

Nr 14

Utlåtande i anledning av väckta motioner om dels hastighetsbegränsning för motorbåtar, m. m. dels ock registrering av båtar.

Tredje lagutskottet har behandlat följande inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen

a) nr 241 i första kammaren av herr *Lundström m. fl.* och nr 296 i andra kammaren av herr *Andersson* i Örebro *m. fl.*, i vilka motioner, som är likalydande, hemställes "att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en utredning för att på sätt i motionen anförts utarbeta lämpliga anvisningar till ledning för länsstyrelserna vid behandling av frågor om motorbåtstrafiken på insjöar och andra trånga farvatten i syfte att genom bestämmelser om hastighetsbegränsning och på annat sätt söka minska riskerna av sådan trafik", samt

b) nr 539 i första kammaren av fru *Segerstedt Wiberg* och nr 644 i andra kammaren av herr *Keijer m. fl.*, i vilka motioner, som ävenledes är likalydande, hemställes "att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning och förslag rörande registrering av båtar av i motionen angiven karaktär".

Beträffande grunderna för motionsyrkandena får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, hänvisa till motionerna II: 296 och II: 644.

Gällande rätt

a) *Angående hastighetsbegränsning för motorbåtar*

I sjötrafikförordningen den 18 maj 1962 finns vissa bestämmelser meddelade rörande sjötrafik i svenskt farvatten, vilket farvatten närmare definierats i 1 §. Enligt 4 § skall vid förande av fartyg eller vid dess förankring eller förhöjning iakttas omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna. Jämlikt 5 § första stycket äger länsstyrelsen efter samråd med sjöfartsstyrelsen utfärda föreskrifter om fartbegränsning och om förbud mot ankring samt om begränsning i rätt att utnyttja vattenområde för båttävling, vattenskidåkning eller liknande sport. Efter samråd med sjöfartsstyrelsen äger länsstyrelsen ock utfärda andra föreskrifter om begagnande av svenskt farvatten än nyss sagts, när dessa är av tillfällig art (andra stycket). Innan nu nämnda föreskrifter utfärdas skall, om så erfordras, tillfälle beredas farvattnets trafikanter och övriga intresserade att yttra sig (tredje stycket). Länsstyrelsen skall föranstalta om att dess beslut i god tid före ikraftträdandet på lämpligt sätt kungöres samt att beslut som rör allmän farled intages i publikationen "Underrättelser för sjöfarande" (sista stycket).

b) *Angående registrering av båtar*

Någon registreringsskyldighet för ägare av nöjesbåtar finns icke 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 dräktighet av tjugu registerton eller därutöver. Enligt § 1 i förordning den 18 oktober 1901 angående registrering av svenska fartyg skall registret föras hos sjöfartsstyrelsen. Jämlikt en kungörelse den 21 november 1958 om särskild registrering och märkning av fiskefartyg skall vidare svenskt fartyg med en längd av åtta meter eller mera, som i förvärvssyfte nyttjas till saltsjöfiske, vara registrerat och märkt på sätt i kungörelsen stadgas. Vad nu sagts skall även gälla svenskt fartyg av mindre längd än åtta meter, med vilket fiske i förvärvssyfte bedrivs i Kattegatt, Öresund och vissa delar av Östersjön. Register över fiskefartygen föres hos varje distrikttullanstalt i fråga om de fartyg som har hemort inom distriktet.

Enligt *norsk rätt* skall motorbåtar, oavsett deras storlek och snabbhet, registreras och förses med länsmärke och nummer. Registreringen sker hos polisen i det distrikt båtägaren bor. Båtar som införts i registret tilldelas ett märke som skall anbringas på vardera sidan av båten. Det åvilar polisen, hamnmyndigheterna och tullväsendet att övervaka efterlevnaden av bestämmelserna. Dessa är tillämpliga i den mån båtarna icke är registrerade i skeppsregistret eller registret över fiskefartyg. Om båtägare ej följer angivna regler kan bötesstraff utmätas.

