lämna visst utrymme för felbe-

dömningar. Kravet på gott sjömanskap torde likväl uppfattas som ganska strängt. I propositionen nr 145 år 1966 med förslag till ifrågavarande lag om ändringar i sjölagen anförde *departementschefen, statsrådet Kling*, att regeln avsågs vara tillämplig på all slags sjöfart. Departementschefen fortsatte:

Det måste visserligen medges att uttrycket gott sjömanskap — — — tar sikte främst på handelssjöfarten men passar mindre väl samman med den enklare nöjessjöfarten. Det torde dock kunna förväntas att med den fortsatta utvecklingen av småbåtstrafiken och den upplysnings- och utbildningsverksamhet som måste följa därav uttrycket gott sjömanskap skall tränga in i det allmänna medvetandet också inom nöjessjöfarten. Även om kravet på gott sjömanskap till en början kan te sig främmande för andra än sjömän, torde det ha sitt värde inte minst från psykologisk synpunkt att lagen innehåller en sådan bestämning av det aktsamhetskrav som skall utgöra riktmärke för ett gott uppträdande på sjön.

Nämnda bestämmelse kompletteras med en särskild bestämmelse i 325 § om *onykterhet till sjöss*. Bestämmelsen, som också är tillämplig på all sjöfart, innebär att den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss dömes till böter eller fängelse i högst eti år om han är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel, att det måste antagas, att han icke på betryggande sätt kan utföra vad som åligger honom.

*Sjötrafikförordningen* av den 18 maj 1962 (nr 150) reglerar tillämpningen av 1960 års internationella sjövägsregler och omfattar de sjötrafikföreskrifter av mera allmän natur, som skall gälla i svenskt farvatten. Förordningen har undergått flera ändringar sedan tillkomsten, senast genom kungörelse den 29 mars 1968 (nr 98). Främst betingad av den ökade småbåtstrafiken är den allmänna bestämmelsen i 4 § om *vårdslöshet i sjötrafik*. Enligt paragrafen skall vid förande av fartyg eller vid dess förankring eller förtöjning iakttagas den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna. Sjöfartsstyrelsen har i en kommentar till paragrafen anfört följande.

Genom den sjölagsändring som trädde i kraft den 1 juli 1967 har 324 § sjölagen utformats så, att straffansvar kan inträda när någon som fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka. En förutsättning för tillämpning av sjölagens ansvarsbestämmelser är sålunda icke längre att ovarsamhet till sjöss föranlett sjöolycka. Detta utesluter emellertid inte att 4 § sjötrafikförordningen alltså kan komma till tillämpning.

Då en båtförare kan framkalla fara för sjöolycka inte endast under färd med fartyget utan även vid dess förankring eller förtöjning, t. ex. när detta skett bristfälligt eller på olämplig plats, har dessa fall angivits i stadgandet.

Uttrycket »betingas av omständigheterna» ålägger varje trafikant att beakta samtliga förhållanden, som kan inverka på olycksriskerna, t. ex. fartygets storlek och manöverförmåga. Det är uppenbart, att kraven måste ställas olika beträffande de lättmanövrerade nöjesbåtarna och i fråga om de större fartygen. En erkänd grundregel i trafiken på våra vattenvägar är, att de

mindre båtarna skall hålla undan för de stora och svårmanövrerade fartygen. Kravet på särskilt hänsynsagande i trafiken till olika farkosters manövringsmöjligheter har också kommit till uttryck i regel 27 i de internationella sjövägsreglerna. Med uttrycket »betingas av omständigheterna» åsyftas icke endast de i den aktuella situationen faktiskt föreliggande omständigheterna utan även de förhållanden, som för fartygsföraren bör te sig som möjliga vid ändrade förhållanden, t. ex. ökande sjö, annan vindriktning e. d. Så t. ex. har en båtförare vid färd in i en skyddad skärgårdsvik en sommardag ofta att räkna med att badande kan finnas i vattnet. Med hänsyn härtill bör han följaktligen redan i god tid föra båten med särskild försiktighet. Å andra sidan får nämnda uttryck anses medföra, att den som fört sin farkost med en till farvattnet och trafiksäkerhetens krav i övrigt väl anpassad fart, icke bör fällas till ansvar, om svallvågor efter fartyget vållat skador på bristfälligt förlöjda eller förankrade båtar.

Enligt 5 § äger länsstyrelsen efter samråd med sjöfarsstyrelsen utfärda föreskrifter om farfbegränsning och om förbud mot ankring samt om begränsning i rätt att utnyttja vattenområde för båttävling, vattenskidåkning eller liknande sport. Efter samråd med sjöfartsstyrelsen äger länsstyrelsen ock utfärda andra föreskrifter om begagnande av Sveriges sjöterritorium än i föregående stycke sägs, när dessa är av tillfällig art.

I 17 § stadgas, bl. a., att brister någon i den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka åligger honom enligt 4 § och är ej oaktsamheten ringa, dömes, om ej gärningen är belagd med straff enligt allmän lag, till dagsböter, samt att den som överträder föreskrift som meddelats med stöd av 5 § dömes till böter, högst trehundra kronor.

I detta sammanhang må nämnas att det inom kommunikationsdepartementet pågår arbete med utarbetande av förslag till ändring av förordningen avseende smitning från olycksplats.

*Sjötrafikkungörelsen* utfärdades den 25 maj 1962 (nr 267) men har erhållit ny lydelse genom kungörelse den 21 april 1967. *Sjötrafikkungörelsen* innehåller bl. a. bestämmelser angående skeppsljus och signaler på svenska örlogsfartyg samt för trafiken i närheten av dessa.

I lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg (*säkerhetslagen*) har sammanförts bestämmelser avseende dels vad som i fråga om fartygs konstruktion, utrustning, lastning och bemanning skall iakttas för tryggande av säkerheten och dels tillsynen för kontroll av att bestämmelserna efterleves. Lagen kompletteras av tillämpningsföreskrifter enligt kungörelse den 19 november 1965 (nr 908). *Säkerhetslagen* omfattar i princip alla fartyg oavsett storlek, således även fritidsbåtar (1 kap. 1 §). I 2 kap. 1 § stadgas att fartyg inte är sjövärdigt om det inte 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. I 4 kap. 1 § finns bestämmelser om lastning, vilka också är tillämpliga på fritidsbåtar. Bestämmelserna innebär att fartyg inte må vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet även-

tyras eller säkerheten för fartyget eller de ombordvarande sättes i fara. I 7 kap. meddelas bestämmelser om bl. a. sjövärdighetsbesiktningar. Regelbundet återkommande sjövärdighetsbesiktningar skall passagerarfartyg oavsett storlek samt annat fartyg om minst 100 bruttoton undergå. Efter godkänd sjövärdighetsbesiktning får fartyget ett fartcertifikat för en bestämd tidsperiod. Sjövärdighetsbesiktning gäller även fartyg mellan 20 och 100 bruttoton men begränsas då till nybyggnad, större ombyggnad eller överlättelse. Det mindre tonnaget och alltså även fritidsbåtarna är befriade från regelbundet återkommande besiktningar. Jämlikt 7 kap. 16 § kan emellertid dessa fartyg bli föremål för inspektion, varvid tillsyn av fartygets sjövärdighet kan ske. Förekommer skälig anledning att antaga, bl. a., att fartyg — således också fritidsbåt — inte är sjövärdigt för resa i avsedd fart eller att det inte är behörigen lastat eller barlastat kan fartyget enligt 8 kap. 1 § beläggas med nyttjanderättsförbud. För brott mot nyttjandeförbud kan enligt 10 kap. 4 § dömas till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Tillsyn av fartyg i de hänseenden som behandlas i säkerhetslagen utövas av sjöfartsinspektionsdistrikten, som hör till sjöfartsinspektionen, en avdelning inom sjöfartsverket (SFS 320/1969).

