

Innehåll

1	Promemorians huvudsakliga innehåll.....	7
2	Författningsförslag	9
2.1	Förslag till lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp.....	9
2.2	Lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	14
2.3	Förslag till förordning om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp	17
3	Bakgrund	23
3.1	Fritidsbåtar och båtägare	23
3.2	Fritidsbåtsorganisationer m.m.	26
3.3	Utbildningar och intyg för fritidsbåtar	31
3.4	Olyckor och incidenter med fritidsbåtar.....	34
3.5	Båtlivet i några näraliggande länder	35

4	En ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp	37
4.1	En ny lag om behörighetsbevis ska införas.....	37
4.2	Olika behörigheter för olika slags fartyg.....	44
4.3	Den som för fartyget ska vara skyldig att inneha behörighetsbevis.....	49
4.4	Tillämpning i förhållande till utlänningar utan hemvist i Sverige.....	53
4.5	Tillstånd att bedriva utbildning och anordnande av kunskapsprov.....	54
4.6	Utfärdande av behörighetsbevis	57
4.7	De tre behörighetsbevisens inbördes relation	59
4.8	Behörighetsbevisens utformning	60
4.9	Kontroll av behörighetsbevis.....	61
4.10	Ansvarsbestämmelser.....	64
4.11	Överklagande m.m.	69
4.12	Bemyndiganden	71
4.13	Utbildningskrav.....	72
4.14	Undantag	73
4.15	Andra utbildningar m.m.	75
4.16	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	82
4.17	Registrering	84
5	Konsekvensanalys.....	89

6	Författningskommentarer	95
6.1	Förslag till lag om behörighetsbevis för fritidsbåt och fritidsskepp.....	95
6.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	102

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian, som har utarbetats inom Näringsdepartementet, lämnas förslag om att införa en ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp. Lagens övergripande syfte är att öka sjötrafiksäkerheten i svenska farvatten genom att göra en nautisk utbildning obligatorisk för den som för ett fartyg som omfattas av lagen.

Det huvudsakliga förslaget är att det införs krav på behörighetsbevis för att få föra sådana fartyg som uppfyller vissa storleks- och hastighetskriterier. Förslaget tar sikte på fritidsjöfarten och innehåller förslag på storleks- och hastighetskriterier. Det föreslås att tre olika behörighetsbevis införs, nämligen behörighetsbevis för fritidsbåt, fritidsskepp och fritidsfartyg för hög hastighet. Detta eftersom fritidsjöfarten består av fartyg av olika slag som ställer olika slags krav. För att få ett eller flera av behörighetsbevisen uppställs krav på att man genomgått föreskriven utbildning och avlagt kunskapsprov. I promemorian lämnas också förslag till straffbestämmelser knutna till kravet på behörighetsbevis och bestämmelser om hur efterlevnaden av dessa straffbestämmelser ska övervakas. Frågor om registrering av behörighetsbevisen behandlas också.

I promemorian lämnas slutligen också förslag till en till lagen anslutande förordning. I denna förordning regleras t.ex. hur de tidigare frivilliga nautiska utbildningar som redan finns övergångsvis ska kunna föras över till den nya lagens system. Sjöfartsverket ges det huvudsakliga ansvaret för den närmare

hanteringen av denna och en del andra frågor som uppkommer genom den föreslagna lagen och dess anslutande förordning.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp

Härigenom föreskrivs följande

Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om

1. behörighet att föra vissa fartyg, och
2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen behörighetsbevis för fritidsbåt, behörighetsbevis för fritidsskepp och behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet.

Denna lag tillämpas inte på fartyg i sådan yrkesmässig sjöfart som omfattas av krav på fastställd säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364).

2 § Med fartyg avses i denna lag varje farkost som används eller kan användas till transport på vattnet.

3 § Denna lag är tillämplig på fartyg som har installerad motordrift och

1. vars skrov har en största längd av minst 10 meter eller som med motordrift kan framföras med en hastighet genom vatten om minst 15 knop (fritidsbåt),

2. vars skrov har en största längd av minst 12 meter och en största beredd av minst 4 meter (fritidsskepp), eller

3. som med motordrift kan framföras med en hastighet genom vatten om minst 30 knop oavsett storlek (fritidsfartyg för hög hastighet).

Behörigheter och behörighetsbevis

4 § Sjöfartsverket ska utfärda

1. *behörighetsbevis för fritidsbåt* för den som har fyllt 15 år samt har genomgått föreskriven utbildning och godkänts vid ett kunskapsprov,

2. *behörighetsbevis för fritidsskepp* för den som fyllt 15 år samt har genomgått föreskriven utbildning och godkänts vid ett kunskapsprov, eller

3. *behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet* för den som har fyllt 18 år samt har genomgått föreskriven utbildning och godkänts vid ett kunskapsprov.

5 § Behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet får utfärdas endast för den som har något av behörighetsbevisen som avses i 4 § 1 eller 2 eller för den som uppfyller kraven för behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet samtidigt som för något av behörighetsbevisen som avses i 4 § 1 eller 2.

6 § Den som för ett sådant fartyg som avses i 3 § 1 ska ha behörighetsbevis för fritidsbåt eller behörighetsbevis för fritidsskepp. Om fartyget dessutom uppfyller kravet i 3 § 3 ska den som för fartyget härutöver ha behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet.

Den som för ett sådant fartyg som avses i 3 § 2 ska ha behörighetsbevis för fritidsskepp. Om fartyget dessutom uppfyller kravet i 3 § 3 ska den som för fartyget härutöver ha behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet.

Vad som sägs i första och andra styckena gäller bara den som är svensk medborgare eller utlänning som är folkbokförd i Sverige.

Utbildning och kunskapsprov

7 § Utbildning enligt denna lag får endast bedrivas efter tillstånd av Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket får ge tillstånd till fysiska eller juridiska personer, som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva en god utbildning.

8 § Sjöfartsverket får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna för tillstånd enligt 7 § andra stycket inte längre finns.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får överlämna till fysiska eller juridiska personer att anordna kunskapsprov, att utfärda bevis om avlagda kunskapsprov och att ta ut avgift för proven.

Sjöfartsverket ska utöva tillsyn över utbildning och kunskapsprov.

Kontroller

10 § Den som för ett fartyg som avses i 3 § och som är skyldig att inneha behörighetsbevis ska under färd medföra behörighetsbeviset.

11 § På begäran av polisman eller tjänsteman vid Kustbevakningen ska behörighetsbeviset överlämnas för kontroll. I syfte att genomföra en sådan kontroll får polisman eller tjänsteman vid Kustbevakningen stoppa ett fartyg.

Polisman eller tjänsteman vid Kustbevakningen får i samband med sådana kontroller som avses i första stycket borda fartyget i syfte att klarlägga om fartyget omfattas av något av kraven på behörighetsbevis enligt denna lag. Vid sådana kontroller får fartygets längd och bredd mätas och det får föras i syfte att fastställa med vilken hastighet genom vatten det kan framföras.

Ansvarsbestämmelser

12 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet för ett fartyg som avses i 3 § utan att vara behörig enligt 6 § döms till böter.

I ringa fall döms inte till ansvar.

13 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 10 § döms till penningböter.

Straff ska dock inte dömas ut

1. om anmälan gjorts om att behörighetsbeviset förstörts eller kommit bort, eller

2. om identiteten genast har kunnat fastställas.

Överklagande m.m.

14 § Ett beslut enligt denna lag eller föreskrifter meddelade i anslutning till lagen gäller omedelbart om inte annat anges.

15 § Sjöfartsverkets beslut enligt 4 och 7–8 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Bemyndiganden

16 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som avses i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. utbildning och kunskapsprov enligt denna lag,
2. utfärdande av behörighetsbevis enligt denna lag,
3. avgifter för myndighets kostnader för utfärdande av behörighetsbevis och tillsyn enligt denna lag, och
4. den registrering som behövs för tillämpningen av lagen.

17 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från lagen.

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2009 utom såvitt avser 6 och 10–13 §§ som träder i kraft den 1 april 2011.

2. Genom lagen upphävs kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar per den 1 april 2011.

3. Den som vid lagens ikraftträdande fyllt 55 år är befriad från kravet på behörighetsbevis för sådana fartyg som avses i 3 § 1.

2.2 Lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5 och 6 §§ i lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare

b) för den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

b) för den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297), *att föra fartyg enligt lagen (200X:XXX) om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp* eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts- eller yrkestrafikärende,

6 §

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,

2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,

b) förarutbildning och förarprov,
c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,

3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,

4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,

5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85, och

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den, och

7. behörighet att föra fartyg enligt lagen (200X:XXX) om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidskepp.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2009.

2.3 Förslag till förordning om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp

Härigenom föreskrivs följande

Inledande bestämmelse

1 § I denna förordning meddelas föreskrifter i de avseenden som anges i lagen (200X:XXX) om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp.

Behörighetsbevis

2 § Behörighetsbevis för fritidsbåt, fritidsskepp och fritidsfartyg för hög hastighet får utfärdas endast för den som genomgått utbildning som bedrivs efter tillstånd av Sjöfartsverket.

Vad som i denna förordning sägs om behörighetsbevis gäller samtliga behörighetsbevis som anges i första stycket om inte annat särskilt framgår.

3 § En ansökan om behörighetsbevis ska vara skriftlig. Till ansökan ska sökanden bifoga bevis om att han eller hon har godkänts vid ett kunskapsprov.

4 § Ett behörighetsbevis gäller från den dag det utfärdats.

5 § Ett behörighetsbevis ska innehålla uppgifter om innehavarens fullständiga namn och personnummer samt om vilken eller vilka behörigheter innehavaren har. Beviset ska vidare innehålla ett fotografi av innehavaren.

Sjöfartsverket får meddela ytterligare föreskrifter om vilka uppgifter ett behörighetsbevis ska innehålla samt om dess utseende i övrigt.

6 § Har ett behörighetsbevis förstörts eller kommit bort eller om en uppgift i det har ändrats får Sjöfartsverket efter ansökan av innehavaren utfärda ett nytt bevis.

Till en sådan ansökan ska om möjligt behörighetsbeviset bifogas. Om ett bevis som har kommit bort senare hittas ska det genast överlämnas till Sjöfartsverket.

Utbildning

7 § Utbildningen ska innehålla såväl teoretiska som praktiska moment enligt närmare föreskrifter som Sjöfartsverket får meddela.

8 § En ansökan om tillstånd att bedriva utbildning ska vara skriftlig.

Sökanden ska ge in sådana handlingar som visar att denne har förutsättningar att bedriva en god utbildning.

Till en ansökan ska sökanden alltid bifoga den utbildningsplan enligt vilken utbildningen avses bedrivas.

9 § Sjöfartsverket får begära in de uppgifter som behövs för att pröva en ansökan om tillstånd att bedriva utbildning.

Kunskapsprov

10 § Sjöfartsverket får överlämna till fysiska eller juridiska personer att anordna kunskapsprov.

Ett sådant överlämnande får ske endast till den som bedöms

1. ha tillräcklig kompetens att anordna ändamålsenliga prov, och

2. inte komma att ta ut andra avgifter än sådana som uppfyller bestämmelserna i 15 § andra stycket.

11 § Kunskapsprovet ska avse samtliga de kunskapsmoment som utbildningen omfattar.

Sjöfartsverket får meddela närmare föreskrifter om kunskapsprovets innehåll.