I *Finland* gäller en lag från år 1925 om snabbgående motorfarkoster. Med sådan farkost avses båt, vars största möjliga hastighet är minst tolv knop. Tillstånd att anskaffa sådan båt meddelas och förare för sådan godkännes av landshövdingen i det län, där farkosten huvudsakligen skall användas. Så snart tillstånd meddelats antecknas båten i ett register, som förs vid länsstyrelsen. I registret får icke antecknas sådan båt, som är inskriven i skeppsregistret eller tillhör staten. Den som utan tillstånd anskaffar snabbgående motorfarkost, överlämnar sådan farkost att föras av person, som inte är godkänd, eller ock utan tillstånd för sådan båt kan enligt lagen straffas med dagsböter, och båten kan förverkas till staten.

Registreringsskyldighet för fritidsbåtar föreligger icke i *Danmark*.

Historik

Sjötrafikförordningen, som trädde i kraft den 1 juni 1962, omfattar sjötrafikföreskrifter av mera allmän natur, som skall gälla i svenskt farvatten. I proposition nr 94 år 1962, vilken låg till grund för förordningen, anförde *departementschefen* bl. a. följande i fråga om *förekomsten av antalet nöjesbåtar*.

De senaste årens allmänna standardförbättring med ökade möjligheter till fritidsverksamhet har medfört att allt fler människor utnyttjar våra vattenvägar för rekreation. Trafiken med nöjesbåtar har särskilt sommartid ökat

mycket starkt längs våra kuster, i insjöar och vattendrag. Enligt tillgängliga siffror utgjorde antalet motorbåtar i vårt land under år 1961 omkring 180 000. Till jämförelse kan nämnas att enligt motsvarande beräkningar antalet motorbåtar under år 1956 utgjorde omkring 86 000. Även för de närmast kommande åren har man att räkna med en fortsatt ökning av motorbåtsbeståndet. Beträffande det totala antalet fritidsbåtar — från den enkla roddbåten till den sjövärdiga utsjöjakten — föreligger inte någon mera exakt uppgift men vissa av sjöfartsstyrelsen gjorda beräkningar tyder på att antalet i dag närmar sig siffran 500 000. Till bilden hör att en stor del av de nytillkomna båtarna utgöres av motorbåtar, som kan framföras med betydande hastighet.

Departementschefen framhöll härefter att den utveckling som sålunda äger rum ställer ökade krav på hänsyn och gott omdöme hos dem som färdas i våra farvatten. Departementschefen anförde vidare följande.

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

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

I yttrande den 10 september 1962 över avgivet betänkande angående *säkerheten å fartyg* ifrågasatte sjöfartsstyrelsen bl. a., huruvida de i betänkandet föreslagna säkerhetsbestämmelserna kunde tillämpas på de minsta nöjesbåtarna. Sedan sjövettskommittén i en den 24 april 1963 dagtecknad utredning inkom-

mit med synpunkter i frågan, har *sjöfartsstyrelsen* i *skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 februari 1964* behandlat ett flertal frågor rörande säkerhetsproblem för fritidsbåtar. Bland dessa frågor kan nämnas båtarnas byggnad och utrustning, kompetensen hos de personer som nyttjar båtarna, registrering av dessa och åldersgränsen för förande av snabba båttyper. Nedan lämnas en redogörelse för de behandlade spörsmålen rörande registrering och åldersgräns.

Remissyttranden över *sjöfartsstyrelsens* skrivelse har avgivits av ett stort antal myndigheter och organisationer, däribland länsstyrelserna i Jönköpings, Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län, generaltullstyrelsen samt Sveriges redareförening.

Kungl. Maj:t har enligt uppgift ännu icke tagit ställning till de i skrivelsen behandlade frågorna.

a) *Hastighetsbegränsning för motorbåtar*

I ovan angivna proposition från år 1962 med förslag till *sjötrafikförordning* behandlades icke frågan om hastighetsbegränsning för motorbåtar i annan mån än att det diskuterades ett av *sjöfartsstyrelsen* väckt förslag om förbud för den som icke fyllt femton år att föra fartyg, som kan framföras med högre fart än 10 knop. Departementschefen anförde härom följande.