Någon registreringskyldighet för ägare av nöjesbåtar finns inte föreskriven i svensk lag. Däremot skall enligt 2 § sjölagen register föras över alla svenska fartyg, vilka är avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande och äger en bruttodräktighet av tjuvu registerton eller därutöver. Enligt § 1 i *förordning den 18 oktober 1901 angående registrering av svenska fartyg* skall registret föras hos sjöfartsstyrelsen.

Genom Kungl. Maj:ts instruktion den 23 maj 1969 (nr 322) har från och med den 1 juli 1969 inrättats ett *sjösäkerhetsråd*. Rådet har till uppgift att, med inriktning på fritidsbåttrafiken, verka för sjösäkerhet. Rådet skall samarbeta med svenska myndigheter, institutioner och enskilda, som arbetar inom rådets verksamhetsområde. Det ankommer på Kungl. Maj:t att besluta om instruktion för rådet och utse ledamöter i det. Enligt uttalande av departementschefen i prop. nr 58 år 1969, s. 72, bör representanter för bl. a. sjöfartsverket, generaltullstyrelsen, statens naturvårdsverk, försäkringsbolagen, redarna, Svenska Sällskapet för räddning af Skeppsbrutne och båtorganisationerna ingå i rådet. Den s. k. sjövettskommitténs (Samarbetskommittén för befrämjande av sjövätt) verksamhet har upphört efter inrättandet av sjösäkerhetsrådet. Sjövettskommittén, vars stadgar antogs den 15 januari 1963, hade bildats på sjöfartsstyrelsens initiativ för att genom upplysning och propaganda sprida kunskaper om rätt uppträdande på sjön och verka för ökad säkerhet i sjötrafiken. Till kommittén var en rad myndigheter och organisationer anslutna.

**Förarintyg för segel- och motorbåtar m. m.**

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande utfärdade sjöfartsstyrelsen den 21 mars 1961 (A nr 13) kungörelse angående förarintyg för segel- och motorbåtar. Förarintyget är ett intyg, utvisande att innehavaren besitter sådana teoretiska kunskaper beträffande gällande sjövägsregler och navigering m. m., som ur sjösäkerhetssynpunkt erfordras vid förandet av mindre fartyg och båtar inomskärs i svenska farvatten. Intyget medför ej behörighet att utöva befäl på fartyg underkastade bestämmelserna i Kungl. Maj:ts kungörelse den 3 juni 1960 om befäl å svenska handelsfartyg m. m. (1 §). Den som önskar styrka sig besitta nämnda kunskaper äger undergå förhör för erhållande av förarinlyg. Sådant förhör må förrättas av nautiskt utbildad rektor eller ordinarie lärare vid sjöbefälsskola eller av den som av sjöfartsstyrelsen erhållit särskilt förordnande (2—3 §§). Under åren 1961—1967 utfärdades totalt 21 243 intyg. I utbildningen deltar i stor utsträckning barn och ungdom. Sålunda hade under ovannämnd tid 874 stycken 15-åringar avlagt godkända prov, 829 14-åringar, 352 13-åringar, 104 12-åringar, 17 11-åringar och 1 10-åring. — I skrivelse till sjöfartsstyrelsen den 21 mars 1968 begärde sjövettskommittén, att en åldersgräns för förarintyget måtte införas och föreslog 15 år. Som skäl för begäran anförde kommittén att i Danmark krävs en uppnådd ålder på 15 år för det frivilliga förarintyget och i Norge 16 år. I Västtyskland krävs 18 år för det obligatoriska »Führerschein». Då tyskarna har ställt i utsikt att jämställa det svenska förarintyget med dess tyska motsvarighet, ansåg sjövettskommittén, att ungdomar under 15 år som avlag godkänt prov för förarintyg borde allenast få ett »kunskapsintyg», som efter uppnådda 15 år skulle bytas ut mot ett förarintyg. Framställningen har ännu icke föranlett någon sjöfartsstyrelsens åtgärd.

Sjövettskommittén har vidare i skrivelse till sjöfartsstyrelsen den 31 maj 1968 begärt, att styrelsen skulle vidtaga åtgärder för att förare av fritidsbåtar med en bruttodräktighet på över 20 registerton (som regel till nöjesbåtar omändrade skutor) skulle ha avlagt skepparexamen. I skrivelse till Konungen den 9 december 1968 har sjöfartsstyrelsen överlämnat ett sådant förslag, vilket dock ännu icke föranlett något Kungl. Maj:ts ställningstagande.

**Motionerna**

Motionärerna anför inledningsvis att fritidsbåtar av plast numera framställs i sådan omfattning och till så billiga priser att det blivit trångt i farvattnen omkring större tätorter. Detta säges medföra en lång rad problem såväl för båtägarna som för dem som bor utefter farlederna liksom för dem som badar på badplatser med djupt vatten. Motionärerna påpekar att till

skillnad från en motorförare på våra landsvägar krävs av föraren på en motorbåt varken att han skall ha uppnått en viss ålder, att han skall ha ådagalagt någon kunnighet i framförandet av sin motorbåt eller att han skall äga kännedom om trafikregler till sjöss. Med den tilltagande håttätheten är det alldeles uppenbart att det nuvarande systemet med fullständig frihet inte är acceptabelt, anser motionärerna.

Motionärerna anför att man kan få se barn i 10—12 års ålder som framför motorbåtar i vild fart och utan någon möjlighet att klara en kritisk situation. Ett rimligt krav för att få framföra motordriven farkost, även av s. k. fritidsbåtstypen, borde enligt motionärerna vara att man fyllt 15 år och visat sig äga kännedom om trafikreglerna på sjön.

Motionärerna understryker vidare att på samma sätt som vi i dag kräver typbesiktning och kontrollbesiktning av bilar bör delta krävas i fråga om motorbåtar.

