

## Nr 30

### *Utlåtande i anledning av motioner angående reglerna för trafik med fritidsbåtar.*

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 907 i första kammaren av fru *Segerstedt Wiberg* och nr 1067 i andra kammaren av herr *Thylén*.

I motionerna, som är likalydande, hemställes

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om sådan ändring av sjötrafikförordningen att

1. motorbåt över en viss motoreffekt eller en viss hastighet icke må föras av person som icke fyllt 15 år,

2. ägare till motor- och segelbåt skall vara skyldig att inneha gällande ansvarighetsförsäkring avseende sådana skadestånd som kan uppkomma i samband med båten,

3. båt som är så utrustad att den kan användas för övernattning skall å båda sidorna föra väl synlig skylt, upptagande båtens namn och hemort, samt

4. i båt skall finnas skylt, upptagande ägarens namn, adress samt telefonnummer».

### **Gällande bestämmelser**

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

felbedömningar. 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 ett 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 bl. a. anført att med uttrycket »betingas av omständigheterna» icke endast åsyftas 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.

Enligt 5 § 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 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 1970 års riksdag kommer att få ta ställning till en proposition (nr 89) med 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 efterlevs. 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 §*).

Någon registrerings skyldighet 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 utnyttjas till handelsjöfart eller resandes fortskaffande och äger en bruttodräktighet av tjugu 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.

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 från 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 §).

### Motionerna

I motionerna pekas på att den ökade fritiden i form av längre semester samt lediga lördagar medfört att trafiken med fritidsbåtar ökat i avsevärd omfattning. Det är med största tillfredsställelse som man måste notera det ökade intresset, men samtidigt medför det naturligtvis att olägenheter kan uppkomma, framhåller motionärerna. Framför allt den ökade tillverkningen och användningen av plastbåtar med utombordsmotorer sägs på några få år helt ha revolutionerat båtsporten.

Motionärerna anför vidare att för alla dem som färdas på sjön är det naturligtvis av stor vikt att det råder en viss ordning i trafikförhållandena. Även om man av de stora vidderna kan lockas tro att man har obegränsade områden till sitt förfogande är ofta seglingsrännorna trånga och förutsätter skärpt uppmärksamhet från båtförarens sida. Motionärerna påpekar i sammanhanget det nödvändiga i att badstränderna hålls fria från fritidsbåtar så att de badande inte utsätts för fara.

Motionärerna framhåller att det inom de nordiska länderna inte krävs något obligatoriskt förarbevis eller annat kompetensbevis för att få föra fritidsbåtar. Inte heller krävs att den som är förare skall ha uppnått en viss ålder, vilket gör att även relativt små barn kan tillåtas att föra båtar av sådan storlek och med sådana kraftresurser att det enligt motionärerna inte kan vara rimligt med hänsyn till trafiksäkerheten på sjön. På samma sätt som man kräver att en förare av moped skall ha uppnått en ålder av 15 år borde enligt motionärerna införas en åldersgräns för förare av fritidsbåtar som framdrivs med motor.

De flesta båtägare har i dag sina båtar försäkrade liksom man också har täckt eventuella skadeståndskrav genom ansvarighetsförsäkringar. Dessa försäkringar är emellertid inte obligatoriska, utan det förekommer att båtägare icke har någon ansvarighetsförsäkring som täcker eventuella skadeståndskrav. Med hänsyn till de stora risker som ofta uppträder på sjön bör det vara rimligt att en obligatorisk ansvarighetsförsäkring införs för motor- och segelbåtar, framhåller motionärerna.

Motionärerna erinrar om att det i samband med semestersäsongerna dagligen förekommer efterlysning av båtar; i de flesta fall rör det sig om

anhöriga som blivit oroliga därför att en väntad båt icke kommit fram i rätt tid. Spaningen efter sådana efterlysta båtar är ofta svår att bedriva, då man i de flesta fall får dåliga signalement på båtarna. Mycket skulle enligt motionärerna vara vunnit om de båtar som är av den storleken att de är beboeliga, långfärdsbåtarna, förses med namn och hemort på väl synliga skyltar.