Förslaget har emellertid icke tillkommit utan viss tvekan inom styrelsen. Denna har varit betingad bl. a. av nackdelarna av en stel åldersgräns, som drabbar såväl omdömesgill och ansvarsmedveten ungdom som de kategorier ungdomar av vilka man har mindre god erfarenhet om deras uppträdande till sjöss och vilka närmast varit i åtanke med förbudet. Även bristen på statistiskt material som utgör belägg för de olycksrisker, som anses förbundna med ungdomars framfart med snabba motorbåtar, har föranlett betänksamhet inför ett kategoriskt förbud som det föreslagna. Det må även nämnas, att vid remissbehandlingen av förslaget från ett par håll ifrågasattes höjning av den föreslagna åldersgränsen. Jag delar den tveksamhet som framkommit inför den föreslagna förbudsregeln. Härtill kommer, att tillgängligt material icke finns som närmare belyser den viktiga frågan om vilken åldersgräns som bör väljas, därest ett förbud anses böra genomföras. På grund av det anförda saknas enligt min uppfattning för närvarande erforderligt underlag för ett ingripande av den art *sjöfartsstyrelsen* föreslagit. Utvecklingen bör emellertid följas med största uppmärksamhet. Jag förutsätter därvid att styrelsen samlar det material och verkställer den ytterligare utredning som kan erfordras för en förnyad bedömning av frågan. Det bör ankomma på styrelsen att så snart faktiskt underlag för sådan bedömning föreligger inkomma till Kungl. Maj:t med förslag som kan påkallas därav.

Såvitt angår lokala *sjötrafikföreskrifter* föreslogs i propositionen befogenhet för länsstyrelse att utfärda sådana föreskrifter även för andra vattenområden än allmän farled.

I nu berörda avseenden uttalade tredje lagutskottet i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 33 år 1962 i anledning av förevarande proposition bl. a. följande.

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

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

I sin ovan berörda utredning den 24 april 1963 föreslår *sjövettskommittén* att åldersgräns bör införas av den innebörd sjöfartsstyrelsen föreslog i samband med införandet av sjötrafikförordningen. Kommittén anser dock att resultatet av pågående undersökning rörande samband mellan båtförarens ålder och inträffade sjöolyckor bör avvaktas innan frågan föres vidare. *Sjöfartsstyrelsen* uppger i sin skrivelse den 24 februari 1964 att styrelsen följer utvecklingen på området och anser sig icke i sammanhanget böra framföra något förslag.

I skrivelse den 6 november 1964 till Kungl. Maj:t har *Svenska naturskyddsföreningen* och *Vattenvärnet* berört de problem som motorbåtar kan föranleda i vissa sjöar och farvatten. I skrivelsen anföres bl. a. följande.

I och för sig finns det ej så mycket att invända mot ett normalt bruk av snabba motorbåtar i tillräckligt stora vatten där de inte behöver vålla obehag eller skada. Tyvärr används emellertid motorbåtarna i ökad utsträckning i små och trånga vatten. Man kör runt i hög fart — ofta med skidåkare på släp — och drar upp vågsvall. Följdverkningarna består i skador på utlagda nät, fågellivet störs och badande oroas eller — som det redan hänt — skadas. Där till måste det kraftiga motorbullret framstå som en sanitär olägenhet för andra som vistas på sjön och för kringboende.

Det är numera också praktiskt möjligt att transportera sin motorbåt på en trailer efter bil och låta den glida ner i vilken sjö som helst som är åtkomlig från landsväg. De allra flesta fritidssjöar dit folk sökt sig för avkoppling och rekreation löper sålunda risk att drabbas av okynneskörning.

Vid kusten och i skärgården förekommer samma företeelse i ökad utsträckning. Här kan det vara befogat med en snabb motorbåt som kommunikationsmedel, men inte heller här bör okynneskörning tolereras. Som bekant finns talrika öar av skiftande storlek som är betydande replipunkter för fåglarnas häckning, både i inre och yttre skärgården. Tyvärr har det blivit allt vanligare att mindre omdömesgilla personer kör runt öarna utan att fästa avseende vid om de uppträder störande eller kan ställa till skada.