### Tidigare riksdagsbehandling m. m.

Frågor om särskild registrering av motorbåtar, om särskilt kompetensbevis för båtförare, om kontroll av att fritidsbåtarna fyller rimliga krav på sjösäkerhet samt om förbud för de lägre åldersgrupperna att framföra snabba motorbåtar avhandlades i samband med tillkomsten av *sjötrafikförordningen*. Frågan om behovet av *registrering av motorbåtar* liksom frågan om *särskilda kompetensbevis för båtförare* hade övervägts av sjöfartsstyrelsen i dess den 6 mars 1961 framlagda förslag till *sjötrafikförordning*. Styrelsen hade dock inte funnit skäl framlägga förslag därom. Vid remissbehandlingen av förslaget till *sjötrafikförordning* väcktes dock förslag om registrering av nöjesbåtar och om särskilda kompetenskrav för förare av sådana båtar. I *proposition nr 94 år 1962*, som låg till grund för *sjötrafikförordningen*, uttalade *departementschefen* (s. 11) att eftersom behovet av reformer på dessa punkter inte då var mera framträdande borde ytterligare erfarenhet av trafiken till sjöss avvaktas innan frågorna härom närmare prövades. *Tredje lagutskottet* berörde inte nämnda frågor i sitt utlåtande (nr 33/1962) i anledning av propositionen.

I propositionen tog *departementschefen* vidare upp frågan om *fritidsbåtarnas sjösäkerhet*. Efter att ha erinrat om att alla ansträngningar bör göras från myndigheternas sida för att möta de problem rörande trafikordning och säkerhet som följer med det ökade båtbeståndet anförde *departementschefen* följande.

Icke minst säkerhetsfrågan kräver skärpt uppmärksamhet. Det är av vikt, att även fritidsbåtarna fyller rimliga sjösäkerhetskrav och att de är riktigt utrustade. Efter vad jag under hand erfarit har dessa frågor särskilt uppmärksamats vid den nu pågående översynen av gällande bestämmelser om tillsyn å fartyg m. m. Arbetet härmed befinner sig i slutskedet och betänkan-

de med förslag i ämnet väntas komma att framläggas inom den närmaste tiden. Ändamålsenlig upplysning och propaganda har självfallet stor betydelse för att skapa tillräcklig förståelse från allmänhetens sida för säkerhetens krav. Den propagandaverksamhet för bättre sjövätt, som bedrivs av den genom sjöfartsstyrelsens försorg tillkomna särskilda kommittén, (sjövävtskommittén) avser bl. a. olika fritidsbåtars sjövärdighet, deras lastningsförmåga och den utrustning som fordras för att sjösäkerhetens krav skall vara tillgodosedda.

Tredje lagutskottet betonade också i sitt utlåtande att det är av mycket stor betydelse, att också fritidsbåtarna fyller rimliga sjösäkerhetskrav och att de är riktigt utrustade, samt uttalade sin tillfredsställelse över att dessa frågor ägnades särskild uppmärksamhet vid den pågående översynen av gällande bestämmelser om tillsyn å fartyg m. m.

Vad slutligen beträffar *riskerna av att snabba motorbåtar framföres av minderåriga* hade sjöfartsstyrelsen i sin framställning föreslagit en bestämmelse med förbud för den som icke fyllt femton år att föra fartyg, som kan framföras med högre fart än 10 knop. Förslaget hade emellertid icke tillkommit utan viss tvekan inom styrelsen. Denna har varit betingad bl. a. av nackdelarna av en stel åldersgräns, som skulle drabba såväl omdömesgill och ansvarsmedveten ungdom som de kategorier ungdomar av vilka man hade mindre god erfarenhet om deras uppträdande till sjöss och vilka närmast varit i åtanke med förbudet. Även bristen på statistiskt material som utgjorde belägg för de olycksrisker, som anses förbundna med ungdomars framfart med snabba motorbåtar, hade föranlett betänksamhet inför ett kategoriskt förbud som det föreslagna. De må även nämnas, att vid remissbehandlingen av förslaget hade från ett par håll ifrågasatts höjning av den föreslagna åldersgränsen.

Departementschefen förklarade sig dela den tveksamhet som framkommit inför den föreslagna förbudsregeln. Härtill kom, att tillgängligt material icke fanns som närmare belyste den viktiga frågan om vilken åldersgräns som borde väljas, därest ett förbud ansågs böra genomföras. På grund av det anförda saknades enligt departementschefens uppfattning erforderligt underlag för att då företa ett ingripande av den art sjöfartsstyrelsen föreslagit. Utvecklingen borde emellertid följas med största uppmärksamhet. Departementschefen förutsatte därvid att styrelsen skulle samla det material och verkställa den ytterligare utredning som kunde erfordras för en förnyad bedömning av frågan. Det borde ankomma på styrelsen att så snart faktiskt underlag för sådan bedömning förelåg inkomma till Kungl. Maj:t med förslag som kunde påkallas därav.

Tredje lagutskottet uttalade såsom sin mening i frågan, att friheten för de lägre åldersgrupperna — i första hand då barn under 15 år — att föra mera snabbgående motorbåtar torde vara ägnad att medföra avsevärda faromoment inte bara för de unga båtförarna själva och passagerarna i av dem förda farkoster utan även för annan trafik på sjön liksom för bl. a.

badande. Utskottet underströk därför särskilt vikten av att utvecklingen ägnades den största uppmärksamhet i fortsättningen och att frågan blev föremål för förnyat övervägande, så snart erforderligt underlag förelåg.

En inom *sjövettskommittén* tillsatt arbetsgrupp för tekniska frågor och utrustning hade med utredning daterad den 24 april 1963 framlagt förslag till åtgärder i syfte att öka säkerheten vid nyttjandet av fritidsbåtar. I utredningen rekommenderades en frivillig testning av fritidsbåtar enligt vissa normer. Obligatorisk registrering avstyrktes men ärendet ansågs böra följas med fortsatt uppmärksamhet. Införande av generellt båtförarkort avstyrktes men behovet av sådant, speciellt vid förandet av snabba ävensom större båtar, borde studeras vidare. Arbetsgruppen tillstyrkte införandet av åldersgräns för förande av båtar med större fart än 10 knop. Man motsatte sig emellertid inte, att resultatet av inom sjöfartsstyrelsen pågående undersökning i denna fråga avvaktades.

*Sjöfartsstyrelsen* överlämnade ifrågasvarande utredning med eget yttrande till kommunikationsdepartementet den 24 februari 1964 (Dnr N 467/62: 75). Styrelsen anslöt sig i stort till arbetsgruppens synpunkter. Styrelsen lade därvid särskild vikt vid testning av fritidsbåtar och hemställde om bemyndigande att få utfärda bestämmelser för testning av motor- och roddbåtar i huvudsak i överensstämmelse med till skrivelserna fogat förslag till en sjöfartsstyrelsens kungörelse i ärendet. Skrivelsen innehöll således inga bestämda yrkanden utom i sistnämnda avseende. Den föranledde därför ingen annan åtgärd än att Kungl. Maj:t den 11 december 1964 överlämnade handlingarna till *konsumentupplysningsutredningen* för övervägande av frågan om test av motor- och roddbåtar.

I anledning av motioner (I: 241 och II: 296 samt I: 539 och II: 644) vid 1965 års riksdag om dels hastighetsbegränsning för motorbåtar och dels registrering av båtar berörde *tredje lagutskottet* i utlåtande nr 14/1965 förutom de sålunda väckta frågorna också frågan om förbud för de lägre åldersgrupperna att föra snabba motorbåtar. På hemställan av utskottet föranledde emellertid motionerna inte någon riksdagens åtgärd enär frågorna redan bringats under Kungl. Maj:ts prövning genom sjöfartsstyrelsens ovan redovisade skrivelse den 24 februari 1964 samt — i fråga om hastighetsbegränsning — en skrivelse den 6 november 1964 från *Svenska naturskyddsföreningen* och *Vattenvärnet*.