12 § Endast den som genomgått sådan utbildning som bedrivs efter tillstånd av Sjöfartsverket får avlägga kunskapsprov.

13 § Den som anordnat utbildning får inte anordna kunskapsprov för dem som har genomgått utbildningen.

14 § Den som anordnar ett kunskapsprov ska utfärda ett bevis om godkänt kunskapsprov till den som har genomgått provet med godkänt resultat.

15 § Den som anordnar kunskapsprov får ta ut en avgift av den som ska genomgå provet.

Avgiften ska vara skälig och får inte överstiga anordnarens självkostnader.

Bemyndiganden m.m.

16 § Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om undantag från behörighetskraven i lagen (200X:XXX) om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp i samband med sådana båttävlingar som avses i 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen (1986:300).

Behörighetskraven enligt lagen ska inte gälla sådana fartyg som brukas i tjänsteutövning inom Försvarmakten, polisväsendet, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Tullverket, den kommunala räddningstjänsten eller i Sjöräddningssällskapets verksamhet.

Behörighetskraven enligt lagen ska inte gälla sådana svävare som avses i svävarfartsförordningen (1986:305).

17 § Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om i vilken uträkning den som har genomgått en yrkesmässig utbildning som är behörighetsgrundande enligt förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal ska undantas från kraven i lagen (200X:XXX) om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidskepp.

18 § Sjöfartsverket får efter ansökan av enskild besluta att ett eller flera av de olika behörighetsbevisen ska utfärdas för den som har genomgått och godkänts vid en godtagbar nautisk utbildning utan att kraven på utbildning och kunskapsprov enligt lagen (200X:XXX) om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp är uppfyllda.

Sjöfartsverket får efter ansökan av enskild besluta att utfärda ett behörighetsbevis för fritidsbåt för den som är varaktigt boende på en ö som saknar broförbindelse eller reguljär färjeförbindelse till fastlandet utan att kraven på utbildning och kunskapsprov enligt lagen (200X:XXX) om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp är uppfyllda.

Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om det ansökningsförfarande som avses i första och andra stycket.

19 § Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om avgifter för utfärdande av behörighetsbevis och tillsyn enligt lagen (200X:XXX) om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidskepp.

20 § Sjöfartsverket får meddela föreskrifter för verkställighet av lagen (200X:XXX) om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp samt av denna förordning.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 april 2009.
 2. Såvitt avser utbildningar som bedrivits i Sverige ska möjligheten som avses i 18 § första stycket bara gälla för utbildningar som avslutats med godkänt resultat före den 1 april 2011.

3 Bakgrund

3.1 Fritidsbåtar och båtägare

I Sverige finns tusentals sjöar samt kanaler och skärgårdar. Dessa är synnerligen attraktiva och lämpliga för olika slags aktiviteter med fritidsbåtar. Kuststräckan från Haparanda i norr till Svinesund i sydväst är 2 700 km och erbjuder varierande förutsättningar för båtlivet. Olikheterna är stora mellan de öppna kusterna, Öresund och skärgårdarna, som bl.a. finns utanför Luleå, Stockholm, Blekinge och Bohuslän.

Man vet inte exakt hur stort beståndet av fritidsbåtar är i Sverige, men beståndet kan uppskattas till cirka en miljon båtar. Under 2004 undersökte Statistiska centralbyrån (SCB) det svenska båtlivet.¹ Det var den första officiella undersökningen på nära 20 år. Den omfattade alla slags båtar, även kanoter och roddbåtar som det saknas säkra uppgifter om, så uppskattningen blev ungefärlig. Undersökningen kom till slutsatsen att cirka 15 procent av de svenska hushållen (600 000 hushåll) äger en eller flera fritidsbåtar och att det totala antalet båtar är 718 000 (\pm 66 000). Antalet fritidsbåtar ökar. Enligt en uppdatering av undersökningen finns det nu cirka 761 000 fritidsbåtar (inklusive vattenskotrar) i landet. Båtar som ägs av organisationer,

¹ Båtlivsundersökningen utfördes av SCB under sommaren 2004 på uppdrag av Sjöfartsverket, Sweboat, Gästhamnsguiden SXXAB, Turistdelegationen, Naturvårdsverket, Kemikalieinspektionen och Båtsportens Samarbetsdelegation. Undersökningen gjordes genom telefonintervjuer med 13 000 slumpvis utvalda personer i åldrarna 20-74 år.

båtklubbar och företag ingår inte i uppskattningen. Båtarna är jämnt spridda över hela landet och inte bara koncentrerade till kusterna. Båtarna fördelar sig på olika typer enligt tabell 1.

Tabell 1: Uppskattat bestånd av båtar och vattenskotrar 2006 (enligt uppdatering av Båtlivsundersökningen 2004)

Båttyp	Antal/andel av beståndet	
Kanadensare/kajak	41 000	5,4
Jolle, eka, roddbåt utan motor	146 000	19,2
Öppen med motor < 10 hk	174 000	22,8
Med motor > 10 hk, ej för övernattning	210 000	27,6
Segelbåt, -jolle, ej för övernattning	23 000	3,0
Segelbåt för övernattning	9 000	1,2
Ruffad motorbåt för övernattning	95 000	12,5
Ruffad segelbåt för övernattning	59 000	7,7
Vattenskotrar ²	4 000	0,5
Summa	761 000	100

Under åren 1975 till 1981 var både tillverkningen och försäljningen av fritidsbåtar stor i Sverige. Toppåret var 1976 då det tillverkades nära 30 000 och såldes över 57 000 båtar i Sverige. Ett nytt toppår var 1980 med nästan 20 400 tillverkade och drygt 54 000 sålda båtar. Därefter mattades marknaden snabbt av och antalet tillverkade och sålda båtar var 1993 nere i 6 400 respektive strax under 8 000. Marknaden har successivt stärkts igen under de senaste fem till tio åren och uppskattas nu till 20 000 sålda fritidsbåtar per år. Uppgifterna avser genomgående svensktillverkade och importerade båtar som säljs genom den organiserade båthandeln till landets båtägare. Det stora antal båtar som byter ägare genom helt privata transaktioner är inte inräknat, men detta antal bedöms vara ungefär lika stort som för försäljningen genom båthandeln.

² Vattenskotrar ingick inte i Båtlivsundersökningen.

De allra flesta båtar är av typen mindre styrpulpbåtar, roddbåtar, kanoter och kajaker. Segelbåtar är mindre vanliga. Den svenska marknaden värderades för år 2004 till över 2,1 miljarder kronor, varav importen stod för 1 miljard kronor. Båtbeståndets karaktär har förändrats mycket under de senaste årtiondena. En översikt över segel- och motordrivna båtar i Sverige med olika hastighetskapacitet visar följande.

Tabell 2: Antal båtar och vattenskotrar med kapacitet för viss hastighet (uppgifter från Sjöfartsverket)

Båttyp	Kapacitet knop, max	Antal, ca
Segelbåtar utan motor	10	29 000
”	>10	3 000
Segelbåtar, ruffade	10	57 000
”	>10	1 000
Motorbåtar < 10 hk motor	10	172 000
” ”	10–20	2 000
” > 10 hk, motor	10–20	69 000
” ”	20–30	118 000
” ”	30–40	49 000
” ”	>40	13 000
Vattenskotrar	30–40	1 000
”	40–50	2 000
”	>50	1 000

Båtarna är generellt sett större nu än tidigare. Plast är numera det vanligaste materialet i båtarna. Endast tio procent av beståndet är träbåtar och tre procent är aluminiumbåtar. Nyare båtar har också ofta kraftiga motorer och kan köras mycket fort. Förr var båtars osänkbarhet ett viktigt argument hos försäljare. Numera är båtarnas kapacitet att gå i hög hastighet ett av de mest framträdande argumenten. Ett relativt nytt tillskott bland de verkligt snabbgående båtarna är de så kallade RIB-båtarna (Rigid

Inflateable Boats). Dessa är försedda med utombordsmotorer och kan ha upp till fyra 250 hk motorer i bredd som ger kapacitet att gå 50–70 knop eller mer.

Nya båtar har ofta avancerad elektronisk utrustning. Antingen ingår navigeringsinstrument som GPS, digitala sjökort och plotter som standard i båten eller så kompletterar ägaren sin båt med instrumenten. Båtarna kan också vara utrustade med radar och ekolod. Rätt använda är instrumenten goda hjälpmedel i navigeringen, men de har också sina begränsningar. De digitala sjökorten bygger på de traditionellt uppmätta förlagorna och är inte mer exakta än dessa. Om båten går fort kan bilden på navigeringsinstrumentets skärm visas med en viss eftersläpning. Radar täcker inte alltid sitt närområde och i så fall kan båtföraren inte avläsa på radarskärmen vad som finns på vattnet i den egna båtens närmaste omgivning.

Båtar förekommer oftare långt ute i skärgårdarna. Man kan utgå från att elektroniska instrument kommer att bli mycket vanliga i fritidsbåtar. Vartefter elektroniken utvecklas och marknaden växer, blir utrustningen billigare och allt vanligare i båtarna.

Under 2002/2003 såldes cirka 19 000 utombordsmotorer av vilka en tredjedel hade en effekt på 40–105 hk. Det finns cirka 500 000 båtmotorer i bruk i Sverige och cirka 40 procent av dessa är tvåtaktsmotorer som går på vanlig bensin.

3.2 Fritidsbåtsorganisationer m.m.

Det finns en rad organisationer som är speciellt inriktade på att tillvarata och främja fritidsbåtsfolkets och båtsporens intressen. Det stora antalet föreningar och föreningsmedlemmar är ett tecken på att båtlivet är en stor och omfattande folkrörelse i landet. Totalt finns det cirka 1 150 båtklubbar i landet med cirka 245 000 medlemmar. De flesta båtklubbarna är i sin tur medlemmar i någon av båtorganisationerna. En del båtklubbar tillhör mer än en båtorganisation.

Båtlivets många olika aktiviteter gör att det berörs av verksamheter inom flera av samhällets sektorsmyndigheter. Några av de viktigaste organisationerna och myndigheterna presenteras i det följande.

Svenska Båtunionen

Svenska Båtunionen (SBU) är riksorganisation för 26 båtförbund med nära 900 båtklubbar runt om i landet. Den som är medlem i en båtklubb är automatiskt medlem i SBU. Medlemsantalet är cirka 155 000. SBU arbetar med trygghetsfrågor och information om båtlivet. SBU fungerar också som lobbyorganisation och remissinstans i båtlivsfrågor. Unionen arbetar speciellt med frågor som handlar om säkerhet, såväl till sjöss som i hamn, frågor om miljö och natur, rådgivning till båtklubbarna i bl.a. avtalsfrågor samt drift och utformning av hamnar. Unionen arbetar också med utbildning för säkerhetsbesiktningar av båtar samt rekrytering och utbildning av ungdomar till båtlivet. Årsmötet, den s.k. båtriksdagen, samlar 100–200 delegater från båtförbunden. SBU är representerad i det nordiska samarbetsorganet Nordbåt och i European Boating Association, EBA.