För att komma till rätta med ägandeförhållandet till båtar som havereerat eller av annan anledning övergivits bör i båtarna finnas en skylt upp-tagande namnet på ägaren samt adress och telefonnummer till denne, an-för motionärerna avslutningsvis.

### Tidigare riksdagsbehandling m. m.

#### 1962 års riksdag

Frågor om bl. a. särskild registrering av motorbåtar, om särskilt kompetensbevis för båtförare och 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.

Vad beträffar riskerna av att snabba motorbåtar framföres av minder-åriga hade sjöfartsstyrelsen i sin framställning föreslagit en bestämmelse med förbud för den som icke fyllt femton år att föra fartyg, som kan fram-föras med högre fart än 10 knop. Förslaget hade emellertid icke tillkommit utan viss tvekan inom styrelsen. Denna var 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. Det 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 framkom-

mit 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.

#### *Sjöfartsstyrelsens skrivelse den 24 februari 1964*

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 avstyrktes obligatorisk registrering 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 ifrågavarande utredning med eget yttrande till kommunikationsdepartementet den 24 februari 1964 (Dnr N 467/62:75). Styrelsen anslöt sig i stort till arbetsgruppens synpunkter men hade inga bestämda yrkanden i förevarande hänseende. Såvitt nu är i fråga föranledde sjöfartsstyrelsens skrivelse ingen åtgärd av Kungl. Maj:t.

#### *1965 års riksdag*

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 hemställen av utskottet föranledde emellertid motionerna inte någon riksdagens åtgärd enär frågorna redan bringats under Kungl. Maj:ts prövning bl. a. 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.

### 1969 års riksdag

Vid 1969 års riksdag väcktes motioner (I: 147 och II: 165), vari yrkades att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning av frågor angående trafik med motordrivna s. k. fritidsbåtar. I motionerna påpekades bl. a. 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. Motionerna remissbehandlades. En utförlig remissammanställning finns i tredje lagutskottets utlåtande 1969: 57. I det följande återger utskottet en sammanfattning av de uttalanden som gjordes i nämnda frågor.

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

*Sjöfartsstyrelsen* erinrade om att departementschefen i propositionen nr 94 år 1962 uppdragit åt styrelsen att följa utvecklingen. Styrelsen hade där efter 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 (se tabell på s. 10) beträffande sådana olyckor med fritidsbåtar, som orsakats av barn eller där barn eller ungdomar under 15 år tagit aktiv del, visade att det under 10-årsperioden 1959—1968 inträffat i medeltal 4,1 olyckor per år med i medeltal 2,1 dödsfall och 0,6 personskador per år. Sjöfartsstyrelsen sade sig vara väl medveten om, att, utöver redovisade olyckor, många olyckstillbud, vårdslöskörningar och »nära tillbud» förekommit, som inte kommit till allmän kännedom. Ovannämnda statistik visade dock icke någon ökning av olyckor till sjöss orsakade av minderåriga under de senaste tio åren.

På grund av vad sålunda framkommit framhöll *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. 5), varför ärendet alltjämt borde följas upp. Inte heller *länsstyrelsen i Stockholms län* ansåg det vara motiverat med införande av minimiålder. *Sjösportens samarbetsdelegation* hänvisade till att *sjövettskommittén*, där båtsportens organisationer var företrädna, i sin utredning den 24 april 1963 (se ovan s. 6) visserligen ansett att en åldersbegränsning var be-

fogad men att resultatet av sjöfartsstyrelsens undersökning rörande sambandet mellan båtförarens ålder och inträffade sjöolyckor dock borde avvaktas. Delegationen anförde att fritidsbåtarnas organisationer inte haft anledning ändra sin genom sjövettskommittén hävdade ståndpunkt. Delegationen ville 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 bofasta skärgårdsbefolkningen. Hela frågan sades vara mycket komplicerad, då den liksom många andra föreskrifter av begränsande natur kräver en motsvarande övervakning för att efterlevnaden skall kunna kontrolleras. *Svenska båtinstitutet* framförde liknande synpunkter. *Chefen för östra kustdistriktet* biträdde motionärernas krav, att minimiåldern för att få framföra motordriven farkost av s. k. fritidstyp bör fastställas till fyllda 15 år. Kustdistriktschefen ansåg 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 nyttoåtar torde nämligen i allmänhet icke prestera högre fart än 12 knop. *Polischefen i Stockholms polisdistrikt* ansåg 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 ansåg 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*, biträdades motionärernas förslag om obligatoriskt förarintyg.