Såsom förutskickades i propositionen nr 94 år 1962 med förslag till sjötrafikförordning övervägdes frågan om kontroll av *fritidsbåtarnas sjösäkerhet* i samband med att statsmakterna år 1965 antog lagen om säkerheten på fartyg. I ett av *sakkunniga* den 8 mars 1962 avlämnat betänkande med förslag till lag i ämnet (Stencil H 1962: 2) föreslogs att också båtar med en bruttodräktighet understigande 20 registerton, däribland flertalet s. k. fritidsbåtar, skulle vara underkastade viss kontroll beträffande sjövärdigheten och belastningen. Från säkerhetssynpunkt ansågs det även vara av



stort värde att möjliggöra en form av typgodkännande för nytillverkade fritidsbåtar. De sakkunniga erinrade om att under senare år flera olyckor inträffat med fritidsbåtar. De hade orsakats av bl. a. överbelastning av mindre sådana båtar med för många personer ombord eller för stor last. Bristande sjövana, onykterhet m. m. hos de ombordvarande hade medverkat till att båtarna kantrat eller eljest vattenfyllets och sjunkit. I och med att båtsporten fått allt större spridning bland allmänheten till följd av ökad fritid, större trängsel på vägarna m. m., har behovet av åtgärder mot olyckorna blivit påtagligt framhöll de sakkunniga. Importen av båtar av plast eller lättmetall, byggande av standardbåtar i stora serier och användning av utombordsmotorer med allt större effekt var även omständigheter, som torde påkalla någon form av statlig tillsyn över fritidsbåtarna. De sakkunniga ansåg sig böra föreslå, att fritidsbåtar icke skall få nyttjas till sjöfart utan att ha blivit godkända för ändamålet. Därvid förutsattes att godkännande skulle lämnas av fartygsinspektion eller dess chefsmyndighet sjöfartsstyrelsen eller av särskild sjösportorganisation enligt styrelsens närmare föreskrifter. Med godkännande avsågs att fastställa den högsta tillåtna belastningen med motor, maximiantal personer ombord och bagage eller annan last. Bevis om godkännande skulle på tydligt och varaktigt sätt anbringas på väl synligt ställe på båten. De närmare föreskrifter, som kunde anses erforderliga, föreslog de sakkunniga att sjöfartsstyrelsen skulle få meddela. Av praktiska skäl skulle det enligt de sakkunniga emellertid bli nödvändigt att inskränka det föreslagna systemet till att gälla fritidsbåtar, som första gången saluföres här i riket. Beträffande utredningens förslag om tillsyn över fritidsbåtar ställde sig övervägande antalet *remissinstanser* positiva till en viss statlig kontroll av denna fartygsgrupp. Flera remissinstanser ansåg dock att reglerna för fritidsbåtar borde brytas ut ur lagförslaget och införas i en särskild författning. Några remissorgan ställde sig direkt avvisande till förslaget bl. a. på grund av att regleringen ansågs medföra för allmänheten obegripligt krångel och i onödan belasta myndigheterna.

*I proposition nr 132 år 1965* med förslag till lag om säkerheten på fartyg anförde föredragande *departementschefen, statsrådet Skoglund*, följande om förslaget om statlig kontroll av fritidsbåtar.

Den tvekan som ådagalagts gentemot en omfattande statlig kontroll av fritidsbåtar finner jag naturlig. Av vad jag tidigare sagt framgår att sjösäkerhetslagstiftningen i princip avses komma att omfatta alla fartyg oavsett storlek. Det innebär med andra ord att även fritidsbåtar bör uppfylla generella bestämmelser om sjösäkerheten. Emellertid torde böra fastslås att lagens regler närmast är avsedda för handelssjöfarten och icke utan vidare är tillämpliga på fritidsbåtar. Någon fordran på att dessa båtar skall undergå sjövärdighetsbesiktning i egentlig mening torde icke böra uppställas. Däremot bör fritidsbåtar kunna bli föremål för inspektion från tillsynsmyndighets sida. Inom sjöfartsstyrelsen och den på styrelsens initiativ tillkomna sjövettskommittén följs med uppmärksamhet säkerhetsproble-

men beträffande fritidsbåtar. Man söker där komma till rätta med problemen genom att i samband med propaganda för bättre sjövätt bedriva upplysning om båtars säkerhet och utrustning. Vidare har den nu arbetande konsumentupplysningsutredningen fått i uppgift att undersöka frågan om konsumentupplysning rörande fritidsbåtar från bl. a. säkerhetssynpunkter. I avvaktan på resultatet av de undersökningar och den verksamhet, som bedrivs på detta område, torde det f. n. icke finnas anledning att bryta ut bestämmelser för fritidsbåtar ur säkerhetslagen.

*Första lagutskottet* berörde inte frågan i sitt utlåtande (nr 30 år 1965) i anledning av propositionen.

Konsumentupplysningsutredningen avgav i november 1968 betänkandet »Konsumentupplysning — principer och riktlinjer» (SOU 1968: 58). Därmed hade utredningen slutfört sitt uppdrag. Frågan om fritidsbåtarna togs inte upp i betänkandet. Sjöfartsstyrelsens skrivelse i ämnet har i stället överlämnats till den år 1967 tillsatta *konsumentutredningen* (ang. direktiven se 1968 års riksdagsberättelse s. 330 ff och 1969 års riksdagsberättelse s. 968 ff). Enligt vad utskottet erfarit kommer det att ta lång tid innan utredningen, som först har att ta ställning till olika grundfrågor, kommer in på frågorna om fritidsbåtar.

#### Svenska båtinstitutet m. m.

Svenska båtinstitutet startade sin verksamhet 1966. Enligt stadgarna är institutets ändamål att i förtroendefull samverkan mellan branschens yrkesmässiga organisationer lösa problem gällande:

kontroll och klassificering av fritidsbåtar med inriktningen främst på säkerheten, företräda branschen inför myndigheterna samt i övrigt verka för en sund branschutveckling.

I institutet ingår representanter för båtbranschens yrkesorganisationer. Institutet har etablerat samarbete med »International Council of Marine Industry Associations» (ICOMIA), som strävar efter att få fram internationella normer och regler för byggandet av fritidsbåtar. Frågor av denna art behandlas även inom »Ports Inland waterways Around the Nordic Countries» (PIANC).

#### Remissvaren

Remissorganen har delade meningar om behovet av utredning av frågor om trafik med motordrivna fritidsbåtar.