Svenska Kryssarklubben

Svenska Kryssarklubben (SXX) har 43 000 medlemmar och bedriver verksamhet i tretton kretsar och sju nämnder. SXX organiserar både segel- och motorbåtsfolk och anordnar bl.a. utbildning, informationsträffar och gemensamma utfärder. Vidare finns omfattande ungdomsverksamhet med seglarskolor och seglarläger. Klubben driver och tillhandahåller uthamnar och förtöjningsbojar och bergöglor runt kusterna samt underhåller sjömärken för fritidsbåtstrafiken. Medlemmarna kan få juridisk

assistans via föreningen. SXX är också remissinstans i båtlivsfrågor.

Svenska Seglarförbundet

Svenska Seglarförbundet (SSF) är ett av specialförbunden inom Riksidrottsförbundet. Seglarförbundets uppgift är att främja seglingen som idrott i Sverige och att företräda svensk segling utomlands, men också att främja segling som fritidsaktivitet. SSF har som medlemmar ett stort antal segelsällskap i landet, cirka 420 stycken inom 17 regionala seglarförbund, samt ett 80-tal klassförbund, dvs. specialförbund för olika seglingsklasser. Antalet medlemmar uppskattas till cirka 140 000. SSF är naturligen starkt inriktat på aktiviteter som hör ihop med seglingsidrotten, men förbundet fungerar också som remissinstans och sprider information om båtliv och segling i allmänhet.

Sjösportens Samarbetsdelegation

De tre förbunden SBU, SXX och SSF har tillsammans bildat Sjösportens Samarbetsdelegation med representanter för vart och ett av förbunden. Delegationen har till syfte att verka som en sammanhållen företrädare för svenskt båtliv gentemot myndigheter och organisationer i samhället. Remisser till förbunden behandlas oftast av delegationen och svar avges i delegationens namn när förbunden har samstämmiga uppfattningar.

Båtklubbar

Båtgarna, deras anhöriga och båtintresserade i allmänhet kan vara medlemmar i en båtklubb. Båtklubbarna företräder sina medlemmars intressen i kontakter med kommunala eller andra

organ. Klubbarna kan, som nämnts, i sin tur vara medlemmar i båtförbund och Svenska Båtunionen. De sköter ofta, vid sidan om båtutbildning och tävlingsaktiviteter, uppgifter av förvaltningskaraktär, t.ex. att driva hamnar, brygg- och varvsplatser. De kan också tillhandahålla en mängd praktiska faciliteter för båtfolket, t.ex. eluttag vid kajplatserna, soptunnor, maskiner och verktyg som behövs i båtlivet, samt ordna med iläggning och upptagning av båtarna på vår och höst. Ofta har man vaktjänst för att bevaka båtarna vid hamnar och bryggor. Båtclubbarna i Göteborgsregionen är mer renodlat inriktade på utbildnings- och tävlingsverksamhet. Där drivs hamnverksamheten i stället av ett aktiebolag, Göteborgsregionens Fritidshamnar AB.

Organisationer för båtlivsutbildning

Den som vill skaffa sig kunskaper om navigering, regler för fritidsbåtstrafiken och annat som hör till båtlivet har flera möjligheter. Flera av studieförbunden, framförallt ABF och Medborgarskolan, anordnar kurser av olika omfattning. Båtorganisationer och båtklubbar ger utbildningar, ofta tillsammans med studieförbunden. Det finns också privata företag som anordnar båtförarutbildningar på olika nivåer.

Några utbildningsföretag och utbildare inom studieförbunden har nyligen samordnat sig i en grupp som kallas Båtlivsutbildarna i Sverige. I gruppen ingår utbildare som också är läroboksförfattare och båtjournalister. Gruppen har bildats för att diskutera och stämma av sina åsikter och därmed ge större tyngd åt frågor av gemensamt intresse på utbildningsområdet.

Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) är en ideell förening som har bildats inom ramen för Sjöfartsverkets samarbete med fritidsbåtsorganisationerna SBU, SXX och SSF. NFB administrerar olika frågor som har med båtlivsutbildning att göra. Bland annat fastställer NFB förutsättningar och kunskapskrav i fritidsbåtsutbildningar för den som vill avlägga prov och få ett intyg på sina kunskaper. NFB auktoriserar förhållningsförrättare och

anordnar fortbildning för dessa samt bestämmer avgifter för prov. NFB för också ett register över de intyg som utfärdas. Intygsregistret har förts sedan 1985 och är på väg att datoriseras. Andra uppgifter för NFB är att informera om sjövätt, navigations- och sjösäkerhet inom båtlivet.

Nämndens styrelse består av en ledamot med suppleant för var och en av båtororganisationerna samt två ledamöter för Sjöfartsverket med en eller två suppleanter för dessa. Vid omröstningar i styrelsen har varje medlem en röst. Styrelsen fattar beslut med enkel majoritet eller, vid lika röstetal, den mening som ordföranden biträder. I frågor som gäller förutsättningar och kunskapskrav för intyg samt beslut om auktorisation av förhørsförrättare har Sjöfartsverket vetorätt.

Det finns för närvarande över 350 förhørsförrättare som är auktoriserade av NFB.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar för all sjöfart. Sjöfartsverkets uppdrag omfattar alltså fritidsbåtstrafiken, men verksamheten ska enligt regeringens instruktion till verket bedrivas med inriktning huvudsakligen på handelssjöfarten. Verket ansvarar bl.a. för de särskilda farleder som finns för båtsporten.

Inom verket finns Sjösäkerhetsrådet, som är ett samarbetsorgan för frågor avseende fritidsbåtslivet med ett antal berörda myndigheter och organisationer.

Till Sjöfartsinspektionen inom verket hör den s.k. båtlivsgruppen, som särskilt bevakar och arbetar med frågor som gäller fritidsbåtslivet. En av båtlivsgruppens viktigaste uppgifter är att bidra till ett säkert och miljövänligt fritidsbåtliv, som är tillgängligt för alla. Det sker genom arbete med marknadskontroll, information och trafikföreskrifter, bl.a. via Sjösäkerhetsrådet och Sjöfartsinspektionen samt gruppens engagemang i internationella sammanhang. Gruppen arbetar med att utveckla och driva ett

statistiksystem för skador och dödsfall som grund för det förebyggande sjösäkerhetsarbetet. Gruppen deltar i arbetet med föreskrifter och regler för fritidsbåtar, bl.a. sådana som gäller säkerhets- och miljökrav och CE-märkning av fritidsbåtar.

Myndigheter för övervakning och kontroll

Myndigheter med uppdrag att övervaka och kontrollera fritidsbåtstrafiken är i första hand polisen och Kustbevakningen.

Polisens uppdrag syftar till att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att i övrigt tillförsäkra allmänheten skydd, upplysningar och hjälp. Till polisens uppgifter hör att övervaka och förebygga brott och andra störningar av den allmänna ordningen eller säkerheten samt att ingripa när något har inträffat. Polisen bedriver spaning och utredningar av brott, på land och till sjöss. Sjöpolisenheter som är utrustade med båtar finns numera enbart i Stockholms- och Göteborgsregionerna.

Kustbevakningen bedriver kontroll- och tillsynsverksamhet i Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt på land i anslutning till dessa vatten. Verksamheten bedrivs dock inte i andra insjöar än Vänern och Mälaren. I övervakningen ingår bl.a. att förebygga och ingripa då ordningen i sjötrafiken störs men också att förhindra och upptäcka brott. Kustbevakningens sjötrafikövervakning och sjösäkerhetstillsyn ska också bidra till att antalet dödade och svårt skadade minskas och till att inga allvarliga olyckor inträffar i sjötrafiken.

3.3 Utbildningar och intyg för fritidsbåtar

Det finns ett flertal olika utbildningar i Sverige med avseende på fritidsfartyg. Kraven på kunskaper eller behörighet är olika för fritidsfartyg respektive fartyg i yrkesmässig sjöfart. För fartyg i yrkesmässig sjöfart finns kompetenskrav genom regleringar som har sin grund i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Kompetens-

krav gäller också för den som för ett fritidsskepp. För båtar som enbart används för fritidsändamål finns däremot inga obligatoriska kompetenskrav. Men båtägare rekommenderas att delta i förarutbildningar som är anpassade till den båttyp som man använder och de resor man tänker göra. Den som tänker använda sin båt som turist i ett annat land kan behöva intyg för sin kompetens för att inte riskera att bli stoppad under sin resa. I vissa länder krävs att den som hyr en fritidsbåt kan dokumentera kunskaper som motsvarar landets krav på båtförare.

NFB administrerar olika intyg inom båtlivsutbildning, fastställer krav för de olika intygen, sätter krav för och utser förhållningsförrättare, håller register över utfärdade intyg samt informerar studieförbund och allmänheten i frågor om båtlivsutbildning. Följande utbildningar och intyg finns i NFB:s intygs katalog:

Förarintyg för fritidsbåt: Intyg över grundläggande teoretiska kunskaper för att föra en fritidsbåt på insjöar, inomskärs och nära land. Intyget kan kompletteras med praktikintyg. Åldersgräns för att få ta intyget är 12 år.

Kustskepparintyg: Intyg över teoretiska och praktiska kunskaper, utöver dem som ingår i förarintyget, för att t.ex. framföra ett fritidsfartyg i mörker och nedsatt sikt. Intyget fordras för att framföra ett fritidsskepp med en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Åldersgräns för att få ta intyget är 15 år.

Utsjöskepparintyg: Intyg över teoretiska kunskaper, utöver dem som ingår i kustskepparintyget för att kunna genomföra en resa med fritidsfartyg utmed kontinenter och längs inre vattendrag (kanaler).

Radarintyg: Intyg över teoretiska och praktiska kunskaper utöver dem som ingår i förarintyget för att kunna framföra ett fritidsfartyg med hjälp av radar.

Manöverintyg för högfartsbåt: Intyg över teoretiska och praktiska kunskaper för att kunna framföra en högfartsbåt inom ett känt område, dels ensam, dels som förare åt navigatör när sådan behövs. Intyget är ett komplement till förarintyget. Det

innebär att innehavaren har kunskaper och färdigheter i handhavande av en högfartsbåt, alltså inte navigation. Åldergräns för intyget är 15 år.

Seglarintyg 1, 2, 3: Intyg över praktiska och till viss del teoretiska kunskaper som ingår i utbildningar för nybörjare, fortsättningsutbildningar samt utbildningar för mer avancerad segling.

Båtmekanikerintyg: Intyg över teoretiska och praktiska kunskaper om fritidsfartygets tekniska installationer vad avser funktion och underhåll samt felsökning och åtgärder. Båtmekanikerintyget ger kunskap att både förebygga och avhjälpa tekniska fel.

*SRC, Short Range Certificate (VHF-certifikat)*³: Intyg över teoretiska och praktiska kunskaper som behövs för att hantera radiokommunikationssystem till sjöss över kortdistans. SRC är internationellt och ger innehavaren rätt att vara radiooperatör på det internationella maritima VHF-bandet, som är det säkraste systemet då en fritidsbåt behöver tillkalla hjälp i en nödsituation. SRC gäller också som behörighet i yrkestrafik i s.k. inre fart.

*LRC, Long Range Certificate (MF/HF-certifikat)*⁴: Intyg över teoretiska och praktiska kunskaper som behövs för att hantera radiokommunikationssystem till sjöss över långdistans. LRC är internationellt och ger innehavaren rätt att, förutom på VHF-bandet, också vara radiooperatör på de internationella maritima MF- och HF-banden. Detta är viktigt för den som färdas utanför VHF-radions räckvidd.