*Sjöfartsstyrelsen* ansåg inte att förhållandena för närvarande motiverade krav på obligatoriskt förarintyg eller annat kompetensbevis för att få framföra mindre fritidsbåtar. — Vad beträffar större båtar hade sjöfartsstyrelsen hos Kungl. Maj:t föreslagit att förare av nöjesfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton skall ha avlagt skepparexamen. — I stället borde, genom en än mer intensifierad propaganda och upplysningsverksamhet, ägare av fritidsbåtar uppmanas att skaffa sig nödvändiga kunskaper och färdigheter i navigation, sjövett, sjömanskap och sjötrafikregler på frivillighetens väg. Här görs, anförde sjöfartsstyrelsen, ett mycket gott arbete av båtsportorganisationer och klubbar, som genom kurser i navigation, sjövett, sjömanskap m. m. försöker bibringa både medlemmar och andra kunskaper i dessa frågor. Styrelsen hänvisade också till det arbete som sjövettskommittén utfört genom att ge ut bildband, broschyrer, folder, filmer m. m. för att förbättra båtägarnas och kanske framför allt skolungdomens kunskaper i navigation och elementärt sjövett. Som synligt



resultat av detta hänvisade styrelsen till att under åren 1961—1967 inkom till styrelsen rapport om att totalt 21 243 »Förarintyg för segel- och motorbåtar» utfärdats. *Naturvårdsverket, polischefen i Stockholms polisdistrikt* och *länsstyrelsen i Stockholms län* anlade motsvarande synpunkter. *Sjösportens samarbetsdelegation* hänvisade också i detta sammanhang till att sjövettskommittén i sin utredning år 1963 ansett 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, sades vara den omfattande utbildnings-, registrerings- och kontrollorganisation som detta skulle föra med sig. Delegationen anförde att båtdorganisationerna 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 sades ha grundats på vunna erfarenheter. *Chefen för östra kustdistriktet* biträdde motionärernas krav på ådalagd kunnsighet i framförandet av motorbåt och kännedom om trafikreglerna till sjöss. Dock ansåg 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.

Vid remissbehandlingen anförde *chefen för västra kustdistriktet* bl. a. att en av de allvarligaste bristerna i den gällande regleringen av trafiken med fritidsbåtar är avsaknaden av obligatorisk ansvarsförsäkring. *Polischefen i Stockholms polisdistrikt* underströk också att båtar med viss högre hastighet borde vara obligatoriskt ansvarighetsförsäkrade med hänsyn till de stora skaderiskerna för tredje man. Polischefen förde också på tal om inte frågan om obligatoriska namnskyltar på fritidsbåtar borde utredas.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande (nr 57) i anledning av motionerna hänvisade *utskottet* till att förslaget att införa förbud för den som inte uppnått viss ålder att föra snabba motorbåtar avstyrkts av flertalet av remissorganen. Utskottet pekade på att de undersökningar som sjöfartsstyrelsen 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, inte utvisat någon ökning av olycksfrekvensen. Vidare framhölls att av totalt 41 båtoluckyor under perioden med minderåriga som båtförare hänför sig tolv, således mindre än en tredjedel, till trafik med motorbåtar. Beaktades härjämte att antalet båtar ökat avsevärt under ifrågavarande år kvarstod enligt utskottets mening den tveksamhet mot att införa minimiålder vid förande av snabba motorbåtar, som förelåg då frågan övervägdes i samband med tillkomsten av sjötrafikförordningen. Enligt ut-