*Sjöfartsstyrelsen*, som noga följt utvecklingen beträffande olyckor till sjöss med fritidsbåtar, anser att lagstiftningsåtgärder för närvarande inte bör vidtas beträffande de av motionärerna upptagna frågorna om minimi-ålder för förande av snabba motorbåtar, om kompetensbevis samt om test-

ning av och kvalifikationskontroll för fritidsbåtar. Styrelsen förklarar sig emellertid inte ha något emot att den av motionärerna föreslagna utredningen kommer till stånd. Styrelsen framhåller dock att de flesta av de frågor, som motionärerna berört redan varit eller är föremål för Kungl. Maj:ts och i vissa fall riksdagens behandling. *Chefen för östra kustdistriktet* biträder motionärernas förslag om bestämmelser i nämnda hänseenden. *Polischefen i Stockholms polisdistrikt* framhåller att det från polisiär synpunkt är värdefullt om de i motionerna upplagna frågorna blir allsidigt utredda. Han framhåller dock att införandet av ytterligare straffbelagda förbud inom sjötrafikens område kommer att ställa ökade krav på polisiär övervakning av reglernas efterlevnad. I allt fall med de resurser som i Stockholms polisdistrikt står till förfogande i detta hänseende torde tillfredsställande bevakning dock inte kunna åstadkommas. *Länsstyrelsen i Stockholms län* kan för sin del inte acceptera motionärernas förslag men är positivt inställd till en utredning som tar sikte på att söka åstadkomma tryggare trafik med fritidsbåtar. *Naturvårdsverket* är av den uppfattningen att något behov av ytterligare utredning inte föreligger och hänvisar bl. a. till att sjöfartsverket följer utvecklingen beträffande olyckor till sjöss med minderåriga som båtförare samt att sjöfartsstyrelsen år 1964 avgivna förslag om införande av besiktning av motorbåtar utreds av konsumentutredningen. *Sjösportens samarbetsdelegation* anser också att behovet av en utredning som den föreslagna kan ifrågasättas samt framhåller att utredningen i vart fall inte borde behöva igångsättas förrän ställning tagits till sjöfartsstyrelsens förslag. Inte heller *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser att tiden ännu är mogen för en större utredning om införande av exempelvis obligatoriskt förarbevis och typbesiktning. Samma uppfattning har *chefen för västra kustdistriktet* och *Svenska båtinstitutet* får också anses ha tagit avstånd från att utredning för närvarande företas.

I flera av remissvaren lämnas a l l m ä n n a s y n p u n k t e r på trafiken med fritidsbåtar. Sålunda anför *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* att det synes länsstyrelsen som om förhållandena på detta område ägnas ett fortlöpande intresse från statens sida. Härjämte kommer, att olika sjösportorganisationer allmer visat intresse för att driva propaganda för bättre förhållanden till sjöss både beträffande säkerheten i fråga om båtmaterielen och inlärande av sjövet hos de sjöfarande. I det stora hela torde trafiken till sjöss bedrivas på ett tämligen tillfredsställande sätt och förlöpa betydligt lugnare och riskfriare än trafiken till lands. *Chefen för västra kustdistriktet* har samma uppfattning och tillägger att antalet allvarliga olycksfall med fritidsbåtar är ringa i förhållande till antalet båtar. Han anser också att det är en betydande överdrift att påstå att vi i fråga om fritidsbåtarna för närvarande har ett »system» med »fullständig frihet». *Sjösportens samarbetsdelegation* framhåller att det årliga antalet sjöolyckor inte ökats trots den snabba ökningen av båtbeståndet. Delegationen vill dock inte därmed ha

sagt att antalet sjöolyckor inte borde kunna nedbringas. Också *länsstyrelsen i Stockholms län* har det allmänna intrycket att även om olyckor och olycks-tillbud otvivelaktigt förekommit i vilka fritidsmotorbåtar och minderåriga varit inblandade, sådana dock knappast förekommit i en sådan omfattning, att de kan motivera så långt gående restriktioner som att införa viss minimiålder och föreskrifter om »körkort» för rätt att framföra en fritidsbåt. Länsstyrelsen har också en allmän invändning mot motionärernas förslag, nämligen att genomförandet av dem utan tvivel skulle nödvändiggöra införandet av en kostnadskrävande och administrativt förhållandevis omfattande organisation, som knappast utan vidare skulle låta sig anknytas till och inpassas i redan befintliga statliga kontrollorgan. Det kan därför enligt länsstyrelsen ifrågasättas, om den eventuella vinst i fråga om trafiksäkerhet till sjöss som ett genomförande av motionärernas förslag skulle kunna medföra, skulle stå i rimlig proportion till de kostnader de skulle föranleda.

*Polischefen i Stockholms polisdistrikt* framhåller att den avsevärda ökningen av antalet fritidsbåtar medfört en intensifiering av sjötrafiken, främst i vissa trängre farleder och i närheten av samhällen och invid koncentrerad fritidsbebyggelse. Samtidigt har vattenskidåkningen kommit att bli ett betydande ordnings- och säkerhetsproblem, framför allt i närheten av större badplatser. — Denna utveckling har medfört att i betydande omfattning fritidsbåtar framföres av personer vilkas kunskaper och erfarenheter i sjöfart icke kan anses tillräckliga för att de genom den tilltagande trafikintensiteten ökande olycksfallsriskerna skall kunna elimineras. Det av motionärerna påpekade och väl dokumenterade förhållandet att minderåriga ofta tillåtas framföra snabbgående farkoster måste anses särskilt alarmerande. På grund av erfarenheterna inom polisdistriktet gäller detta även i viss mån unga seglare i små båtar. — Från ordningspolisens sida kan konstateras, att läget nu är sådant, att åtgärder i sjöfartssäkerhetens intresse är väl motiverade, framhåller polischefen. *Länsstyrelsen i Stockholms län* konstaterar också att de största riskerna för olyckor i samband med fritidsbåtars framfart torde kunna hänföras till badplatserna, där olyckstillbud lätt uppkommer och detta ingalunda endast med snabbgående båtar eller nödvändigtvis med minderåriga vid rodret som inblandade. Ett enligt länsstyrelsens uppfattning enkelt och ändamålsenligt sätt att komma till rätta med detta problem vore att i sjötrafikförordningen införa ett generellt förbud att framföra motordriven farkost närmare badplats än — förslagsvis — 50 meter. Badplatsens utsträckning torde utan svårighet kunna markeras med bojar.

De flesta remissorganen tar avstånd från förslaget om införande av viss minimiålder för att få föra snabbare eller större motorbåtar.

*Sjöfartsstyrelsen* erinrar om att departementschefen i propositionen nr 94 år 1962 uppdrog åt styrelsen att följa utvecklingen. Styrelsen har därefter

noga följt utvecklingen beträffande olyckor till sjöss med fritidsbåtar och särskilt då beträffande sådana olyckor, där barn och ungdomar under 15 år tagit aktiv del. Resultatet av undersökningarna beträffande sådana olyckor med fritidsbåtar, som orsakats av barn eller där barn eller ungdomar under 15 år tagit aktiv del, framgår av nedanstående sammanställning.