Godkända teoretiska och eventuella praktiska prov noteras i en intygsbok. Den är personlig med uppgifter om innehavarens namn och personnummer men saknar foto och kan inte användas som legitimationshandling. Samtliga utbildningar är förtryckta i boken, med benämning och innehåll angivna på svenska samt på engelska, tyska, franska och spanska. Vartefter

³ VHF – Very High Frequency, ultrakortvåg.

⁴ MF – Medium Frequency, mellanvåg, HF – High Frequency, kortvåg.

utbildningar har klarats av noterar NFB:s förhållningsförrättare detta i intygsboken.

Enligt registreringen i NFB:s intygsdatabas har totalt cirka 228 000 förarintyg och 56 300 kustskepparintyg utfärdats under åren 1986–2006. Antalet utfärdade seglarintyg S1 är cirka 3 600 och antalet manöverintyg för högfartsbåt drygt 700. NFB:s intygsdatabas omfattar också uppgifter om övriga typer av utbildningar och intyg inom ramen för NFB:s verksamhet. Det sammanlagda antalet intyg av alla kategorier som finns noterade i databasen är omkring 336 000.

3.4 Olyckor och incidenter med fritidsbåtar

Under år 2007 genomfördes 943 sjöräddningsinsatser för fritidsbåtar, 116 av dessa hänförde sig till mindre båtar som ekor, jollar och segelbrädor. Totalt omkom 35 personer under föregående år i samband med fritidsbåtsrelaterade olyckor. Av dessa omkom 10 personer i olyckor med fritidsbåtar, 1 person i isolycka, 1 person i dykolycka och 1 person i olycka med vindsurfing. Av de 35 omkomna är endast 3 kvinnor och merparten är män över 50 år i aktiviteter på insjöar.

Under år 2006 genomfördes totalt 992 räddningsinsatser för fritidsbåt enligt uppgift från Sjöfartsverket. Totalt omkom 35 personer under 2006 i fritidsbåtsrelaterade olyckor. Av dessa var 6 olyckor med kanoter/kajaker, 7 var drunkningar i samband med fiske, 2 omkom i dykolyckor och 6 hade samband med hög fart.

Av statistiken för år 2005 framgår att antalet insatser totalt uppgick till 981, varav 659 var insatser för fritidsbåtar. Totalt omkom 26 personer på statligt vatten. Av dessa omkom 15 personer i olyckor med fritidsbåtar, övriga i olyckor med fartyg i yrkessjöfart eller i is- och dykningsolyckor. 7 personer anmäldes saknade. Ett antal fritidsbåtsrelaterade dödsolyckor inträffade dessutom på kommunalt vatten. Det sammanlagda antalet omkomna personer var därför 34 under året.

Under 2004 genomfördes totalt 930 sjöräddningsinsatser varav 619 var insatser för fritidsbåtar. Av dessa hänförde sig 91 insatser till mindre båtar (52 avsåg eka/jolle, 16 kanot, 6 gummijolle, 17 segelbåtar och 6 av dessa hade samband med hög fart). Under 2004 omkom 27 personer, av dessa omkom 3 personer i olyckor med handelsfartyg, 2 personer i olyckor med fiskefartyg och 2 personer i olyckor med tjänstefartyg. 9 personer omkom i olyckor med fritidsbåtar, 4 personer i isolyckor och 1 person i dykolycka.

3.5 Båtlivet i några näraliggande länder

För svenskt vidkommande är det av intresse vilka förhållanden som gäller för fritidsbåtlivet i framförallt de övriga nordiska länderna. Med större och bekvämare fritidsbåtar blir det allt vanligare att båtturister besöker andra länders vatten.

I Norge bedöms båtbeståndet uppgå till cirka 800 000, i Finland till cirka 740 000 och i Danmark till cirka 95 000. Samma svårigheter att uppskatta det verkliga beståndet som i Sverige föreligger i dessa länder.

Krav på nautisk kompetens

Danmark: Inga särskilda krav ställs på den som framför ett fartyg som är mindre än 15 meter. Högfartsintyg och minst 16 års ålder krävs för att få föra planande fartyg. Den som ägnar sig åt professionell segling ska ha kompetens som s.k. yacht-skipper.

Finland: Förarintyg och minst 18 års ålder krävs för att framföra fartyg som är över 24 meter. Samma krav gäller för närvarande för att framföra fritidsfartyg eller farkoster som har en motoreffekt över 500 kW. För att framföra fartyg med utombordsmotor på 20 hk eller inombordsmotor på 50 hk gäller enbart

åldersgräns 15 år. En farkost får dock inte framföras av en person som med hänsyn till förhållandena inte innehar den ålder och inte besitter den förmåga och skicklighet som krävs. Sjöfartsverket kan bestämma om speciella krav som ska ställas för olika vattenområden, farkosttyper m.m.

I en utredningsrapport som blev klar under 2005 föreslås obligatoriskt båtförarkort för förare av båtar som kan gå fortare än 30 knop. Obligatorisk behörighet skulle också krävas för förare av båtar med motorer över 200 kW samt, som för närvarande, för förare av båtar över 24 meter. Utredningsrapporten är under beredning.

Norge: Om fartyget är längre än 8 meter, går över 10 knop eller har motor över 10 hk, så ska föraren vara minst 16 år. Särskilt förarintyg fordras först om fartyget är över 15 meter eller 25 bruttoton.

En utredningsgrupp har tillsatts och arbetar med frågor om eventuellt utvidgat krav på båtförarbevis, innehåll i utbildningar m.m.

Estland: Det gäller krav på behörighetsbevis för att få framföra fritidsbåt. Undantagna från detta är mindre segelbåtar med motorer på upp till 25 kW som seglar maximum fem nautiska mil från kusten. Personer som är under 15 år får endast segla en mindre segelbåt med motor på upp till 10 kW och maximum en nautisk mil från kusten.

Litauen: Det gäller krav på behörighetsbevis för att få framföra fritidsbåt. Det gäller en åldersgräns på 15 år för att framföra fritidsbåt med motorkapacitet från 4 kW till 27 kW och en åldersgräns på 18 år för att få framföra fritidsbåt med en motorkapacitet på minst 38 kW och att navigera i alla vatten.

4 En ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp

I detta avsnitt lämnas förslag på utformningen av en lag om behörigheter för fritidsbåtar och fritidsskepp och handlingar som ger sådan behörighet, s.k. behörighetsbevis. Det ska betonas att lagen kommer att fyllas ut, dels genom en förordning men också genom Sjöfartsverkets föreskrifter. Sjöfartsverket kommer att ges ett relativt stort ansvar för att föreskriva det närmare innehållet i de olika behörighetskraven. Förslaget föranleder också vissa justeringar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

4.1 En ny lag om behörighetsbevis ska införas

Förslag: En lag med bestämmelser om behörighet för fartyg som har viss storlek eller har vissa hastighetsresurser ska införas. I lagen ska också finnas bestämmelser om bevis som ger rätt till sådan behörighet, s.k. behörighetsbevis.

Lagen ska inte tillämpas på fartyg i sådan yrkesmässig sjöfart som omfattas av krav på fastställd säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Lagen ska ha samma fartygsbegrepp som sjötrafikförordningen (1986:300).

Skälen för förslaget

Fartygsbegreppet

Innan skälen för att införa krav på behörighet och tillhörande behörighetsbevis uppmärksammas behöver fartygsbegreppet beröras något eftersom det har betydelse för hela den fortsatta framställningen. Med fartyg avses i 1 kap. 2 § sjölagen (1994:1009) såväl skepp som båtar. Med skepp avses fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Andra fartyg kallas båt. Någon egentlig definition av fartyg finns således inte i sjölagen utan i första hand en indelning. Beteckningen fartyg omfattar alltså både skepp och båtar.

Enligt regel tre i de internationella sjövägsreglerna avses med fartyg varje farkost som används eller kan användas till transport på vattnet. Motsvarande regel finns i 1 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300). Även mindre båtar såsom roddbåtar och kanoter innefattas således i begreppet fartyg. Detsamma gäller vattenskotrar, svävare och segelbrädor. Den nu föreslagna lagen ska ha samma definition av fartyg som sjötrafikförordningen. En särskild regel med denna innebörd ska införas i lagen.

Den nu föreslagna lagen kommer i och för sig att vara tillämplig på såväl båtar som skepp i den närmare utsträckning som behandlas i avsnitt 4.2. Lagen kommer dock att få sin största betydelse för de fartyg som i dagligt tal kallas fritidsbåtar.

Behoven av en ny behörighetsreglering

Sverige har med sina stora skärgårdsområden, många öar och farbara sjöar samt många kanaler utmärkta förutsättningar för båtliv och båttrafik. Människor i alla åldrar och ur alla samhällsgrupper finns bland de båtintresserade och båtlivet är en av de

största folkrörelserna i landet. Det finns uppskattningar om att cirka två miljoner människor här i landet ägnar sig åt aktivt fritidsbåtliv i någon form.

Under senare tid har utvecklingen av fritidsbåtlivet varit snabb och på vissa sätt har sjötrafiken kommit att påminna om vägtrafiken. Antalet fritidsbåtar har ökat samtidigt som båtarna blivit större och snabbare. Trafiken i farlederna har blivit tätare. Fritidsbåtsbeståndet uppskattas enligt de senaste tillgängliga uppskattningarna från år 2006 till omkring 750 000 båtar, inklusive vattenskotrar. Härtill kommer yrkessjöfarten och det okända antal utländska fritidsbåtar som särskilt sommartid besöker våra farvatten. Sammantaget finns det alltså ett mycket stort antal fartyg som ska samsas i svenska farvatten.

Nya former av fritidsbåtliv har tillkommit genom bl.a. vattenskotrarna. Dessa torde ofta vara populära bland ungdomar som typiskt sett inte har samma erfarenheter och kunskaper om sjötrafik som äldre personer. Vidare har de snabbgående styrpulpbåtarna och s.k. Rigid Inflatable Boats (RIB-båtar) blivit allt vanligare.

Särskilt under sommarmånaderna kan sjötrafiken på många sätt likna den som finns på våra vägar. Trafiken kan bitvis vara omfattande och tät, vilket ställer särskilda krav. Det är rimligt att anta att den nu beskrivna utvecklingen kommer att tillta och att detta i sin tur medför förhöjda olycksrisker. Det saknas dessvärre statistik över orsaken till olyckor och incidenter med fritidsbåtar. Orsakerna kan vara brist på utbildning, alkoholintag eller väderomslag. Sjöfartsverkets statistik visar dock att antalet omkomna legat på samma nivå under de senaste åren, men att antalet olyckor beträffande egendom har ökat. Enligt sjöräddningsstatistik för år 2007 har antalet sjöräddningsinsatser ökat markant under föregående år. Ett av skälen till detta kan vara att fritidsbåtsbeståndet har ökat de senaste åren.

Båtlivet ställer sammanfattningsvis högre krav än tidigare, inte bara på reaktionssnabbhet utan även på gott omdöme och goda kunskaper om sjötrafik i allmänhet. Eller för att tala i sjötermer så ställs högre krav på gott sjömanskap. Det är därför

rimligt att ställa sig frågan hur behovet av kunskaper om gott sjömanskap tillgodoses sjötrafikanterna.

