

Till Riksdagens Trafikutskott

Synpunkter på regeringens proposition 2005/6:160 angående säker trafik med fritidsbåtar.

Båtlivet är en av de största fritids- och friluftsvksamheterna i Sverige. Det finns närmare 1 miljon fritidsbåtar och det berör över 2 miljoner människor i alla åldrar, inkomstskikt och samhällsklasser. Det har ett högt rekreativvärde och utövas ofta i skärgårdsområden och glesbygder.

Sjösportens Samarbetsdelegation – SSD är ett samarbetsorgan för de tre riksorganisationerna, Svenska Båtunionen-SBU, Svenska Kryssarklubben-SXK och Svenska Seglarförbundet-SSF, vilka tillsammans representerar över 1.000 båtklubbar med över 250.000 medlemmar.

#### SAMMANFATTNING

SSD stödjer regeringens förslag om att utreda förutsättningarna för ett obligatoriskt förarbevis för fritidsbåtar mindre än 12 x 4 m.

SSD stöder inte regeringens förslag på att återinföra ett statligt fritidsbåtregister för vissa större fritidsbåtar. Erfarenheterna från de år då det fanns ett statligt register talar inte för att det skall återinföras.

SSD anser att det system som idag finns för farleder för all slags sjötrafik skall behållas och att Sjöfartsverket i nära samarbete med lokala och regionala intresseorganisationer och företag skall utveckla fler farleder för ”den mindre” sjötrafiken.

SSD anser att det bör införas en obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar över 7 meters längd eller 7 knops fart.

#### BEHÖRIGHETSKRAV

För båtar större än 12x4 meter (skepp) är det idag ett behörighetskrav på kustskepparintyg. I propositionen föreslår regeringen att det skall införas formella behörighetskrav även för båtar mindre än 12x4 m. SSD har i tidigare skrivelser till regeringen och Sjöfartsverket tillstyrkt detta förslag, vilket vi också gör denna gång. Vidare föreslår regeringen att man skall utreda omfattning och former. SSD uppfattar att detta gäller både för vilka båtar, vilket behörighetskrav och eventuell åldersgräns. Man bör också utreda dispenser, t.ex. för kanoter, surfingbräder, vissa segelbåtar, m.fl.

Enligt propositionen skall utredningen göras i nära samarbete med frivilligorganisationerna och med beaktande av den utbildning som redan idag finns. SSD stöder detta förslag och vill peka på de fina resultat som Nämnden För Båtlivsutbildning, NFB uppnått under de 20 år som den funnits. Det avläggs varje år mellan 15 – 20.000 olika nautiska intyg, främst förarintyg.

## REGISTRERING AV FRITIDSBÅTAR

Redan 1906 utredde Stockholm Stad frågan om registrering av fritidsbåtar. Anledningen var att det fanns ett antal ”friliggare” som hamnstyrelsen inte kunde identifiera. Sedan dess har frågan om ett fritidsbåtregister utredds många, många gånger. Under åren 1988 – 1993 fanns ett statligt register. Motiven för registret var att skapa bättre ordning och säkerhet på sjön samt att få ett bättre planeringsunderlag. Även kronofogden och skattemyndigheten hade tillgång till registret.

När man efter slopandet av registret gjorde en utvärdering genom att samla in siffror från försäkringsbolag, polis och sjöräddning från 5 år för registret, 5 år under och 5 år efter, kunde man konstatera att det inte gick att se någon skillnad på när registret fanns eller inte. Det var helt andra faktorer som påverkade om det varit mer stölder, sjöfylleri, olyckor eller incidenter. Det var ett fåtal poliser och försäkringstjänstemän som ansåg att registret var bra därför att det underlättade deras arbete. Men skall det införas ett statligt fritidsbåtregister för att underlätta för några få personer?

Regeringen skriver att genom ett tydligt registreringsnummer, skapas förutsättningar för en säker identifiering av båten. Behovet av denna ”säkra identifiering” är knutet till ett fåtal båtar, personer och platser i Stockholm. Skall man då införa ett rikstäckande fritidsbåtregister bara för att några få båtar eller personer, några gånger i Stockholm inte kan identifieras?

## UTVECKLING OCH ANSVAR FÖR FARLEDER FÖR FRITIDSBÅTAR

I propositionen står det att anslaget på 70 miljoner till Sjöfartsverket inte täcker verkets kostnader för fritidsbåttrafiken. Sjöfartsverket har i år begärt över 100 miljoner och i långtidsbudgeten över 200 miljoner, främst för ett ökat ansvar för sjöräddningen. Den stora ökningen av kostnaderna beror på helikopterverksamheten, som nu Sjöfartsverket skall stå för. Helikopter användes sällan vid sjöräddning av fritidsbåt.

***Genom anslutningen till IMO och beslut i Riksdagen skall sjöräddningen vara i beredskap hela året, hela dygnet och är i huvudsak till för yrkessjöfarten.***

Kostnaden för Sjöfartsverket skulle i stort vara samma även om det inte fanns enda fritidsbåt.

I propositionen står det att fritidsflyget står för sina kostnader. Om en olycka sker över vatten står sjöräddningen för kostnaderna.

SSD instämmer i att det är viktigt att underhålla ett väl fungerande nät av farleder, för så väl fritidsbåtar som all annan sjötrafik. Det är också viktigt att man gör detta i samarbete med lokala och regionala intresseorganisationer och företag, t.ex. lokala rederier, turistorgan, båtklubbar, fiskeorganisationer, m.fl. Bra farleder minskar miljöförstörelsen och ökar sjösäkerheten.

En stor del av båtlivet verksamhet bedrivs i glesbygder, skärgårdar och gamla kulturbygder, där det tidigare gick fram farleder. SSD menar att om staten satsade på att utveckla båtlivet, skulle det ge betydligt mer tillbaks än någon slags avgift.

## ANSVARSFÖRSÄKRING FÖR FRITIDSBÅTAR

Regeringen har i propositionen framhållit att det för närvarande inte finns skäl att införa obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar.

SSD anser att det finns två starka skäl att införa ett obligatoriskt försäkringsskydd. Dels för en utökad säkerhet för skadedrabbade, tredje man, vid olyckor. Dels för att man via försäkringsbolagen då får ett register, som polis kunde ha tillgång till.