*Olyckor med minderåriga som båtförare.*

År	Antal olyckor	Motorbåt	Segelbåt	Roddbåt	Kollision	Läcka	Hårt väder	Annan orsak	Skador		
									Materiel	Person- (antal)	Döds- (antal)
1959	5	1	2	2	1	1	2	1	3	2	1
1960	4	2		2			3	1	1		3
1961	6	3		3		1		5	3		4
1962	5	2	3		2		2	1	2		1
1963	5	1	4		1		3	1	4	1	
1964	7	1	3	3			5	2	2	3	7
1965	2		2				2		1		1
1966	1		1				1				
1967	3	1	1	1			2	1	1		3
1968	3	1	1	1			2	1	1		1
S:a	41	12	17	12	4	2	22	13	18	6	21

Under 10-årsperioden har således redovisats i medeltal 4,1 olyckor per år med i medeltal 2,1 dödsfall och 0,6 personskador per år. Sjöfartsstyrelsen är väl medveten om, att, utöver redovisade olyckor, många olyckstillbud, vårdslöskörningar och »nära tillbud» förekommit, som inte kommit till allmän kännedom. Ovannämnd statistik visar dock icke någon ökning av olyckor till sjöss orsakade av minderåriga under de senaste tio åren.

På grund av vad sålunda framkommit framhåller sjöfartsstyrelsen att något ytterligare argument för bestämmelser om viss minimiålder för att få föra snabbare eller större motorbåtar inte framkommit utöver av sjöfartsstyrelsen i skrivelse till Konungen den 6 mars 1961 framförda (se ovan s. 7), varför ärendet alltjämt bör följas upp. Inte heller länsstyrelsen i Stockholms län anser — som ovan anförts — att det är motiverat med införande av minimiålder. Sjösportens samarbetsdelegation hänvisar till att sjövettskommittén, där båtsportens organisationer var företrädna, i sin utredning den 24 april 1963 (se ovan s. 8) visserligen ansåg en åldersbegränsning befogad; resultatet av sjöfartsstyrelsens undersökning rörande sambandet mellan båtförarens ålder och inträffade sjöolyckor borde dock först avvaktas. Delegationen anför att fritidsbåtarnas organisationer inte haft anledning ändra sin genom sjövettskommittén hävdade ståndpunkt. Delegationen vill dock framhålla en inte tidigare redovisad synpunkt, nämligen att om åldersbegränsning skulle införas, får den icke utformas så, att den i tillämpningen kunde medföra kommunikationsproblem för den bo-

fasta skärgårdsbefolkningen. Över huvud taget är hela denna fråga mycket komplicerad, då den liksom många andra föreskrifter av begränsande natur kräver en motsvarande övervakning för att efterlevnaden skall kunna kontrolleras, anser delegationen vidare. *Svenska båtinstitutet* fäster också uppmärksamheten på de ungdomar längs våra kuster, vilka dagligen är beroende av båtar för kontakt med fastlandet, arbetsplatser, skolor m. m., och framhåller att dessa ungdomar för sina båtar på det mest omdömesgilla sätt. Med hänsyn härtill och till att en märkbar förbättring kunnat skönjas till följd av den uppfostringsverksamhet som sjövettskommittén, sjösportorganisationerna m. fl. bedrivit anser institutet att det är lämpligt att avvakta utvecklingen.

*Chefen för östra kustdistriktet* biträder motionärernas krav, att minimiåldern för att få framföra motordriven farkost av s. k. fritidstyp bör fastställas till fyllda 15 år. Kustdistriktchefen anser det lämpligt att definiera typen till farkost, som kan prestera exempelvis 12 knop eller högre fart. Härigenom torde skärgårdsbornas ungdomar, uppväxta och sedan barnsben fostrade vid havet, kunna undandragas kravet. Skärgårdsbornas nytto-båtar torde nämligen i allmänhet icke prestera högre fart än 12 knop. *Polischefen i Stockholms polisdistrikt* anser också att ett förbud för minderåriga att framföra snabbgående farkoster snarast bör övervägas. Enligt polischefen vore möjligen ett förbud för ungdomar under 15 år att föra fritidsbåtar med en hastighet överstigande förslagsvis 10 knop lämpligt. Han anser vidare att överträdelse av förbudet bör straffsanktioneras på så sätt, att föräldrar, vårdnadshavare eller båtägare kan fällas till ansvar om de genom bristande tillsyn e. d. medverkar till förseelsen.

Endast i ett av remissvaren, nämligen det från *chefen för östra kustdistriktet*, biträdes motionärernas förslag om o b l i g a t o r i s k t f ö r a r i n t y g.

*Sjöfartsstyrelsen* anser inte att förhållandena för närvarande motiverar krav på obligatoriskt förarintyg eller annat kompetensbevis för att få framföra mindre fritidsbåtar. — Vad beträffar större båtar har, som ovan anförts, sjöfartsstyrelsen hos Kungl. Maj:t föreslagit att förare av nöjesfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton skall ha avlagt skeppar-examen. — I stället bör, genom en än mer intensifierad propaganda och upplysningsverksamhet, ägare av fritidsbåtar uppmanas att skaffa sig nödiga kunskaper och färdigheter i navigation, sjövätt, sjömanskap och sjötrafikregler på frivillighetens väg. Här görs — enligt sjöfartsstyrelsens uppfattning — redan nu ett mycket gott arbete av båtsportorganisationer och klubbar, som genom kurser i navigation, sjövätt, sjömanskap m. m. försöker bibringa både medlemmar och andra kunskaper i dessa frågor. Styrelsen hänvisar också till det arbete som sjövettskommittén utförde genom att ge ut bildband, broschyrer, folder, filmer m. m. för att förbättra

båtägarnas och kanske framför allt skolungdomens kunskaper i navigation och elementärt sjövätt. Som synligt resultat av detta hänvisar styrelsen att under åren 1961—1967 inkom till styrelsen rapport om att totalt 21 243 »Förarintyg för segel- och motorbåtar» utfärdats. *Naturvårdsverket* betonar också den omfattande utbildnings- och propagandaverksamhet som bedrivits av den s. k. sjövettskommittén och som bedrivs av båtsportens organisationer för att öka sjökunnigheten och i övrigt främja sjösäkerheten. *Naturvårdsverket* påpekar att enligt den statistik, som upprättats inom sjöfartsverket, synes antalet sjöolyckor med motorbåtar vara av ringa omfattning med hänsyn till totala antalet båtar. De möjliga förbättringar som införandet av särskilda båtförarkort skulle kunna innebära kan därför knappast motivera den omfattande organisation som sannolikt skulle behövas för ändamålet. *Naturvårdsverket* anser därför att en fortsatt utbyggnad av den propaganda- och utbildningsverksamhet på frivillighetens väg som inletts utgör ett mera realistiskt alternativ. *Polischefen i Stockholms polisdistrikt* och *länsstyrelsen i Stockholms län* anlägger motsvarande synpunkter. *Länsstyrelsen* ifrågasätter om inte också *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens* främjande skulle kunna utnyttjas i ifrågavarande propagandaverksamhet. Anslag för ändamålet skulle väl — om inte på annat sätt — kunna ställas till förfogande av restituerade bensinskattemedel, anser *länsstyrelsen*. *Sjösportens samarbetsdelegation* hänvisar också i detta sammanhang till sjövettskommitténs utredning år 1963, vari man ansåg att obligatoriskt båtförarkort inte borde införas. Behovet av sådant, speciellt för förande av snabba eller större båtar, borde dock studeras vidare. Ett tungt vägande skäl till att man önskade mera erfarenhet, innan ett krav på obligatoriskt förarkort framfördes, var den omfattande utbildnings-, registrerings- och kontrollorganisation som detta skulle föra med sig. *Delegationen* anför att båtorganisationerna under mellantiden endast haft anledning att ändra sin uppfattning i så måtto att man genom kommittén hos sjöfartsstyrelsen hemställt om att förare av båt om 20 bruttoton eller mer skall ha avlagt skepparexamen. Denna framställning sägs ha grundats på vunna erfarenheter.