Nu gällande krav

För att föra fritidsbåtar som överstiger tolv meters längd och fyra meters bredd (skepp) krävs redan i dag särskild behörighet. Enligt 1 § kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar gäller att fritidsbåtar av denna storlek får föras endast av den som har avlagt skepparexamen, har nautisk utbildning från sjöbefälsskola eller annan utbildning som Sjöfartsverket bestämmer. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot denna bestämmelse döms till böter (2 § samma kungörelse). Sjöfartsverket kan medge undantag från detta krav i den mån kravet på sjösäkerhet inte eftersätts. Det vanligaste är att förare av så stora fartyg har ett s.k. kustskepparintyg. Det förutsätter en utbildning och en examination som Sjöfartsverket – inom ramen för samarbetet med fritidsbåtsorganisationerna – har skapat genom Nämnden för båtlivs-utbildning (NFB).

För fritidsbåtar som understiger den nyss nämnda gränsen finns inga obligatoriska krav på behörighet. För dessa finns i stället ett frivilligt system, inom ramen för NFB:s verksamhet, med s.k. förarintyg för fritidsbåtar som ska visa att innehavaren har vissa kunskaper. Även andra utbildningar har skapats av NFB som fastställer förutsättningar och kunskapskrav för många olika slags intyg. NFB auktoriserar förhållningsförrättare och för också ett register över utfärdade intyg.

Enligt 1 kap. 9 § och 6 kap. 2 § sjölagen gäller bl.a. att ett fartyg ska vara bemannat på ett betryggande sätt och att fartygsbefälhavaren ska se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap. Den som inte efterlever dessa krav kan dömas till böter eller fängelse (20 kap. 1 och 2 §§). I detta sammanhang bör också den för sjötrafiken grundläggande regeln i 1 kap. 5 § sjötrafikförordningen framhållas. Av

denna regel följer att en sjötrafikanter ska visa gott sjömanskap och iaktta den omsorg och varsamhet till förekommande av sjöolycka som betingas av omständigheterna.

Behörighetskrav för viss sjöfart

Det finns således i författning resta krav på gott sjömanskap men inga fullt ut motsvarande krav på att den enskilde genom utbildning verkligen tillägnat sig kunskaper om gott sjömanskap. Det finns samtidigt goda skäl att anta att sjötrafiken kommer att bli allt tätare och att de snabbgående fartygen kommer att bli allt vanligare. Det kan också påpekas att det för landtrafiken numera finns krav på behörighetsbevis för fordon, t.ex. moped klass I, som typiskt sett är mindre kunskapskrävande att framföra än många av de fartyg som skulle omfattas av den nu föreslagna lagen. Mot denna bakgrund finns det skäl för att resa nya utbildnings- och kunskapskrav. Behörighetskrav i form av krav på behörighetsbevis ska därför införas även för vissa större och snabbgående fritidsbåtar vars dimensioner understiger tolv meters längd och fyra meters bredd.

Den föreslagna regleringen är i första hand avsedd att träffa fritidssjöfart. En avgränsning av lagens tillämpningsområde till att omfatta just fritidssjöfart kan dock leda till avgränsningsproblem och orimliga resultat i vissa fall.

För den yrkesmässiga sjöfarten finns redan ett omfattande regelverk för olika behörigheter. På internationell nivå finns STCW-konventionen (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers). Konventionen fastställer minimistandarder i fråga om utbildning, certifiering och bemanning för sjöfolk. Konventionen har införlivats i svensk rätt och återfinns i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) samt föreskrifter beslutade av Sjöfartsverket. I förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal finns särskilda regler om behörigheter.

I nyss nämnda författningar har sjölagens krav på betryggande bemanning reglerats utförligt för den yrkesmässiga sjöfartens del. I korthet kan regleringen beskrivas som att fartygssäkerhetslagen anger att ett visst fartyg omfattas av krav på beslut om fastställd säkerhetsbesättning, som fattas av Sjöfartsverket, eller att fartyget lyder under s.k. bemanningsföreskrifter som utfärdas av verket. I sådana beslut och föreskrifter anges vilka behörigheter fartygets besättning ska ha. Hur den enskilde besättningsmannen kan förvärva sådana behörigheter är i sin tur en fråga som regleras i förordningen om behörigheter för sjöpersonal.

Såvitt gäller regler om bemanning och behörigheter är dessas tillämplighet i huvudsak knutna till begreppet handelsfartyg. Fartyg som används som handelsfartyg är fartyg som används i en verksamhet där gods eller passagerare transporteras för annans räkning mot ersättning eller när någon köper en sådan tjänst, jfr. Sjöfartsinspektionens CI-beslut nr. 4/2007. I detta beslut anges som exempel på vad som inte är ett handelsfartyg att en hantverkare utför uppdrag i skärgården och då använder en båt endast som transportmedel för sig själv, eventuella medhjälpare och visst arbetsmaterial.

Det finns således viss sjöfart som inte är fritidsrelaterad och som inte heller omfattas av den yrkesmässiga regleringen. Om den båt hantverkaren i exemplet använder i och för sig omfattas av de behörighetskrav som föreslås, samtidigt som lagen bara skulle omfatta fritidssjöfart, kommer inga behörighetskrav att gälla så länge färden företas i tjänstesyfte.

Det skulle vara otillfredsställande och motsägelsefullt från sjösäkerhetssynpunkt om all fritidssjöfart men inte hantverkaren i exemplet omfattades av behörighetskraven. Det bör inte heller uteslutas att vissa personer oriktigt kommer att påstå att färden företas i tjänsten i syfte att undgå behörighetskraven. Vidare bör beaktas att alternativet att knyta behörighetskraven till begreppet fritidssjöfart snarare än till fartygets egenskaper skulle rimma dåligt med de utgångspunkter som gäller för motsvarande regleringar för landtrafiken. Där är det som utgångspunkt

fordonstypen och inte färdens ändamål som är avgörande för hur behörighetskraven ser ut.

Mot den bakgrund som nu beskrivits är det rimligast att från lagens tillämpningsområde undanta endast sådan yrkesmässig sjöfart som omfattas av krav på beslut om fastställd säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter enligt fartygssäkerhetslagen. På så sätt uppnår man också en enkel och tydlig gränsdragning mellan de två regelverken, låt vara att den föreslagna lagen kommer att omfatta viss sjöfart som inte är fritidssjöfart.

De praktiska konsekvenserna i själva näringsverksamheten för hantverkaren i exemplet ska inte överdrivas. En näringsidkare som bedriver verksamhet där en båt behövs torde i många fall ändå vara intresserad av att även kunna använda den båten eller någon annan behörighetspliktig båt under sin fritid.

Sammanfattningsvis ska i en ny lag införas bestämmelser om behörigheter för vissa fartyg. I lagen ska också finnas bestämmelser om handlingar som ger behörighet för dessa fartyg, dvs. behörighetsbevis. I detta avseende kommer systematiken att vara densamma som i körkortslagen (1998:488), dvs. att lagen innehåller bestämmelser om behörigheter för vissa transportmedel och handlingar som ger sådan behörighet.

Författningsform

Bestämmelser om behörighetskrav för att föra fartyg är sådana föreskrifter som ska meddelas i lag. De behandlar nämligen förhållanden som avses i 8 kap. 3 § regeringsformen.

4.2 Olika behörigheter för olika slags fartyg

Förslag: Tre kategorier av behörigheter ska införas till vilka det ska höra ett korresponderande behörighetsbevis, nämligen:

Behörighetsbevis för fritidsbåt ska krävas för fartyg vars skrov har en största längd av minst 10 meter *eller* som med motordrift kan framföras med en hastighet genom vatten om minst 15 knop.

Behörighetsbevis för fritidsskepp ska krävas för fartyg vars skrov har en största längd av minst 12 meter *och* en största bredd av minst 4 meter.

Behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet ska krävas för fartyg som med motordrift kan framföras med en hastighet genom vatten om minst 30 knop oavsett vilken storlek fartyget har.

Bara fartyg som har installerad motordrift ska omfattas av kraven.

Skälen för förslaget: I föregående avsnitt behandlades frågor om avgränsningar av den föreslagna lagens tillämpningsområde beträffande den aktuella sjöfartens karaktär. I detta avsnitt ska i stället avgränsningar beträffande det enskilda fartygets egenskaper behandlas.

Även om det finns sjösäkerhetsmässiga skäl för att införa behörighetskrav för sjöfart i större utsträckning än vad som gäller för närvarande så bör det inte införas för alla fartyg urskillningslöst. Sjösäkerhetsmässiga intressen måste också vägas mot enskildas intresse av att kunna ägna sig åt rekreation och fritidsintressen utan inskränkningar som inte kan motiveras av tillräckligt starka sjösäkerhetsintressen. Mindre och långsamma farkoster, t.ex. ekor och kanoter, kan inte anses medföra risker för sjösäkerheten av sådan omfattning att det är motiverat att införa behörighetskrav för dem.

Eftersom kunskapsbehoven för olika slags fartyg inte är desamma bör kravbilderna differentieras. Tre olika behörigheter och korresponderande behörighetsbevis bör därför införas. Frågor om närmare villkor för utfärdande av behörighetsbevisen behandlas i avsnitt 4.5 och 4.6. Nedan följer den indelning och avgränsning av behörigheterna och behörighetsbevisen som föreslås.

Behörighet och behörighetsbevis för fritidsbåtar

Det ska införas en grundläggande behörighet för båtar som har en största längd av minst 10 meter eller som kan framföras med en hastighet genom vatten om minst 15 knop. Någon minsta bredd, liksom gäller för definitionen av skepp, ska inte göras till en del av avgränsningen. Till behörigheten ska höra ett behörighetsbevis som ska kallas behörighetsbevis för fritidsbåt eftersom det avser fartyg som inte är skepp.

De båda kriterierna är alternativa och det räcker att ett av dem är uppfyllt för att kravet på behörighet ska gälla. De närmare gränserna kan förstås diskuteras men som generell utgångspunkt gäller att båtar av viss storlek eller med vissa hastighetsresurser medför olycksrisker i sådan omfattning att de bör omfattas. En båts storlek påverkar förstås dess vikt. Denna sammantagen med hastigheten påverkar båtens rörelseenergi vilken i sin tur har betydelse för de krafter som måste tas i beaktande vid manövreringen. De här föreslagna gränserna täcker på ett rimligt sätt upp de båtar vars framförande medför olycksrisker av sådan dignitet att ett krav på behörighet är motiverat.

Alla segelbåtar som har motordrift installerad kommer att omfattas under förutsättning att de uppfyller storleks- eller hastighetskriteriet. Bedömningen av hastighetskriteriet ska ske utifrån segelbåtens fartresurser när den förs utan segel. När det gäller vattenskotrar kommer de inte att uppfylla storlekskriteriet men väl hastighetskriteriet. Ekor med utombordsmotor kommer i många fall inte att omfattas eftersom de normalt är för små och

för långsamma. Kanoter och kajaker kommer överhuvudtaget inte att omfattas eftersom de saknar installerad motordrift.

Inga renodlade segelbåtar kommer att omfattas. Renodlade segelbåtar av nu aktuell storlek är så förhållandevis sällsynta att det inte är motiverat att införa behörighetskrav för dem. Då de förekommer är det oftast i traditions- eller tävlingssammanhang där de som handhar båten typiskt sett kan antas ha en hög nivå på sitt sjömanskap alldeles oavsett ett tänkt behörighetskrav. Ställningstagandet innebär också att seglingsjollar och segelbrädor inte omfattas oavsett vilka hastigheter de kan uppnå.

