



Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
Trafikenheten  
103 33 Stockholm

## Remissyttrande över Behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp, Ds 2008:32, ert dnr N2008/3698/TR

### Sammanfattning

En gedigen och trovärdig analys av båtlivet i Sverige saknas. Det beror på att fakta inte samlats in och bearbetats. Detta gäller dessvärre i synnerhet fakta kring olyckor till sjöss. Det vi vet av dokumentation från sjöräddningscentralen MRCC är att det förra året inträffade knappt ethundra sjöolyckor där akut läkarvård krävdes. Vi vet också att dessa sjöolyckor i allmänhet är singelolyckor med relativt lindriga personskador. Elva var dödsolyckor – merparten drunkningsolyckor. Uppgifter om händelseförlopp, båttyp, båtens storlek, hastighet, inblandades ålder, nautiska kompetens och andra viktiga fakta saknas till största delen helt. Om sjöolyckor på kommunalt vatten, alltså i första hand insjöar, finns ingen samlad dokumentation.

Att med ett så dåligt och bristande faktaunderlag nå målen att minska antalet sjöolyckor och öka sjösäkerheten är svårt. Risken är uppenbar att fel åtgärder vidtas. Att i detta läge genomföra så dyra förändringar och att upprätta ett så omfattande och komplicerat regelverk som föreslås i departementspromemorian anser Svenska Kryssarklubben (Kryssarklubben) vara fel och i värsta fall direkt kontraproduktivt.

Kryssarklubben är positiva till behörighetskrav för fritidsbåtar och har under mer än 75 år aktivt arbetat för bättre utbildning för båtlivet. Kryssarklubben var med och skapade föregångarna till dagens navigationsintyg och var en av initiativtagarna till att Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) bildades.

Redan idag krävs behörighet för att föra fritidsskepp. Kryssarklubben tycker att det kan kompletteras med ett nytt intyg – för båtar som går 20 knop eller fortare och med en åldersgräns på 16 år. Liksom för Kustskepparintyget skall man ha Förarintyg som grund. Utbildningen kan då koncentreras till de situationer som har att göra med hög fart.

Kryssarklubben föreslår alltså två behörighetsnivåer:

1. Fritidsskepp (12x4 meter) enligt nu gällande regler för Kustskepparintyg.
2. Maskindrivna fritidsbåtar med en kapacitet på tjugo knop eller fortare och med en åldersgräns på 16 år. Att här också föra in en gräns för båtens längd anser Kryssarklubben ovidkommande. Det är inte en båts längd som kan utgöra en olycksrisk utan hastigheten.

Kryssarklubben anser även att NFB också i fortsättningen ska ansvara för behörighetskrav och registerföring. Arbetet inom NFB har skett på ett kostnadseffektivt sätt under de 24 år nämnden arbetat. Det är en praktisk och kostnadseffektiv lösning som fungerat i många år. Då behöver inte Sjöfartsverket bygga upp en organisation för att godkänna utbildare eller fastställa utbildningsplaner.



## Kommentarer till förslaget

### 4.2 Olika behörigheter för olika slags fartyg

**Att skapa tre nivåer av behörigheter anser inte Kryssarklubben leder mot målet. Kryssarklubben föreslår två behörigheter, fritidsskepp och höghastighetsbehörighet enligt förslag nedan.**

#### Fritidsskepp

*Remissförslaget motsvarar dagens Kustskepparintyg. Vi anser detta bra.* Det är etablerat och känt. Förarintyg samt intyg om utförd praktik skall visas för att behörighet skall utfärdas. Detta gäller redan idag för Kustskepparintyget.

#### Höghastighetsbehörighet

*Remissförslag: över 30 knop och ålder 18 år*

**Kryssarklubben föreslår att gränsen blir "maskindrivet 20 knop eller fortare och ha fyllt 16 år".** I samband med provning skall färdighet visas för vissa fastställda moment.

Det finns ingenting i dagens olycksstatistik som pekar på att snabbgående fritidsfartyg oftare är inblandade i olyckor än övriga fritidsfartyg. Vi anser ändå att det kan vara motiverat med krav på behörighetsbevis för dessa fritidsfartyg, eftersom konsekvenserna vid en olycka oftast blir större med högre fart.