I skrivelsen framhålls att det med nuvarande lagstiftning icke är lätt att komma till rätta med förevarande problem, och inte heller anvisade propositio-

nen med förslag till ny naturvårdslag någon lösning härav. Däremot, uppges det i skrivelsen, har länsstyrelsen i Stockholms län vidtagit åtgärder som kan tjäna till vägledning. På hemställan från enskilda och främst med anledning av kollisioner mellan båtar och badande har nämligen länsstyrelsen infört hastighetsbegränsning till 5 knop i Rönningesjön i Vallentuna kommun. I skrivelsen anføres härom följande.

Detta synes vara en framkomlig väg. Frågan är hur långt man kan följa den utan att obehörigen inskränka allmänhetens rätt att färdas på vatten. Rätten att färdas fritt till sjöss får emellertid anses tillämplig endast om man inte gör skada eller stör hemfriden. Okynneskörning med snabbgående motorbåtar kan svårigen anses ingå i allemansrätten. Länsstyrelserna torde böra genom en inventering klargöra i vilka vattendrag hastighetsbegränsning bör införas. Hänsyn vid bedömandet bör tas till respektive vattens storlek, geografiska läge, fauna, betydelse för fiske, bad och övrigt friluftsliv med mera. Självfallet bör även hänsyn tas till kringliggande bebyggelse för fritid eller permanent boende. För större sjöar och för farvattnen vid kusten och i skärgården kan hastighetsbegränsning inom ett visst avstånd från land vara att förorda.

Under återopande av det anförda hemställer Svenska naturskyddsföreningen och Vattenvärnet, att anvisningar i angiven riktning måtte skyndsamt tillställas länsstyrelserna med en samtidig anmodan att göra den föreslagna inventeringen och vidta lämpliga hastighetsbegränsande åtgärder där så är nödvändigt. Föreningen och Vattenvärnet finner det angeläget att detta sker skyndsamt, bl. a. med tanke på den uppenbara risken att människoliv kan gå till spillo. Det framhålls att olyckan inte bara kan drabba dem som färdas i och efter båtarna utan även sådana som råkar komma i vägen för deras framfart.

Kungl. Maj:t har överlämnat naturskyddsföreningens och Vattenvärnets skrivelse till sjöfartsstyrelsen, som har att efter hörande av sjövettskommittén avgiva utlåtande.

b) Registrering av nöjesbåtar

I den ovan nämnda *propositionen med förslag till sjötrafikförordning* anfördes att från remisshall fråga väckts om registrering av nöjesbåtar och om särskilda kompetenskrav för förare av sådana båtar. *Departementschefen* fann emellertid behovet av reformer på dessa punkter icke för det dåvarande vara mera framträdande och ansåg att ytterligare erfarenhet av trafiken till sjöss borde avvaktas innan frågorna härom närmare prövades.

Sjöfartsstyrelsen redogör i sin skrivelse den 24 februari 1964 på nedan angivna sätt för sjövettskommitténs i dess utredning den 24 april 1963 redovisade inställning i frågan om registrering av båtar och framlägger i anslutning därtill sin egen uppfattning. Styrelsen anför.

Kommittén framhåller att behov av registrering i allmänhet är en följd av någon form av obligatorium. Ett sådant bör bli föremål för kontrollverksamhet, som i sin tur underlättas om de objekt, som skall kontrolleras, är registrerade.