Det är skrovets längd som ska vara det avgörande storleksmåttet, jfr. 1 kap. 2 § sjölagen (1994:1009). Det är lättare att mäta en båts längd än t.ex. dess vikt. Båtens totala vikt påverkas dessutom av vikten på förkommande last och tillbehör och utgör därför ett opraktiskt mått.

När det gäller bedömningen av båtens hastighetsresurser finns det två olika sätt att beskriva en båts hastighet. För det första kan man mena båtens hastighet över grund och för det andra kan man mena båtens hastighet genom vatten. Med båtens hastighet över grund avses båtens fart i förhållande till fasta föremål, t.ex. sjöbotten, land och sjömärken. Hänsyn tas då till vattenströmmar och vindpåverkan. Om en båt förutom sin egen hastighet om t.ex. 14 knop går i en ström som har en på hastigheten positiv effekt om 2 knop har båten alltså en hastighet om 16 knop i förhållande till fast land. Med hastighet genom vatten avses i stället själva båtens hastighetsresurser på s.k. blankvatten, dvs. utan påverkan av strömmar eller vind. Denna beskrivning av hastigheten är således med avseende på den enskilda båten mer prestandainriktad än den förra.

För den enskilde är det förstås angeläget att kunna ha gränserna för lagens tillämpningsområde i förhållande till en viss båt klara för sig redan då han eller hon överväger att köpa båten. Han eller hon måste ju i det ögonblicket också överväga om han eller hon vill investera tid och pengar på att skaffa nödvändig behörighet. Valet av båt kan komma att styras av utfallet av denna fråga. Mot den bakgrunden är hastigheten över grund i

sammanhanget ett opraktiskt mått och hastigheten genom vatten bör därför väljas för lagens avgränsningssyften.

Några större svårigheter för en båtförsäljare att lämna information vid inköpstillfället om vad just den aktuella båtmodellen har för hastighetskapacitet genom vatten kan inte förutses. Den enskilde bör förstås också kunna lita till ett sådant besked om det lämnas på ett vederhäftigt sätt, t.ex. genom en broschyr om den aktuella båtmodellen. Några svårigheter att bevara och lämna vidare sådan information även när det gäller försäljningar på andrahandsmarknaden eller vid helt privata försäljningar kan inte heller förutses.

En enskild som förlitat sig på sådan information och sedan valt att inte skaffa något behörighetsbevis kan oftast inte, beroende på omständigheterna i övrigt, anses ha varit oaktsam även om det skulle visa sig att båtens hastighetsresurser trots allt var större. Han eller hon kommer då inte att träffas av straffbestämmelserna i den föreslagna lagen, jfr. avsnitt 4.10. Den som vill använda en båt som inte tillhör honom eller henne själv måste dock ta reda på hur det förhåller sig med båtens hastighetsresurser innan en färd kan påbörjas.

Det kan i sammanhanget påpekas att när det inte handlar om den ovan berörda kategoriindelningen, t.ex. vid hastighetskontroll till sjöss, är det hastigheten över grund som är den mätmetod som tillämpas och som ansvars- och straffbestämmelser grundas på.

Behörighet och behörighetsbevis för fritidsskepp

När det gäller sådana fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största beredd av minst fyra meter (skepp) finns som tidigare nämnts redan i dag krav på särskild behörighet. Det vanligaste är att den som för ett sådant fartyg uppfyller kravet genom ett s.k. kustskepparintyg i enlighet med NFB:s förutsättningar och kunskapskrav. Detta behörighetskrav är välmotiverat och föreslås därför bli kvar. De kunskapskrav

som ställs för ett skepp är nämligen högre och annorlunda till sin karaktär jämfört med vad som är rimligt att kräva för det föreslagna behörighetsbeviset för fritidsbåt. Den nu berörda behörigheten hör dock sakligt samman med de som i övrigt föreslås i denna lag och den bör därför regleras i lagen. Till behörigheten ska höra ett behörighetsbevis som ska kallas behörighetsbevis för fritidsskepp eftersom behörigheten knyter an till definitionen av skepp. Några egentliga ändringar i sak av innehållet i detta krav är dock inte avsedd.

Eftersom det nu berörda kravet är avsett att ersätta kravet i kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar ska den kungörelsen upphävas.

Behörighet och behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet

Det är missvisande att jämföra hastighet på sjön med hastighet på väg. Man föreställer sig lätt att t.ex. 30 knop, som motsvarar cirka 55 km/h, är en tämligen begränsad hastighet. På sjön saknas dock jämna och väl markerade vägar. Förutsättningarna för sjötrafiken är generellt mindre tillrättalagda än för biltrafiken och i vissa avseenden är det rimligare att jämföra med bilkörning i terräng. Med ökande hastighet tilltar dessutom tunnelseendet. Eftersom fartyget, beroende på väderleksförhållandena, ofta kan skaka vid färd har föraren också svårt att få en stadig bild i synfältet framför sig. Detta förhållande förvärras vid tilltagande hastigheter. Sammanfattningsvis ökar riskerna för olyckor vid ökande hastigheter.

För fartyg som har väsentligt högre fartresurser än 15 knop bör därför ställas högre krav i vissa avseenden än för de övriga behörigheterna. Det ska därför införas en särskild behörighet för alla fartyg vars hastighet kan uppgå till minst 30 knop. Detta ska gälla oavsett fartygets storlek. En vattenskoter som kan framföras i sådana hastigheter kommer därför också att omfattas av detta behörighetskrav. Detsamma gäller skepp som kan framföras i hastigheter om minst 30 knop. Till denna behörighet ska

höra ett behörighetsbevis som ska kallas behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet.

Den nu aktuella behörigheten ska fungera som en påbyggnad och ett tilläggskrav i förhållande till de två andra behörigheterna. Ett visst fartyg som omfattas av någon av de två övriga behörigheterna ska, om det dessutom kan framföras i hastigheter om minst 30 knop, kräva såväl det grundläggande behörighetsbeviset som det nu aktuella för hög hastighet, se vidare om denna fråga i avsnitt 4.7.

4.3 Den som för fartyget ska vara skyldig att inneha behörighetsbevis

Förslag: Den som för ett fartyg som omfattas av den föreslagna lagen ska vara skyldig att inneha ett för fartyget giltigt behörighetsbevis.

Skälen för förslaget: En särskild fråga är vem ombord på fartyget som ska vara skyldig att inneha behörighetsbevis. En viktig utgångspunkt för det fortsatta resonemanget är att det är tillräckligt att kräva att en person ombord innehar giltigt behörighetsbevis. Det är inte rimligt att kräva att fler än en person ombord ska uppfylla kravet och det bedöms inte heller behövas för att uppnå den föreslagna lagens syften.

En reglering med behörighetsbevis för fritidsbåtar kommer att ha vissa likheter med t.ex. körkortslagstiftningen för biltrafik. Vid överväganden kring regleringens närmare utformning finns dock ett antal skillnader i de faktiska förutsättningarna. Bestämmelserna i såväl lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott som i körkortslagen (1998:488) bygger på den tämligen självklara förutsättningen att fordonet körs av en enda person. Det är den personen, föraren, som behörighetskravet åvilar. Den som styr ett fartyg kan i vissa fall ensam utföra alla uppgifter av väsentlig betydelse för ett säkert framförande.

Emellertid beror detta förhållande i stor utsträckning på det enskilda fartygets beskaffenhet. Härtill kommer att förhållandet kan vara väder- och situationsberoende. Det är inte särskilt svårt att tänka sig fall där ett tillbud uppstår som kräver sjösäkerhetsåtgärder som helt enkelt inte kan utföras tillfredsställande av den som styr fartyget, t.ex. vid sjönödssituationer. Vid sjötrafik är förutsättningarna i detta avseende således på väsentliga punkter annorlunda än vid biltrafik, vilket bör få avgörande betydelse för hur behörighetskravet utformas.

Det sagda kommer redan i dag till uttryck t.ex. i bestämmelserna om sjöfylleri i 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009). Straffansvaret åvilar enligt bestämmelsen den som i bl.a. alkoholpåverkat tillstånd, ”framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss”. Bestämmelsen har en annorlunda konstruktion jämfört med t.ex. rattfylleribestämmelsen i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, som endast omfattar föraren av motorfordonet. I sammanhanget bortses från frågor om ansvar för medverkan enligt 23 kap. brottsbalken.

Mot bakgrund av utformningen av straffansvaret för sjöfylleri, vore en tänkbar lösning att behörighetskravet i den föreslagna lagen åvilar den som ”framför” fartyget. Vad som ligger i begreppet framföra kan dock bli föremål för praktiska tillämpningssvårigheter. På fritidsfartyg finns, i motsats till yrkesjöfarten, t.ex. ofta inte något krav på en på förhand bestämd arbetsfördelning. Av rättspraxis angående sjöfylleri framgår att framförandet i praktiken ofta ansetts vara detsamma som styrandet av fartyget. Rättsläget har i detta avseende kritiserats i doktrinen (se t.ex. Hugo Tiberg i SvJT 1989 s. 377 ff.). Det kan med fog hävdas att styrandet endast är en av flera sidor av framförandet. Andra viktiga funktioner, som t.ex. navigering och manövrering i allmänhet, bör således vid utformningen av den nu föreslagna regleringen anses innefattas i framförandet.

Det vore inte en lämplig ordning att behörighetskravet i den föreslagna lagen skulle medföra att den i säker sjöfart bäst utbildade personen ombord skulle vara tvungen att oavbrutet

styra fartyget. Det kan förekomma situationer där det är sjösäkerhetsmässigt motiverat att den som är behörig kan överlämna dessa uppgifter utan att den som tar över ska behöva riskera en straffsanktion. Man kan t.ex. tänka sig att båten framförs genom ett särskilt svårnavigerat område och den som ensam har behörighetsbevis anser det riktigast att någon annan styr medan han eller hon själv sköter navigeringen.

På segelbåtar som kommer att omfattas av lagen kan den som ensam innehar behörighetsbevis behöva delta i olika seglingsmanövrar där hans eller hennes kunskap för tillfället tas bättre tillvara än vid rodet. Om ett tekniskt problem uppstår är det naturligt att den som kan fartyget bäst, vilket ofta kommer att vara den som ensam har behörighetsbevis, tar sig an detta problem. Denne kan då ofta inte anses vare sig styra eller framföra fartyget. Vidare måste beaktas att många fritidsfartyg används för långfärder, t.ex. till och från Danmark eller Gotland. Det är inte alltid lämpligt att avbryta sådana färder för att den som ensam innehar behörighetsbevis ska kunna sova. Gör han eller hon det kan han eller hon förstås inte längre anses framföra fartyget. Att denne i stället tvingas hålla sig vaken under hela långfärden skulle verka kontraproduktivt på sjösäkerheten. Vad som nu anförts sett i belysning av att begreppet framföra i rättspraxis mer eller mindre ansetts vara detsamma som att styra medför att inget av dessa begrepp bör användas i lagtexten.

En reglering motsvarande den nu avsedda finns som tidigare nämnts sedan lång tid beträffande fritidsfartyg av något större slag. I kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar får fartyget, enligt 1 §, *föras* endast av den som uppfyller vissa utbildningskrav. Enligt 2 § i kungörelsen ska den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 1 § dömas till böter. En konsekvens av det nu aktuella förslaget kommer att bli att 1970-års kungörelse upphävs. Det framstår som lämpligt att begreppet föra, vilket torde ha en vidare innebörd än den som domstolarna lagt i begreppet framföra, används även i den nu föreslagna lagen. Begreppet föra har används under lång tid och i

en väl fungerade ordning. Begreppet är vidare inarbetat i författningsspråk.