**Vi anser att** fartgränsen skall sättas till 20 knop. Vid 20 knop planar båten och farten är så hög att speciella kunskaper behövs. Under 20 knop anser de flesta sakkunniga inom området att detta inte innebär några speciella svårigheter som skulle behöva speciell utbildning.

**Vi anser att** åldergränsen skall vara 16 år. En högre gräns undantar ungdomar från båtlivet. 16 år är dessutom åldersgränsen för att stå till rors på Europas inre vattenvägar.

#### Kommentarer:

1- Behörighetsbevis för fritidsbåt: *över 10 meters längd och över 15 knop samt fyllt minst 15 år.* Denna längd ligger för nära gränsen för fritidsfartyg (12 m). Detta gör att detta behörighetsbevis kommer att te sig onödigt.

2- För att få en rimlig utbildningsmängd föreslår vi att man inleder med att kräva behörighet i de högsta fartintervallen först. Se nedan för utförligare beskrivning under 4.16 I kraftträdande.

### 4.3 Den som framför fartyget skall inneha behörighetsbevis

Kryssarklubben tycker att resonemanget om vem som för ett fartyg är bra. Det fokuserar på befälhavaransvaret och stämmer överens med sjölagen.

### 4.4 Tillämpning i förhållande till utlänningar

Kryssarklubben förstår inte motiven varför utlänningar skall undantas från behörighetskraven. **Vi anser att** åldersgränser skall gälla även utlänningar. Men då enbart för svenskt inre vatten.

Vi förstår att det blir mycket svårt att kräva utbildningen eller intyg om motsvarande utbildning. Men eftersom ålderskrav gäller för svenskar på vissa andra vatten, så föreslår vi detsamma här.



På Europas inre vattenvägar skall man ha fyllt 16 år för att få styra fartyget, gäller alla nationers fartyg. Så om ett svenskt fartyg går på en inre vattenväg, då måste kravet vara uppfyllt.

#### 4.5 Tillstånd att bedriva utbildning och anordnande av kunskapsprov.

**Kryssarklubben anser inte att** Sjöfartsverket skall godkänna de som skall bedriva utbildning. Utbildningen måste kunna göras tillgänglig för många och på ett smidigt sätt. Idag ges utbildning av till exempel: studieförbund, båtklubbar, skolor, under värnplikten, via Internet samt utbildningspaket med CD-skiva. Detta fungerar bra, när många och anpassas till olika behov.

**Kryssarklubben anser inte att** det finns någon anledning att, som beskrivs i promemorian, skriva och fastställa utbildningsplaner. HUR man utbildar för att nå målet, beror mycket på målgruppen. Har man erfarna så skiljer sig upplägget från ett upplägg som passar vissa med speciellt handikapp.

Det viktigaste är att provningen följer gemensamma regler, krav på innehåll, bedömning, utförande, avgift, mm. Det är med hjälp av provningen som man ser att den prövande innehar rätt kunskapsnivå.

Det sätt som NFB har arbetat på i 24 år har fungerat bra.

- NFB sätter kraven för provningen för olika intyg.
- NFB sätter kraven för att bli förhörsförrättare samt utser dessa.
- NFB sätter kraven för hur provning skall ske samt fastställer avgiften.
- NFB registrerar godkända intyg.

På detta vis är kraven likartade över hela landet och alla som utbildar sig vet vilka kunskaper som krävs. HUR man sedan tar tills sig kunskaperna finns ingen anledning att reglera.

**Kryssarklubben anser att** NFB även kan hantera ytterligare ett intyg, Högfartsbehörigheten. Detta innebär en enkel administration samt att NFBs övriga intyg för båtlivet kan leva vidare.

#### 2.3 ... får provas enbart efter en godkänd utbildning.

I promemorian finns en begränsning för vem som får avlägga prov. Denna skrivning utesluter privatister från att avlägga prov. Kryssarklubben utgår från att detta inte är avsikten och att privatister kommer att ha möjlighet att avlägga prov.