Med erfarenhet från kontroll- och registreringsverksamhet inom andra verksamhetsområden inom samhället har Sjövettskommittén utgått ifrån att sådan verksamhet skall förordas endast om den kan förutsättas bli av direkt värde för sjösäkerheten. Sådan registreringsverksamhet kunde vara av värde för övervakningen av sjötrafiken i förhållande till bestämmelserna i sjötrafikförordningen samt när det gäller efterspaning och återställande av förkomna båtar. Vissa representanter inom Sjövettskommittén anser att i dessa sammanhang föreligger ett klart behov av registrering. Anonymiteten frestar många mindre nogräknade båtägare att begå lagöverträdelser. Med tydliga identifieringsmärken (nummer eller namn) anbringade på båtarnas utsidor skulle oskickligt uppträdande på sjön i hög grad minska. Även om en sådan märkning av båtarna i och för sig icke nödvändigtvis måste medföra registrering av dessa, synes en med märkningen kombinerad registrering väsentligt underlätta identifieringen av en båt. Frågan kvarstår då om de vinster, som skulle uppnås genom en sådan kombinerad märkning/registrering, motsvarar de kostnader, som härför erforderlig organisation skulle åsamka samhället. Den egentliga båtsäsongen är begränsad till c:a tre sommarmånader, varvid i varje fall under senare hälften av augusti en icke ringa del av trafiken med fritidsbåtar försiggår under den mörka delen av dygnet, då identifieringsmärken förutsätter belysning för att kunna iakttagas. Båtbeståndet är vidare enormt omfattande och båtarna växlar ständigt ägare. Att registrera alla dessa båtar och deras ägare skulle innebära ett mycket omfattande arbete och vara förenat med stora svårigheter. En begränsning av registreringen till att omfatta allenast vissa båttyper synes icke heller ändamålsenlig och skulle medföra betydande praktiska problem. Förslag har framförts om att man för att begränsa de statliga engagemangen i ett eventuellt registreringsförfarande kunde repliera på den registrering, som bedrivs av försäkringsbolagen i samband med försäkring av fritidsbåtar. De försäkrade båtarna utgör emellertid endast en ringa del av det totala fritidsbåtbeståndet. Dessa båtar ägare är dessutom i allmänhet de mest ansvarskännande av båtägarna, vilka endast i undantagsfall är aktuella i de sammanhang, då tillgången på registreringsuppgifter skulle vara av värde.

Mot bakgrunden av här redovisade förhållanden har även de kommittérepresentanter, som ansett och alltjämt anser att faktiska behov av registrering av fritidsbåtar föreligger, förklarat, att de vinster ur säkerhetssynpunkt, som en sådan registrering skulle erbjuda, icke motsvarar de nackdelar den skulle medföra och att den av den anledningen icke bör tillgripas för närvarande. — — — Styrelsen delar uppfattningen. Därest så skulle påkallas, återkommer styrelsen i frågan.

Sjövettskommittén föreslår i sin utredning vidare, att båtägare bör uppmanas att förse sina båtar med fasta identifieringsplåtar angivande båtägarens namn, adress och telefonnummer. En sådan plåt skulle många gånger underlätta kontakt med ägaren vid tillfällen då något inträffat med hans båt, som kräver personlig kontakt. Sjövettskommittén har tillställt båtklubbar m. fl. cirkulärskrivelse i frågan. Sjöfartsstyrelsen anser i sin skrivelse åtgärden riktig.

Sjövettskommittén föreslår dessutom att båtbyggare bör uppmanas att på lämplig plats i nybyggd båt hugga in identifieringsmärke. Märket har närmast sitt värde i samband med båtstöder, då det kan förutsättas att nämnda iden-

titetsplåt har avlägsnats. Häremot kan enligt sjöfartsstyrelsen erinras att även identitetsmärket kan avlägsnas. Då emellertid identitetsmärket i allmänhet är inhugget i båten och därvid ofta på en undanskymd plats och sålunda icke kan avlägsnas utan åverkan på båten, kvarstår under alla omständigheter märken efter åverkan, vilka i och för sig kan underlätta identifieringen. Sjövettskommittén har tillställt varvsägare m. fl. cirkulärskrivelse i frågan. Sjöfartsstyrelsen anser åtgärden riktig.

Sjöfartsstyrelsens uttalanden rörande registrering av båtar och därmed sammanhängande spörsmål biträds eller lämnas utan erinran av det övervägande antalet remissinstanser. *Generaltullstyrelsen* framhåller dock önskvärdheten av en med registrering kombinerad märkning av fritidsbåtar ungefär på samma sätt som i Finland och Norge. Styrelsen åberopar erfarenheter som tullverkets kustbevakning vunnit dels under långvarigt deltagande i sjöräddningsverksamhet, dels under de senaste årens medverkan i sjötrafikövervakning. Styrelsen har funnit dessa erfarenheter ge vid handen att det från olika synpunkter, inte minst med hänsyn till det för varje år starkt växande antalet serietillverkade snabbgående motorbåtar utan individuella särdrag, vore önskvärt med dylik registrering och märkning. Om detta icke anses möjligt eller lämpligt för närvarande, ifrågasätter styrelsen om det åtminstone inte bör bli obligatoriskt att förse båtarna med väl synliga identifieringsplåtar, upptagande ägarens namn, adress och telefonnummer.