Att föra fartyget är alltså inte detsamma som att styra eller att framföra det utan är avsett att ha en vidare innebörd och tar sikte på den som har det yttersta ansvaret för fartyget. Innebörden av detta ansvar är en fråga som regleras i bl.a. 6 kap. sjölagen, Om befälhavare. Enligt 6 kap. 1 § sjölagen ska fartygets befälhavare se till bl.a. att fartyget är sjövärdigt innan en resa påbörjas och under resan vaka över att fartyget hålls i sjövärdigt skick. Enligt 6 kap. 2 § ska befälhavaren också se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap. Han eller hon ska vidare känna till de påbud och föreskrifter som gäller för de farvatten som fartyget ska trafikera. Befälhavaren bär ansvaret för fartyget enligt regleringen i 6 kap. sjölagen och tilldelas i detta kapitel också andra åligganden. Vissa av dem saknar dock oftast praktisk betydelse för fritidssjöfarten, t.ex. 6 kap. 9 § om att befälhavaren under resan noggrant ska vårda lasten och i övrigt bevaka lastägarens intressen.

Att föra fartyget kommer således i princip att vara detsamma som att föra befäl över fartyget. Sjölagens regler i 6 kap. är visserligen som utgångspunkt tillämpliga även beträffande fritidsfartyg men samtidigt förekommer det inom fritidssjöfarten inte i samma utsträckning som inom yrkessjöfarten att en befälhavare uttryckligen utses.

De avgörande utgångspunkterna för bedömningen av vem ombord som ska anses föra fartyget och därför vara underkastad kravet på behörighetsbevis återfinns således i utfallet av frågorna om vem som utövar de uppgifter som avses 6 kap. sjölagen och särskilt dess 1 och 2 §§. Det bör också framhållas att just framförandet av fartyget, med den innebörd begreppet givits i rättspraxis och beroende på omständigheterna i det enskilda fallet, kan vara en betydelsefull omständighet för bedömningen av vem som ska anses ha fört fartyget. Andra betydelsefulla omständigheter är förekomsten av en överenskommelse bland de ombordvarande om vem som haft det yttersta ansvaret för färden men

också hur ansvarsfördelningen faktiskt sett ut och vem som haft den största sjövanan.

4.4 Tillämpning i förhållande till utlänningar utan hemvist i Sverige

Förslag: Kraven på att inneha behörighetsbevis ska gälla bara den som är svensk medborgare eller utlänning som är folkbokförd i Sverige.

Skälen för förslaget: De skäl som motiverar införandet av ett krav på behörighetsbevis gör sig förstås gällande för alla sjötrafikanter oavsett om de är svenska medborgare eller inte. Det bedöms dock vara praktiskt ogenomförbart att kräva av alla utlänningar att de ska ta ett svenskt behörighetsbevis för att de i fritidstrafik ska tillåtas trafikera svenska farvatten. Sådana krav skulle i praktiken innebära ett avgörande hinder för många av de utlänningar som vill trafikera svenska farvatten med båt som turister. Det är helt enkelt inte rimligt att avkräva utländska turister att de genomför utbildningar och avlägger kunskapsprov enligt den svenska lagstiftningen.

Behörighetskrav för utlänningar såvitt gäller yrkessjöfart regleras i fartygssäkerhetslagen med tillhörande förordningar och myndighetsföreskrifter som i sin tur bygger på internationella konventioner som Sverige tillträtt. Något motsvarande regelverk för fritidssjöfartens del finns inte. Det får därför anses rimligt att när det gäller fritidssjöfarten acceptera de krav som ställs i utlänningens respektive hemland. Skulle det helt saknas krav i hemlandet får även det accepteras för svenska farvattens vidkommande.

De straffsanktioner som ska vara knutna till behörighetskraven, se avsnitt 4.10, kommer därför bara gälla för svenska medborgare och de utlänningar som är folkbokförda i Sverige enligt folkbokföringslagen (1991:481). Utländska personer folk-

bokförda i Sverige kan förväntas stanna så länge här i landet att rättviseskäl talar för att de ska omfattas av behörighetskraven. Mot bakgrund av den tid de kan förväntas stanna i Sverige framstår det inte för den enskilde som lika opraktiskt att de ska omfattas som det gör för utlänningar som saknar anknytning till Sverige.

Ingenting i den föreslagna lagen är emellertid avsett att hindra den utlänning som vill att genomgå utbildning och avlägga kunskapsprov enligt lagen.

4.5 Tillstånd att bedriva utbildning och anordnande av kunskapsprov

Förslag: Fysiska och juridiska personer ska efter tillstånd av Sjöfartsverket kunna bedriva sådan utbildning som behövs för att få ett eller flera av de olika behörighetsbevisen. Ett sådant tillstånd ska kunna återkallas av Sjöfartsverket.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få överlämna åt fysiska och juridiska personer att anordna kunskapsprov, utfärda bevis om avlagda kunskapsprov och ta ut avgift för proven.

Sjöfartsverket ska utöva tillsyn över utbildning och kunskapsprov.

Skälen för förslaget

Utbildning

Mot bakgrund av att vissa behörigheter ska införas är det angeläget att lagen innehåller garantier för att bevis om sådana behörigheter inte utfärdas utan en passande utbildning. Det bedrivs i och för sig redan i dag utbildningar på området. Även

om dessa utbildningar i de allra flesta fall kan anses motsvara högt ställda krav är avsikten nu att göra utbildningen obligatorisk och även att praktiska moment ska göras till obligatoriska inslag i utbildningen, se avsnitt 4.13.

Förutom sjötrafiksäkerhetsskäl talar ordnings- och rättvise-skäl för att man bör ställa vissa grundkrav på kompetens och lämplighet hos dem som vill bedriva utbildningar som kan leda fram till behörighetsbevis. Det är också angeläget att kraven som ställs blir likartade över hela landet. För att uppnå detta föreslås att Sjöfartsverket ska auktorisera de utbildningsorgan som, om de uppfyller kraven, ska få bedriva utbildning. Kraven utformas som i lagen (1998:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter där Vägverket ansvarar för provningen av dem. Lika viktigt för att upprätthålla kravnivån är också att Sjöfartsverket kan återkalla tillståndet om kraven inte längre möts. Det är därför viktigt att verket följer upp utbildningsverksamheten i sin tillsyn.

Som tidigare nämnts förekommer redan i dag frivilliga utbildningar av den karaktär som nu föreslås bli obligatoriska. Dessa utbildningar har på ett förtjänstfullt sätt bedrivits i många år och det är angeläget att denna resurs tas till vara. För stora delar av denna utbildningsverksamhet har dock utbildningen haft sin tonvikt på de teoretiska inslagen och nu föreslås även att praktiska moment blir obligatoriska. Detta hindrar inte att många av de som i dag anordnar relevanta utbildningar kommer att vara lämpade att göra det även i framtiden. Det kan antas att de i de flesta fallen kan få behövligt tillstånd av Sjöfartsverket. Om dessa utbildningsanordnare saknar kompetens för de praktiska utbildningsmomenten måste sådan kompetens emellertid tillföras.

Anordnande av kunskapsprov

Kravet på genomgången utbildning ska förenas med ett krav på godkänt kunskapsprov. Behörighetsbeviset blir därmed ett bevis

på genomgången utbildning med ett godkänt provresultat. På motsvarande grunder som för tillstånd att bedriva utbildning bör Sjöfartsverket få överlämna åt utbildningsorgan att anordna kunskapsprov och ta ut avgift för dessa. Detta kan anges i förordning.

Det är rimligt och lämpligt att de utbildningsanordnare som getts tillstånd att utbilda för de nu aktuella behörighetsbevisen också kan få rätt att anordna kunskapsprov. Det kan i sammanhanget också påpekas att det inom ramen för NFB:s verksamhet för närvarande finns många auktoriserade förhållningsföretag. Dessa individer bör förstås i de allra flesta fall också kunna få anordna kunskapsprov. Däremot bör det finnas en jävsregel som innebär att den som har hållit i utbildningen för en viss person inte får anordna kunskapsprov för just den personen. Detta kan emellertid regleras i förordning.

Det är viktigt att kunskapsproven speglar en rimlig kravnivå och det är därför lämpligt att Sjöfartsverket liksom för utbildningsverksamheten följer upp verksamheten kring kunskapsproven genom tillsyn.

Tjänstedirektivet

De krav för att få bedriva utbildning och anordna kunskapsprov som berörts i detta avsnitt utgör ett led i sådana åtgärder för att förbättra transportsäkerheten som avses i avdelning V i EGFördraget. Tjänsterna att tillhandahålla utbildning och att anordna kunskapsprov får därmed anses utgöra tjänster på transportområdet och omfattas därför inte av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden, jfr. direktivets artikel 2.2 d). Under alla förhållanden uppfyller tillståndsregleringen de krav som ställs i artikel 9 och 16 direktivet och är således icke-diskriminerande, nödvändiga och proportionerliga. Ingenting i den föreslagna regleringen strider heller mot artiklarna 10–13 i direktivet. Det kan dock framhållas att vissa sektorsövergripande

frågor ännu inte är genomförda för svenskt vidkommande, se t.ex. artikel 13.3–4. Det får dock förutsättas att så kommer att ske i samband med att direktivet genomförs i Sverige.

4.6 Utfärdande av behörighetsbevis

Förslag: Sjöfartsverket ska utfärda behörighetsbevis för den som har genomgått föreskriven utbildning och godkänts vid ett kunskapsprov.

För att få behörighetsbevis för fritidsbåt eller fritidsskepp ska man ha fyllt 15 år och för att få behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet ska man ha fyllt 18 år.

Skälen för förslaget: Mot bakgrund av de straffsanktioner, se avsnitt 4.10, som ska vara knutna till behörighetsbevisen bör det ankomma på en myndighet att utfärda dem. Detta sammantaget med den roll som Sjöfartsverket tilldelas i den föreslagna lagen i övrigt medför att det ska ankomma på detta verk att utfärda behörighetsbevisen. Denna myndighet har visserligen i första hand ansvar för yrkessjöfarten. Emellertid finns ingen annan myndighet som har den kunskap om sjöfart i allmänhet som skulle göra den mer lämplig än Sjöfartsverket. Sjöfartsverket sköter för övrigt redan i dag vissa uppgifter som har betydelse för fritidssjöfarten.

Åldersgränser

I de frivilliga utbildningar som finns för närvarande förekommer skiftande minimiåldrar. För s.k. förarintyg för fritidsbåt gäller t.ex. tolv år. Det förekommer i dag att barn som är under 15 år för båt utan att någon vuxen finns med, t.ex. finns det barn boende i skärgården som använder båt för att ta sig till och från skolan. Mot bakgrund av den mognad en 15-åring typiskt sett får

anses ha jämfört med t.ex. en 12-åring är det dock sjösäkerhetsmässigt motiverat att använda sig av en 15-års gräns. I det sammanhanget kan de åldersgränser som gäller för moped och bil tas som jämförelse. Det kan vidare framhållas att en lägre gräns skulle medföra en del praktiska tillämpningsbegränsningar mot bakgrund av att behörighetskravet kommer att vara straffsanktionerat. Beträffande personer som inte fyllt 15 år finns det inte några möjligheter att döma ut straff.