#### Anordnande av kunskapsprov

Att proven sker på likartat sätt och enligt samma krav, över hela landet, är självklart. Att ha oberoende provförrättare är en trygghet för att säkerställa utbildningens kvalitet. Provförrättaren bör vara oberoende från den utbildande organisationen.

#### 4.6 Utfärdande av behörighetsbevis

Promemorian anger att mot bakgrund av straffsanktionerna bör det vara en myndighet som skall utfärda behörigheterna.

NFB har sedan 1985 utfärdat Kustskepparintyg, som krävs för att föra fritidsskepp. NFB utfärdar även det Kanalintyg, som krävs av europeiska myndigheter för att färdas på Europas inre vattenvägar. NFB utfärdar också radiointyg för SRC och LRC, som uppfyller internationella krav.

NFB styrs idag genom sina stadgar och medverkan av Sjöfartsverkets representanter.

**Kryssarklubben anser inte att** det finns någon anledning att införa en statlig instans för att utföra detta arbete. Det skulle i så fall innebära en större administration, byråkrati och därmed ökade kostnader. Detta för att utföra samma sak som NFB gör idag.



#### 4.7 Behörighetsbevisens inbördes relation

**Kryssarklubben anser att** behörighetsbevis för hög hastighet skall vara en påbyggnad på Förarintyget. Detta blir då detsamma som för behörighetsbevis för fritidsskepp där Förarintyg skall vara grunden (se dagens Kustskepparintyg).

#### 4.8 Behörighetsbevisens utformning

**Kryssarklubben anser inte att** det behövs ett speciellt behörighetsbevis, med foto. NFB har idag en intygsbok, där olika intyg för båtlivet är samlade. Här intygas att innehavaren har behörighet att framföra fritidsskepp, gå på Europas kanaler, använda radioutrustning. Denna bok kan fortsätta att vara dokumentation för behörigheterna med nödvändig omskrivning på berörda sidor. Önskas vattentätt dokument på behörigheten, kan sådant skapas, som utdrag ur boken. Verifikation av identiteten kan styrkas på annat sätt än genom behörighetsbeviset. Man behöver inte införa foto samt inplastning för behörighetsdokumentet.

#### 4.12 Bemyndiganden

Detta avsnitt påverkas mycket av bland andra 4.5 och 4.6  
Myndigheten kan tillsammans med NFB se över kraven, mm och på så sätt säkerställa att önskade mål uppnås.

#### 4.13 Utbildningskrav

**Kryssarklubben anser att** det är bra att utbildningen innehåller såväl praktiska som teoretiska moment.  
**Kryssarklubben anser också att** de praktiska momenten skall utföras på fritidsfartyg, av samma slag som behörigheten skall gälla för. Sjöfartsverkets nuvarande regler tillåter inte detta utan måste i så fall kompletteras. En möjlighet är att Sjöfartsverket inför en ny kategori fartyg, Utbildningsfartyg, med egna bestämmelser för utrustning och behörigheter.

#### 4.15 Andra utbildningar m.m.

**Om** promemorians förslag om behörighetsbevis för fritidsbåtar (grundbehörighet) kommer att tillämpas **anser Kryssarklubben att** de som är fast boende på öar utan fast förbindelse, kan undantas, detta för att öka utbildnings- och provkapaciteten.

**Om** Kryssarklubbens förslag (20 knop) kommer att tillämpas **anser vi inte** att de som är fast boende på öar utan fast förbindelse skall undantas. Dessa har fortfarande möjlighet att färdas i båtar som går upp till 20 knop utan behörighetsintyg.

#### 4.16 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Promemorians förslag på undantag för de som fyllt 55 år.

**Om** promemorians förslag om behörighetsbevis för fritidsbåtar (grundbehörighet) kommer att tillämpas **anser Kryssarklubben att** de som fyllt 55 år kan undantas, detta för att öka kapaciteten.

**Om** Kryssarklubbens förslag (20 knop) kommer att tillämpas **anser vi inte** att de som fyllt 55 år skall undantas. Dessa har fortfarande möjlighet att färdas i båtar som går upp till 20 knop utan behörighetsintyg.