I ett av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län infordrat yttrande anför *chefen för västra kustdistriktet* bl. a. följande.

Vid sjöräddningslarm har det ofta visat sig att den larmande endast kunnat lämna vaga beskrivningar på båtens utseende. Det ställer sig i sådana fall svårt att identifiera en efterspanad båt. För att snabbt kunna utröna om båten befinner sig i någon nödhamn skulle ett åsatt registreringsnummer vara av stort värde. Vidare har från yrkesfiskarnas sida rests krav på registrering av alla motorbåtar för att olagligt fiske och tjuvvittning av deras redskap lättare skall kunna hållas efter. Slutligen skulle en registrering underlätta tullkontrollen i gränsfarvattnen.

Kustdistriktchefen är väl medveten om att stora kostnader och svårigheter kan bli förenade med ett registreringstvång men anser frågan så viktig, framför allt med tanke på den fortgående mycket starka ökningen av antalet snabba motorbåtar, att en grundligare utredning synes väl motiverad. Sjöfartsstyrelsen anför att "båtbeståndet är enormt omfattande" som ett skäl mot registrering. Kustdistriktchefen kan inte instämma häruti utan förmenar att denna omständighet tvärtom talar för ett registreringstvång. Emellertid torde den stora mängden vanliga ekor och andra små öppna båtar med svaga motorer kunna undantas. Ej heller torde registrering vara erforderlig för båtar som användes uteslutande å insjöar utan förbindelse med saltsjön. Antalet registreringspliktiga båtar borde således kunna starkt reduceras. För sin del skulle kustdistriktchefen vilja förorda registrering av båtar som framföres i saltsjön, Vätern eller Mälaren och som är försedda med motorer, vars motorstyrka överstiger 15 hkr.

Tänkbara registreringsmyndigheter synes bl. a. vara länsstyrelserna, nya

polisdistrikten, tullkamrarna, som nu svarar för registrering av fiskebåtarna, eller möjligen kustdistrikten, som i samband med sjötrafikövervakning torde få mest kontakt med båtarna i fråga.

Chefen för södra kustdistriktet intar en positiv hållning till frågan om registreringsplikt och anser att en utredning bör komma till stånd. *Cheferna för norra och östra distriktet* förordar däremot inte någon registrering. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* förklarar sig vara bestämd motståndare till tanken på registrering av fritidsbåtar. Med erfarenhet från bilregistret framhåller länsstyrelsen, att det inte är möjligt att hålla ett sådant register aktuellt inte ens om registret begränsas till en mindre kategori båtar i enlighet med chefen för västra kustdistriktet förslag. Även om en registreringsåtgärd möjligen skulle kunna bli av värde för exempelvis båtförsäkringsbolagen, när det gäller att spåra stulna båtar eller att utröna vem som kan ha varit vållande till olycka, torde enligt *Sjöassuradörernas förening* ett obligatoriskt registreringsförfarande bli ett alltför betungande och dyrbart instrument. Det kan dessutom enligt föreningen, mot bakgrunden av erfarenheterna från de av våra grannländer där registrering förekommer, befaras att den icke skulle bli effektiv.

Offentlig utredning

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 13 oktober 1961 tillkallades en utredningsman för att överväga möjligheterna att åstadkomma en förbättrad övervakning i fråga om efterlevnaden av sjötrafikens regler och bestämmelserna angående vattenförorening från fartyg m. m.

Utredningen beräknas kunna slutföras under år 1965 (årets riksdagsberättelse s. 360).

Motionerna

a) *Hastighetsbegränsning för motorbåtar*

I motionerna I: 241 och II: 296 göres gällande att den snabbt växande omfattningen av motorbåtstrafiken även på de små insjöarna motiverar snara åtgärder för att förhindra olyckor och motverka sanitära obehag av olika slag. Sedan motionärerna redovisat det huvudsakliga innehållet i Svenska naturskyddsföreningens och Vattenvärnets ovan berörda skrivelse till Kungl. Maj:t framhålls, i syfte att genom bestämmelser om hastighetsbegränsning och på annat sätt minska riskerna av motorbåtstrafiken på insjöar och andra trånga farvatten, önskvärdheten av mer enhetliga riktlinjer till ledning för länsstyrelserna vid behandlingen av dylika frågor. Motionärerna begär utredning i sålunda angiven riktning.

b) *Registrering av nöjesbåtar*

I motionerna I: 539 och II: 644 framhålls att båtsporten under de senaste

åren undergått en nästan explosionsartad utveckling. Denna har enligt motionärerna särskilt i vissa skärgårdsområden fört med sig problem som kräver en snabb lösning. Ett av dessa problem gäller åtgärder för att identifiera nöjesbåtar. Härom anföres i motionerna följande.