*Chefen för östra kustdistriktet* biträder — som ovan nämnts — motionärernas krav på ådagalagd kunnighet i framförandet av motorbåt och kännedom om trafikreglerna till sjöss. Dock anser han det tveksamt om redan etablerade båtförare, som uppnått myndig ålder, skall åläggas att undergå särskilda prov. Man torde här kunna räkna med att vederbörande i de flesta fall på skilda vägar tillägnat sig tillräckliga kunskaper och att ansvaret för medtrafikanter och omdömet mognat.

Vad slutligen beträffar frågan om typbesiktning och kontrollbesiktning av fritidsbåtar erinras i flera remissvar om att sjöfartsstyrelsens framställning den 24 februari 1964 med förslag till bestäm-

melser om testning (se ovan s. 8) ännu inte slutbehandlats utan överlämnats till — numera — konsumentutredningen. Endast ett remissorgan förordar obligatorisk besiktning.

*Sjöfartsstyrelsen* framhåller för sin del att resultatet av det pågående arbetet, som Svenska båtinstitutet bedriver, avvaktas, innan ytterligare begäran om statliga bestämmelser i frågan avlätas; institutet håller sjöfartsstyrelsen fortlöpande orienterad. *Svenska båtinstitutet* anför att motionärernas krav på typbesiktning håller på att tillgodoses på ett tillfredsställande sätt genom branschorganisationernas arbete för uppbyggandet av en säkerhetskontroll för fritidsbåtar. Institutet anför följande om säkerhetskontrollen.

Det arbete, som bedrivits, har skett med värdefullt stöd från Kungl Sjöfartsstyrelsen och i samråd med tekniska högskolor, försäkringsbolag m fl. Resultatet i dag är att denna vår igångsättes genom institutets försorg en säkerhetskontroll av båtar med en maximal längd av upp till 5 meter. Då flertalet olyckor till sjöss i fritidsbåtar synes falla inom denna småbåtskategori, har det ansetts angeläget börja med dessa.

Kontrollen avser förutom att fastslå det för båten maximalt tillåtna antalet passagerare, den för båten tillåtna maximala totala belastningen samt den för båten tillåtna maximala motoreffekten även att genom prov fastställa att båten i vattenfyllt tillstånd uppfyller vissa minimikrav med hänsyn till flytförmåga och stabilitet. Med andra ord: i vattenfyllt tillstånd skall båten vara en »räddningsplanka».

Avsikten är att kontrollen successivt skall byggas ut till att gälla alla fritidsbåtar. Detta arbete pågår.

Här är det emellertid av vikt att noga följa utvecklingen utomlands, då med dagens ökade handelsutbyte länderna emellan fördelarna av så gemensamma bestämmelser som möjligt är uppenbara.

Ett intimt samarbete med »ICOMIA» (the International Council Of Marine Industry Associations) i vilket alla de i institutet ingående organisationerna har representanter, har etablerats. Vid en kongress i Göteborg i februari 1969 med ICOMIA:s »Boating Safety Committé» avhandlades ingående problemen kring en för båtar med upp till 15 meters längd avsedd kontroll. I denna kongress deltog representanter för såväl Kungl Sjöfartsstyrelsen som Svenska Båtinstitutet som observatörer. Här pågår således ett intensivt arbete, som inom relativt kort tid väntas ge resultat.

*Sjösportens samarbetsdelegation* framhåller att frågan om varudeklARATION tagit ett stort steg framåt genom båtinstitutets arbete på området. *Polischefen i Stockholms polisdistrikt* anför att det är uppenbart att det bland fritidsbåtarna finns farkoster, som knappast kan anses uppfylla skäligen krav på sjösäkerhet. Emellertid synes förhållandena inte vara så alarmerande att för närvarande behov föreligger av typbesiktning och kontrollbesiktning. Ett obligatoriskt krav på dylika besiktningar skulle medföra stora organisationsproblem bland annat med hänsyn till att mängder av småbåtar byggs mer eller mindre hantverksmässigt på småvarv. Ofta lämnar för övrigt fabrikanterna vissa anvisningar om båtens bärkraft och om lämplig motorstyrka. Anledning finns dessutom att antaga att de av Svenska varvsför-



eningen utfärdade anvisningarna och den av Svenska båtinstitutet från och med den 1 augusti 1969 planerade besiktningsverksamheten kommer att verka till sjösäkerhetens fromma. *Länsstyrelsen i Stockholms län* instämmer i vad polischefen sålunda framhållit i sitt yttrande. Ytterligare skäl som talar emot en reglering på detta område torde enligt länsstyrelsen vara, att tendensen under de senaste åren, då det gäller byggande av fritidsbåtar, uppenbarligen är att allt större vikt läggs vid just båtarnas sjösäkerhet och att den skarpa konkurrensen tillverkarna och försäljarna emellan i hög grad bidrar till att ytterligare accentuera denna tendens. Båtarnas sjötrafiksäkerhet har i själva verket numera blivit ett försäljningsargument, framhåller länsstyrelsen.

*Chefen för östra kustdistriktet* anför att typbesiktning och kontrollbesiktning av motorbåtar bör vara ett oeftergivligt krav. Båtfabrikanterna har anser han tyvärr inte alltid känt tillbörligt ansvar för köparna vid leverans av sina produkter. Bl. a. bör båtar redan vid leverans vara utrustade med föreskrivna skeppsljus. Brister härutinnan har tid efter annan varit orsak till olyckstillbud, utom det att sjötrafiksäkerhetskontrollen blivit onödigt belastad nattetid. Åtskilliga beivringar skulle kunna förhindras »redan vid källan». Härutöver nämner kustdistriktschefen att flera olyckor, som krävt liv, inträffat genom åren under färder med hemmagjorda motorbåtar.

Bland de övriga frågor som berörts vid remissbehandlingen må följande nämnas.

*Chefen för västra kustdistriktet* anför att det finns åtskilliga exempel utöver de i motionen framförda på bristande eller otillfredsställande reglering av trafiken med fritidsbåtar. Han nämner härvidlag avsaknad av skyldighet för fritidsbåtar att till myndighet anmäla svårare sjöolyckor på sätt nu skall ske beträffande handels- och fiskefartyg (jfr 70 § sjölagen), avsaknad av en klar bestämmelse om skyldighet att efterkomma behörig myndighets anvisningar till trafikens ordnande (jfr 40 §, 2 mom, VTF och 11 § sjötrafikungörelsen) samt, det kanske allvarligaste, avsaknad av obligatorisk ansvarsförsäkring.