skottet kunde man dock inte bortse från de risker som trots allt är förenade med att snabba motorbåtar framförs av minderåriga. Frågan borde därför alltjämt följas med uppmärksamhet. — Utskottet ansåg i likhet med de flesta remissorganen att förhållandena för det dåvarande inte motiverade krav på obligatoriskt förarintyg eller annat kompetensbevis för att föra mindre fritidsbåtar. I stället borde genom propaganda och upplysningsverksamhet ägare av fritidsbåtar uppmanas att skaffa sig nödiga kunskaper och färdigheter i navigation, sjövätt, sjömanskap m. m. på frivillighetens väg. Utskottet framhöll i sammanhanget att intensifierad propaganda och upplysning i dessa hänseenden kunde förutsättas komma till stånd genom det, med inriktning på fritidsbåtstrafiken, inrättade sjösäkerhetsrådets verksamhet. — I några remissvar hade framhållits att det är en allvarlig brist att motorbåtar inte är obligatoriskt ansvarighetsförsäkrade med hänsyn till skaderiskerna för tredje man. Utskottet delade denna uppfattning, men ansåg att det torde kunna förutsättas att frågan skulle komma under övervägande i sjösäkerhetsrådet. — På grund av bl. a. det anförda ansåg utskottet att det för det dåvarande inte förelåg skäl att föranstalta om utredning av frågor angående trafik med motordrivna fritidsbåtar och hemställde därför att motionerna inte skulle föranleda någon riksdagens åtgärd.

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

### Olyckor med minderåriga som båtförare

I nedanstående sammanställning redovisas resultatet av sjöfartsverkets undersökningar under åren 1959—1969 beträffande sådana olyckor med fritidsbåtar, som orsakats av barn eller där barn och ungdomar under 15 år tagit aktiv del.

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
1969	10	3	3	14	1	1	3	5	2	1	3
S:a	51	15	20	16	5	3	25	18	20	7	24

1 Varav 2 flottar.

### Obligatorisk ansvarighetsförsäkring

Som framgår av den föregående redogörelsen uttalade tredje lagutskottet i sitt yttrande nr 57 år 1969 att det kunde förutsättas att frågan om obligatorisk ansvarighetsförsäkring för motorbåtar skulle komma under övervägande i sjösäkerhetsrådet. Rådet har efter beredning inom sitt kansli och diskussion i rådet den 19 mars 1970 beslutat uttala följande (se prot. nr 2/1970): »Sjösäkerhetsrådet finner att något behov av en obligatorisk ansvarighetsförsäkring för närvarande ej föreligger. Utvecklingen inom försäkringsbranschen går just nu fort på ansvarighetsförsäkringsområdet och båtägaren har — utöver genom sedvanlig båtförsäkring — redan i dag möjlighet att i vissa bolag täcka sitt båtansvar genom ett tillägg till sin villa- eller hemförsäkring. Denna nya försäkringskombination kan förväntas att bli allmänt tillgänglig inom en snar framtid. Vissa skäl talar t. o. m. för att båtansvar — i varje fall för mindre båtar — relativt snart kan komma att automatiskt ingå i hemförsäkringars ansvarsmoment och härigenom skulle flertalet av landets fritidsbåtar de facto bli täckta av en ansvarighetsförsäkring.»

### Kommande utredning

I idrottsutredningens betänkande »Idrott åt alla» (SOU 1969: 29) uttalades beträffande fritidsbåtstrafiken bl. a. följande: »Med tanke på att innehav av fritidsbåtar blir allt vanligare och att en expansion av verksamheten med fritidsbåtar och gästhamnar mot den bakgrunden ter sig naturlig, anser utredningen det motiverat att stödet till denna verksamhet utreds i särskild ordning. I samband med en sådan översyn kan också frågan om obligatorisk registrering och avgiftsbetalning för bl. a. fritidsbåtar prövas.»

I propositionen nr 79 till årets riksdag läggs fram förslag om stöd till idrotten på grundval av nämnda betänkande. Föredragande departementschefen, statsrådet Lange, anför i propositionen (s. 59) att innehavet av fritidsbåtar blir allt vanligare vilket ökar efterfrågan på hamnar och andra serviceåtgärder. Detta förhållande ställer krav på samhället, som inte utan vidare kan tillgodoses inom ramen för det statsstöd som nu utgår. Departementschefen anser därför att frågor som hör samman med fritidsbåtstrafiken bör utredas i särskild ordning. Därvid bör bl. a. utredas utvecklingstendenserna beträffande fritidsbåtar, frågan om en eventuell registrering av vissa typer av fritidsbåtar samt omfattningen och finansieringen av stödet till fritidsbåtstrafiken.