Sommartid larmas ofta sjöräddningen i sådana fall, då ingen verklig fara föreligger. En båt har inte låtit höra av sig under onormalt lång tid. Det har inte skett någon olycka; de ombordvarande har av obetänksamhet bara inte låtit höra av sig. Det signalement som kan ges är i stort sett värdelöst, då det gäller serietillverkade nöjesbåtar. Och så sättes sjöräddningen i gång med dess mycket stora kostnader. Möjligheten att återfinna den saknade båten bland hundratals andra är liten.

Ett registreringsnummer, som föres synligt, skulle göra en snabbare identifiering möjlig när efterlysning gått ut, eftersom alla båtar i området kunde spana efter numret.

En sådan märkning skulle utan tvivel också verka hämmande både på antalet båtstölder och på den körning med otillåten hastighet inom fartbegränsade områden, som inte sällan orsakar skadegörelse på förtöjda farkoster och stränder.

Olyckor och skadegörelser har ofta inträffat, där den felande parten inte kunnat påträffas därför att identifikation av båten inte varit möjlig.

Motionärerna, som framhåller att det i Finland och Norge redan föreligger en lagstiftning om registrering av fritidsbåtar och att erfarenheterna från dessa länder synes vara goda, anser att i Sverige bör föreskrivas registrering av alla båtar med högre fart än 12 knop och därjämte av alla båtar, vilkas längd överstiger sex meter, oberoende av fart och som inte på annat sätt redan tillhör ett register. Det hemställs om utredning.

Utskottet

Mot bakgrund av den ökande trafiken med fritidsbåtar längs landets kuster och i dess insjöar och vattendrag behandlas i förevarande motioner frågor om hastighetsbegränsning för motorbåtar samt registrering av vissa framför allt snabbgående båtar.

Såsom framgått av den tidigare redogörelsen har Svenska naturskyddsföreningen och Vattenvärnet i skrivelse till Kungl. Maj:t redovisat skadeverkningar som trafiken med snabba småbåtar kan medföra och i anledning därav berört vissa frågor rörande hastighetsbegränsning för motorbåtar. I skrivelsen framhålls sålunda att länsstyrelserna bör genom en inventering klargöra i vilka vattendrag sådan begränsning bör införas, varvid hänsyn bör tas till bl. a. vattenområdets storlek, geografiska läge, fauna, betydelse för fiske och övrigt friluftsliv. Det hemställs att anvisningar i angiven riktning skall tillställas länsstyrelserna med en samtidig anmodan att göra den föreslagna inventeringen och vidta lämpliga hastighetsbegränsande åtgärder, där så är nödvändigt. I anslutning till denna skrivelse framhålls i motionerna I: 241 och

II: 296 önskvärdheten av mer enhetliga anvisningar till ledning för länsstyrelserna vid behandling av frågor om motorbåtstrafiken på insjöar och andra trånga farvatten. Motionärerna begär utredning härom.