Lagen avses träda ikraft 1 april 2009.

Denna tidsram är mycket snäv med tanke på volymen som skall utbildas. Om ramen sätts för snävt finns en risk att syftet inte uppnås och att man tar lätt på tillämpningen. Det är ett mycket stort antal personer som skall utbildas och en avsevärd kapacitet måste byggas upp. En kort införandetid med åtföljande problem kan leda till att gemene man inte betraktar denna lag som seriös. Då kan detta skapa problem, som kommer att ta många år att komma tillrätta med.

**Kryssarklubben föreslår** för att få en rimlig utbildningsmängd, att man inleder med att kräva behörighet i de högsta fartintervallen först. (kommentar från 4.2 Högfart).

Hittills har cirka 2000 utbildats (ca 1000 Manöverintyg, NFB och ca 1000 yrkesmässig högfart)  
Det kräver MYCKET stora insatser för att utbilda ca 70 000 förare för över 30 knop och cirka 110 000 för över 25 knop.

**Vi föreslår att** man inför behörigheten stegvis enligt modellen

- till 2011 - alla som går > 40 knop, sedan till 2013 - alla som går > 30 knop, osv.

Detta underlättar för utbildning/prövning samt visar att man prioriterar de höga farterna

**Kryssarklubben föreslår att** de som vid lagens införande innehar ett *Manöverintyg för högfartsbåtar* skall kunna få detta översatt till *Behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög fart*. Detta skulle även frigöra kapacitet för utbildningar och prov av mer prioriterade grupper.

#### 4.17 Registrering

**Kryssarklubben anser att** NFB liksom idag skall administrera och registrera samtliga intyg för båtlivsutbildning.

NFB hanterar redan flera behörigheter, se 4.6 ovan.

Eftersom man blir skyldig medföra behörighetsbevis, under färd, så behöver detta inte kontrolleras mot något register.

OM anledning finns för att kontrollera information mot registret, så är NFB:s register uppdaterat och innehåller funktioner, så att myndigheter (t.ex. polis och Kustbevakning) kan läsa informationen.

(t.ex. namn, personnummer, typ av behörighet, datum för utfärdande)

Fattas beslut om behörighetsbevis, är det lätt för NFB att öppna sitt register för aktuella myndigheter.

Registret är tillgängligt över Internet, alla dagar och 24 timmar per dygn.

**Kryssarklubben anser inte** att registret behöver vara statligt.

#### 5 Konsekvensanalys

**1 - Kostnader för den enskilde** "...antas inte öka i någon nämnvärd omfattning..".

**a) Utbildning.**

Kryssarklubbens bedömning är att kostnaden för utbildning kommer att öka om promemorians förslag genomförs. Det tillkommer kostnader för godkännande av lärare och utbildningsplaner, för behörighetsintyget och registrering. Kravet på praktiska moment som del i utbildningen kommer också att höja avgifterna.

**b) Avgift för provet**

Vi anser det självklart att avgiften för provet är densamma oavsett vid vilken ort provet görs.

**2 - Sjölivet kommer att bli mer jämställt?**

Vi är tveksamma till denna slutsats. När kostnaderna ökar, så är risken stor att färre medlemmar per familj genomgår utbildningarna och ansöker om behörighetsbevis.



### Frågan om Sjöfylleri och koppling till denna remiss.

**Kryssarklubben anser inte att** man ska koppla de båtar som omfattas av ett obligatoriskt behörighetsbevis till sjöfyllerilagen. Mindre båtar ska inte undantas. Vi anser att det skickar fel signaler. Det kan uppfattas som att det inte är lika viktigt att vara nykter i en liten båt.

Vid handläggningen av yttrandet har deltagit Kryssarklubbens kretsar, utbildningsnämnden och dess vice ordförande Peter Björnhage och styrelsen via styrelseledamoten Torbjörn Berg. Den sistnämnde föredragande.

Per Berkhuisen  
Kanslichef  
Svenska Kryssarklubben

Kopia till:

Svenska Seglarförbundet  
Svenska Båtunionen  
Nämnden för båtlivsutbildning