### Utskottet

I motionerna påpekas att, då gällande lagstiftning saknar bestämmelser

om minimiålder för förande av fritidsbåtar som framdrivs med motor, även relativt små barn kan tillåtas föra båtar av sådan storlek och med sådana kraftresurser att det inte är rimligt med hänsyn till trafiksäkerheten på sjön. Motionärerna anser därför att förbud att föra motorbåt, vars motorstyrka överstiger viss effekt eller som kan prestera viss hastighet, bör införas för person vilken ej fyllt 15 år. Motionärerna framhåller vidare att det förekommer att ägare av segel- och motorbåtar inte har någon ansvarighetsförsäkring som täcker eventuella skadeståndskrav. Med hänsyn till de stora risker som ofta uppträder på sjön är det enligt motionärerna rimligt att en obligatorisk ansvarighetsförsäkring införs. Härjämte erinrar motionärerna om att det under semesterperioden är vanligt med spaning efter efterlysta båtar. För att underlätta spaningen, som ofta försvåras av att dåliga signalement lämnas på båtarna, bör enligt motionärerna långfärdsbåtarna på båda sidorna förses med väl synliga skyltar, upptagande båtens namn och hemort. Slutligen föreslår motionärerna att det i fritidsbåtar skall finnas en skylt med namnet på ägaren samt adress och telefonnummer till denne för att göra det möjligt att efterforska ägaren till båt som havererat eller av annan anledning övergivits. Motionärerna hemställer att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att bestämmelser i anförda hänseenden införs i sjötrafikförordningen.

Frågan om införande av viss minimiålder för att få föra snabbare eller större motorbåtar övervägdes redan år 1962 i samband med att sjötrafikförordningen antogs. Statsmakterna ansåg det då 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. Då föregående års riksdag i anledning av motioner hade att pröva frågan förelåg statistik, som sjöfartsstyrelsen under åren 1959—1968 insamlat över olyckor med fritidsbåtar som orsakats av minderåriga. Bland annat med hänsyn till att statistiken inte utvisade någon ökning av olycksfrekvensen under tioårsperioden fastän antalet båtar ökat avsevärt under samma tid kvarstod enligt utskottets mening den tveksamhet mot att införa minimiålder vid förande av snabba motorbåtar, som förelåg då frågan övervägdes i samband med tillkomsten av sjötrafikförordningen. Enligt utskottet kunde man dock inte bortse från de risker som trots allt är förenade med att snabba motorbåtar framförs av minderåriga. Utskottet ansåg därför att frågan alltjämt borde följas med uppmärksamhet.

Sammanställningen på sidan 10 visar att antalet olyckor med minderåriga som båtförare ökat något under år 1969. Ökningen är dock inte av den storleken att man kan dra några direkta slutsatser av statistiken. Den ger emellertid anledning till skärpt uppmärksamhet av frågan.

Som framgår av den föregående redogörelsen avses en utredning rörande fritidsbåtstrafiken komma till stånd. Utskottet förutsätter att såväl frågan om minimiålder för förande av motorbåtar som övriga av motionärerna väckta frågor kommer att övervägas under den kommande utredningen. Någon riksdagens åtgärd i anledning av motionerna är därför inte påkallad.

Utskottet hemställer

att motionerna I:907 och II:1067 inte föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 21 april 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

---

*Vid ärendets behandling har närvarit:*

från f ö r s t a kammaren: herrar Göran Karlsson (s), Åkesson (fp), Ebbe Ohlsson (m), Erik Jansson (s), Ernulf (fp), Hansson (s), Ferdinand Nilsson (cp) och fru Landberg (s);

från a n d r a kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Tobé (fp), Hedin (m), fröken Anderson (s), herrar Franzén i Träkumla (cp)\*, Hammarberg (s) och Johnsson i Blentarp (s).

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.