Enligt utskottets mening är det angeläget att åtgärder i möjligaste mån vidtas för att hindra sådan okynneskörning med motorbåtar som påtalas i skrivelsen och motionerna. Vissa möjligheter att ingripa häremot föreligger dock redan enligt gällande bestämmelser i sjötrafikförordningen. Sålunda föreskrivs däri att vid förande av båtar skall iaktas den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna. Är oaktsamheten ej ringa kan vederbörande dömas till dagsböter. Vidare äger länsstyrelse efter samråd med sjöfartsstyrelsen utfärda föreskrifter om bl. a. fartbegränsning och om begränsning i rätt att utnyttja vattenområde för båtävling, vattenskidåkning eller liknande sport. Den som överträder sådan föreskrift kan bli ådömd bötesstraff. Vid tillkomsten av sjötrafikförordningen förutsatte riksdagen att länsstyrelserna i fråga om dessa sjötrafikföreskrifter skulle effektivt tillvarata möjligheterna att på ett smidigt och ändamålsenligt sätt tillgodose det av skiftande förhållanden på olika håll i riket betingade behovet av dylika bestämmelser. Frågan om närmare anvisningar för länsstyrelserna härvidlag har genom framställningen från Naturskyddsföreningen och Vattenvärnet bringats under Kungl. Maj:ts prövning. Till följd av sjöfartsstyrelsens ovan redovisade skrivelse från år 1964 har Kungl. Maj:t också att ta ställning till den i sammanhanget betydelsefulla, av riksdagen år 1962 uppmärksammade frågan om förbud för de lägre åldersgrupperna att föra snabbgående motorbåtar. Vid nu angivna förhållanden synes någon riksdagens åtgärd i anledning av motionerna I: 241 och II: 296 ej vara påkallad.

Någon skyldighet att registrera fritidsbåtar finns inte föreskriven i svensk lag. Däremot skall alla svenska handelsfartyg och passagerarfartyg registreras, vilka äger en dräktighet av tjugo registerton eller därutöver, ävensom vissa fiskefartyg. I Finland och Norge föreligger registreringsskyldighet för fritidsbåtar, i Finland dock endast beträffande båtar med en maximal hastighet av minst tolv knop.

I motionerna I: 539 och II: 644 framhålls att båtsporten under de senaste åren undergått en enorm utveckling och för vissa skärgårdsområden fört med sig problem av beskaffenhet att kräva en snabb lösning. Motionärerna, som uppger att erfarenheterna beträffande registreringen av fritidsbåtar i Finland och Norge synes vara goda, anser att i Sverige bör till underlättande av identifiering föreskrivas registrering av alla båtar med högre fart än 12 knop ävensom, oberoende av fart, av alla båtar med en längd överstigande sex meter och som inte på annat sätt tillhör ett register. Det hemställs om utredning och förslag i ämnet.

Med hänsyn till det starkt växande antalet serietillverkade, snabbgående

motorbåtar utan individuella särdrag skulle uppenbarligen en med registrering förenad märkning av fritidsbåtar underlätta identifieringen av sådana. Detta synes bli till gagn både för sjöräddningsverksamheten och för en enskild båtägare som förlorat sin båt. Det kan också antas att systemet skulle motverka båttölder. Jämväl kan en registrerings- och märkningsskyldighet vara ägnad att minska okynnesåkning med motorbåtar samt främja kontrollen av att givna sjötrafikbestämmelser efterlevs. Såsom sjövettskommittén framhåller är å andra sidan båtsäsongen begränsad till endast cirka tre sommarmånader, varvid under senare hälften av augusti månad en icke ringa del av trafiken med fritidsbåtar försiggår under mörker. Vidare är båtarnas antal synnerligen stort och ägarskiften ofta förekommande. En obligatorisk registrering måste därför antas kräva att den administrerande myndigheten tillförs bl. a. ökade personalresurser. Frågor om skyldighet att registrera fritidsbåtar och vad därmed sammanhänger, bl. a. det av sjövettskommittén behandlade spörsmålet om frivillig märkning, kommer emellertid i anledning av den tidigare berörda skrivelsen från sjöfartsstyrelsen att övervägas inom Kungl. Maj:ts kansli. Motionärernas önskemål om utredning får därigenom anses vara i huvudsak tillgodosett. Vid sådant förhållande synes något initiativ från riksdagens sida ej heller erforderligt i denna fråga.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,
att förevarande motioner, nämligen
a) I: 241 och II: 296 samt
b) I: 539 och II: 644,
icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 23 mars 1965

På tredje lagutskottets vägnar:

HANS LEVIN

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Svante Kristiansson, Ebbe Ohlsson, Knut Johansson, Nils-Eric Gustafsson, Herbert Larsson* och Gunnar Pettersson;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink, herrar Johansson i Öckerö, Bengtson i Solna, fröken Anderson i Lerum och herr Elmstedt.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.