*Polischefen i Stockholms polisdistrikt* understryker också att båtar med viss högre hastighet borde vara obligatoriskt ansvarighetsförsäkrade med hänsyn till de stora skaderiskerna för tredje man. Polischefen för också på tal om inte frågan om obligatoriska namnskyltar på fritidsbåtar borde utredas.

### Utskottet

I motionerna påpekas att gällande lagstiftning saknar bestämmelser om minimiålder för förande av motorbåt samt att det inte heller finns något krav på att den som för sådan båt visat sig äga kännedom om trafikreglerna till sjöss. Vidare påpekas att motorbåtar inte såsom är fallet med bilar behöver

undergå typ- och kontrollbesiktning. Motionärerna anser att detta system med »fullständig frihet» inte är acceptabelt med hänsyn till den lilltagande båtättheten och de problem denna för med sig. De hemställer därför att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning av frågor angående trafik med motordrivna fritidsbåtar.

Utskottet vill till en början framhålla att något system med fullständig frihet inte kan anses råda. Som framgår av den föregående redogörelsen återfinns bestämmelser som berör trafiken med fritidsbåtar i flera författningar bl. a. sjölagen, sjötrafikförordningen, sjötrafikkungörelsen och lagen om säkerheten på fartyg (säkerhetslagen). Nämnas må bestämmelserna i sjölagen om ovarsamhet till sjöss och om onykterhet till sjöss samt den allmänna bestämmelsen i sjötrafikförordningen om vårdslöshet i sjötrafik. Dessa bestämmelser ger möjlighet att ingripa mot den som brister i ordning och varsamhet vid förande av båt. Oaktsam framfart, fylleri eller annat olämpligt beteende kan föranleda åtal och straff även om ingen olycka eller skada skett. Enligt säkerhetslagen kan fritidsbåtar bli föremål för inspektion, varvid tillsyn av båtens sjövärdighet kan ske. Befinnes båten inte sjövärdig för resa i avsedd fart kan den beläggas med nyttjandeförbud. Obligatorisk sjövärdighetsbesiktning vid nybyggnad av fritidsbåtar förekommer däremot ej, som motionärerna påpekat.

Förslaget att införa förbud för den som inte uppnått viss ålder att föra snabba motorbåtar avstyrks av flertalet av remissorganen. Frågan övervägdes som framgår av den föregående redogörelsen i samband med tillkomsten av sjötrafikförordningen. Statsmakterna ansåg det dock betänkligt att införa en stel åldersgräns, som skulle drabba såväl omdömesgill och ansvarsmedveten ungdom som de kategorier ungdomar, av vilka man hade mindre god erfarenhet av deras uppträdande till sjöss. Härtill kom att det saknades statistiskt material som belyste dels de olycksrisker, som kunde anses förbundna med ungdomars framfart med snabba motorbåtar, dels vilken åldersgräns som borde väljas om ett förbud ansågs böra genomföras. I detta läge ville departementschefen avvakta utvecklingen. Han uppdrog därför åt sjöfartsstyrelsen att följa frågan med största uppmärksamhet samt samla det material och verkställa den ytterligare utredning som kunde erfordras för en förnyad bedömning av frågan. De undersökningar som sjöfartsstyrelsen i anledning härav gjort under åren 1959—1968 beträffande sådana olyckor med fritidsbåtar, som orsakats av barn eller där barn eller ungdomar under 15 år tagit aktiv del, utvisar inte någon ökning av olycksfrekvensen. Det må vidare framhållas att av totalt 41 båtolyckor under perioden med minderåriga som båtförare hänför sig tolv, således mindre än en tredjedel, till trafik med motorbåtar. Beaktas härjämte att antalet båtar ökat avsevärt under ifrågakvarande år kvarstår enligt utskottets mening den tvivelsamhet mot att införa minimiålder vid förande av snabba motorbåtar, som förelåg då frågan övervägdes i samband med tillkomsten av sjötrafikförordningen. Man kan

dock inte bortse från de risker som trots allt är förenade med att snabba motorbåtar framförs av minderåriga. Frågan bör därför, som sjöfartsstyrelsen uttalat, alltjämt följas med uppmärksamhet.

Utskottet anser i likhet med de flesta remissorganen att förhållandena för närvarande inte motiverar krav på obligatoriskt förarintyg eller annat kompetensbevis för att föra mindre fritidsbåtar. I stället bör genom propaganda och upplysningsverksamhet ägare av fritidsbåtar uppmanas att skaffa sig nödiga kunskaper och färdigheter i navigation, sjövätt, sjömanskap m. m. på frivillighetens väg. Sjöfartsstyrelsen har framhållit båtsportsorganisationernas förtjänstfulla arbete i detta hänseende liksom det arbete som nedlagts av sjövettskommittén. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla att intensifierad propaganda och upplysning i nu ifrågakvarande hänseenden kan förutsättas komma till stånd genom det nyligen, med inriktning på fritidsbåtstrafiken, inrättade sjösäkerhetsrådets verksamhet.

Samtliga remissorgan utom ett tar avstånd från förslaget om obligatorisk typ- och kontrollbesiktning av motorbåtar. Länsstyrelsen i Stockholms län framhåller att vid byggande av fritidsbåtar allt större vikt numera läggs vid just båtarnas sjösäkerhet och att den skarpa konkurrensen tillverkarna emellan bidrar till att ytterligare accentuera denna tendens. I flera remissvar understryks betydelsen av Svenska båtinstitutets arbete för uppbyggandet av en säkerhetskontroll för fritidsbåtar, om vilket arbete sjöfartsstyrelsen fortlöpande orienteras. Vidare må erinras om att konsumentutredningen har att överväga frågan om bestämmelser om testning av motor- och roddbåtar i anledning av sjöfartsstyrelsens ovan redovisade skrivelse av den 24 februari 1964. Med hänsyn till det anförda anser utskottet, i likhet med sjöfartsstyrelsen, att resultatet av institutets arbete bör avvaktas innan ytterligare begäran om statliga bestämmelser i frågan avlätes.

I några remissvar har framhållits att det är en allvarlig brist att motorbåtar inte är obligatoriskt ansvarighetsförsäkrade med hänsyn till skaderisken för tredje man. Utskottet delar denna uppfattning. Det torde emellertid kunna förutsättas att frågan kommer under övervägande i sjösäkerhetsrådet.

På grund av vad sålunda anförts anser utskottet att det för närvarande inte föreligger skäl att föranstalta om utredning av frågor angående trafik med motordrivna fritidsbåtar.

Utskottet hemställer därför

att motionerna I: 147 och II: 165 inte föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 11 november 1969

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Göran Karlsson (s), Svante Kristiansson (s), Åkesson (fp), Ebbe Ohlsson (m), Ernulf (fp), Hansson (s), fru Landberg (s)\* och herr Nils Nilsson (cp)\*;

från andra kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Ekström (s)\*, Sundelin (s), Hedin (m), fröken Anderson (s), herrar Josefson i Arrie (cp) och Sellgren (fp).

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.