De praktiska konsekvenserna av att en 15-årsgräns införs ska inte överdrivas. Barn under 15 år som behöver transportera sig ensamma på sjön kommer förstås även i fortsättningen att kunna använda en båt som inte omfattas av behörighetskraven.

Däremot bör inga åldersgränser införas för när man ska få börja delta i de utbildningar eller genomgå de kunskapsprov som ska kunna leda fram till behörighetsbevisen. För detta talar flera faktorer. Det skulle vara kontraproduktivt för sjösäkerheten om barn som ofta följer med sina föräldrar i en fritidsbåt inte parallellt skulle tillåtas att delta i utbildningar om gott sjömanskap om de så önskar. Dessutom kommer även ett stort antal båtar som i och för sig inte omfattas av lagens tillämpningsområde att kunna användas av ungdomar som kan vara yngre än 15 år. Även om dessa båtar inte bedömts motivera ett särskilt behörighetsbevis uppkommer inga negativa effekter av att sådana ungdomar ändå har genomgått utbildningar som kan leda fram till ett behörighetsbevis.

Sammanfattningsvis föreslås därför att man ska ha fyllt 15 år för att kunna få behörighetsbevis för fritidsbåt och fritidsskepp. När det gäller behörighetsbeviset för fritidsfartyg för hög hastighet ska dock åldern med hänsyn till den mognad som bedöms behövas för höga hastigheter sättas till 18 år.

4.7 De tre behörighetsbevisens inbördes relation

Förslag: Behörighetsbevis för fritidsskepp ska medföra behörighet för fartyg som omfattas av kravet på behörighetsbevis för fritidsbåt men inte tvärtom.

Behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet ska inte utgöra ett självständigt behörighetsbevis utan vara en påbyggnad på något av de båda övriga behörighetsbevisen. Behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet ska därför få utfärdas endast för den som har något av de båda andra behörighetsbevisen eller för den som uppfyller kraven för behörighetsbevis för fartyg för hög hastighet samtidigt som för behörighetsbevis för fritidsbåt eller fritidsskepp.

Skälen för förslaget: Den som bara innehar ett behörighetsbevis för fritidsbåt ska inte vara behörig för fartyg som omfattas av kraven på behörighetsbevis för fritidsskepp eller för fritidsfartyg för hög hastighet. Den som bara innehar ett behörighetsbevis för fritidsskepp ska i kraft av detta vara behörig för sådana fartyg som omfattas av kravet på behörighetsbevis för fritidsbåt men inte sådana som omfattas av kravet på behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet.

Den ovan beskrivna ordningen är naturlig eftersom den som innehar ett behörighetsbevis för fritidsskepp kommer att ha genomgått en mer omfattande utbildning än den som innehar ett behörighetsbevis för fritidsbåt. Många av de färdigheter som påkallas av att ett visst fartyg kan föras i höga hastigheter är emellertid av speciell art. Samtidigt är färdigheterna som inte påkallas av hög hastighet gemensamma för långsamma och snabba fartyg. Det är därför ändamålsenligt att utbildningen för att få behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet konstrueras som en påbyggnad till de båda andra utbildningarna. Motsvarande bör då gälla utfärdandet av behörighetsbevisen. På så sätt kan behovet av ett fjärde behörighetsbevis undvikas, dvs.

utöver behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp ett för höghastighetsbåtar och ett för höghastighetsskepp.

Ingenting i den föreslagna lagen är dock avsett att hindra att man genomgår utbildningen och avlägger kunskapsprov för höghastighetsfartyg parallellt med någon av de båda andra behörigheterna. Behörighetsbeviset för fritidsfartyg för hög hastighet ska således vara en gemensam påbyggnadsmöjlighet för den som vill vara behörig för ett fartyg av respektive kategori och som dessutom kan framföras i hastigheter om 30 knop eller mer.

4.8 Behörighetsbevisens utformning

Bedömning: Det är lämpligt att behörighetsbevisen gäller från den dag de utfärdas. Det är lämpligt att de innehåller uppgift om innehavarens fullständiga namn och personnummer samt om vilken eller vilka behörigheter som innehavaren har samt ett fotografi av innehavaren. Nu berörda förhållanden kan regleras i förordning.

Skälen för bedömningen: När det gäller frågor om behörighetsbevisens utformning så behöver dessa frågor inte regleras i lagen. I stället ska Sjöfartsverket bemyndigas att meddela föreskrifter i ämnet. I förordningen till den föreslagna lagen bör dock anges att vissa särskilda uppgifter ska finnas med, nämligen namn och personnummer samt vilken eller vilka behörigheter innehavaren har. Lagen ska innehålla ett bemyndigande om detta, se avsnitt 4.12.

En särskild fråga är om behörighetsbeviset bör innehålla ett fotografi av innehavaren. Ett sådant krav kan vara motiverat eftersom det utan fotografi på innehavaren kan vara svårt att fastställa om den som uppvisar behörighetsbeviset är den som beviset är utfärdat för, om den kontrollerade saknar eller vägrar uppvisa legitimationshandling. Eftersom skyldigheten att inneha

och medföra behörighetsbevis föreslås bli straffsanktionerad är det viktigt att det kan konstateras om den som är föremål för kontrollen uppvisar ett behörighetsbevis som verkligen är utställt på honom eller henne. Polisman har enligt 19 § första stycket 2 polislagen (1984:387) rätt att göra en kroppsvisitation i identifieringssyfte, t.ex. att granska körkort eller annan legitimation. Sådan rätt tillkommer emellertid inte kustbevakningstjänsteman och kan endast utnyttjas av en polisman om det finns skäl för gripande, annat omhändertagande eller avlägsnande av vederbörande. Det bör därför resas ett krav på att behörighetsbeviset också ska innehålla ett fotografi av innehavaren. Det är lämpligt att förordningen innehåller ett sådant krav.

4.9 Kontroll av behörighetsbevis

Förslag: Den som för ett fartyg som omfattas av den föreslagna lagen och som är skyldig att inneha behörighetsbevis som utfärdats enligt den föreslagna lagen ska under färd medföra behörighetsbeviset.

Polisman eller tjänsteman vid Kustbevakningen ska ha rätt att stoppa fartyget och begära att behörighetsbeviset överlämnas för kontroll.

Vid kontroller av behörighetsbevis ska polisman och tjänsteman vid Kustbevakningen ha rätt att borda fartyget i syfte att ta reda på om fartyget omfattas av något av kraven på behörighetsbevis. De ska då få mäta fartygets bredd och längd samt föra fartyget i syfte att fastställa dess hastighetskapacitet.

Skälen för förslaget: Enligt 3 kap. 15 § första stycket körkortslagen (1998:488) uppställs ett krav på att den som kör ett fordon som avses i 2 kap. 1 § samma lag ska ha med sig körkortet eller vissa motsvarande handlingar. De ordningsskäl som motiverar denna reglering gör sig också gällande i förevarande

sammanhang och en motsvarande reglering ska därför införas i lagen. Regleringen bör dock konstrueras något annorlunda än i körkortslagen där det bara anges att den som kör ett fordon ska ha med sig körkortet. Mot bakgrund av att flera olika personkategorier undantas från kravet på att inneha behörighetsbevis enligt den föreslagna lagen, se t.ex. avsnitt 4.15 om yrkesmässiga utbildningar, bör kravet att medföra behörighetsbeviset riktas mot den som för fartyg och som är skyldig att inneha ett behörighetsbevis enligt den föreslagna lagen.

Polisen och Kustbevakningen bör svara för övervakningen av att kraven på behörighetsbevis enligt den föreslagna lagen efterlevs. Dessa myndigheter bedriver inom sina respektive verksamhetsområden sjöövervakning. Detta innebär bl.a. att de naturligt finns på platser där kontroll kan bli aktuell. De har också i fråga om annan lagstiftning rätt att utföra kontroller av olika slag. Eftersom behörighetskontrollerna i en del fall kan antas leda till att brott mot reglerna om behörighetsbevis upptäcks, är det en fördel om den som upptäcker brottet också har rätt att rapportera och utreda detta samt eventuellt också att bötfälla den skyldige på platsen. Såväl polisen som Kustbevakningen har de befogenheter som krävs för detta, jfr. 1 § 5 p och 2 § lag (1982:199) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning. För att en kustbevakningstjänsteman ska kunna bötfälla den skyldige på plats behövs dock en ändring av 2 § ordningsbotskungörelsen (1968:498). Polisen har bara sjöpolisverksamhet omkring Stockholm och Göteborg, varför även Kustbevakningen, som bedriver verksamhet i hela landet, bör ges rätt att kontrollera behörighetsbevis. För att dessa myndigheter ska kunna sköta de övervakningsuppgifter som behövs med anledning av den föreslagna lagen behöver de ha rätt att i rutinemässiga kontroller stoppa fartyg och att kontrollera innehav av behörighetsbevis.

Enligt 22 § polislagen (1984:387) får en polisman stoppa ett fordon eller annat transportmedel i ett antal olika situationer. Till exempel får detta ske om det finns anledning att anta att någon som färdas i fordonet har gjort sig skyldig till brott, men

också om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare eller fordons last enligt vad som är särskilt föreskrivet. I 3 kap. 15 § andra stycket körkortslagen regleras en polismans rätt att begära att körkort överlämnas för kontroll. I lagen om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning regleras en kustbevakningstjänstemans befogenheter vid övervakning. Enligt lagens 4 § får en kustbevakningstjänsteman stoppa och visitera fartyg, eller inbringa det till hamn, om det behövs för att utöva de straffprocessuella befogenheter som anges i lagen. Bestämmelsen ger dock ingen rätt att företa rutinkontroller.

Med annat transportmedel i 22 § polislagen torde i och för sig förstås också fartyg. Däremot får det anses tveksamt om den som för ett fartyg kan anses omfattas av bestämmelsens ordalydelse. En särskild reglering bör därför införas som ger en generell rätt att stoppa fartyg och kontrollera innehav av behörighetsbevis. Kustbevakningstjänstemän behöver samma generella befogenhet.

Genom att införa denna rätt att stoppa fartyg kommer kustbevakningstjänstemän dessutom att få samma befogenheter som polismän att bruka våld. Detta följer av 29 § första stycket jämförd med 10 § första stycket 5 polislagen om den av regeringen i propositionen Ökade möjligheter att ingripa mot rattfylleri och sjöfylleri, prop. 2007/08:53, föreslagna ändringen av förstnämnda paragraf antas av riksdagen.

Mot bakgrund av de storleks- och hastighetsgränser som föreslås ligga till grund för kraven på behörighet kommer det inte i alla enskilda fall att vara möjligt att med blotta ögat avgöra om ett visst fartyg omfattas av lagens tillämpningsområde eller inte. Polisman och tjänsteman vid Kustbevakningen bör därför också ha rätt att borda fartyget för att i tveksamma fall vidta undersökningar för att avgöra om det enskilda fartyget omfattas. Det ska därvid vara tillåtet att göra de längd-, bredd- och hastighetsmätningar som behövs för att klarlägga detta förhållande. Någon sådan rätt följer inte av gällande regler och behöver därför införas.

Det ska understrykas att avsikten inte är att införa ett krav på att sådana mätningar alltid genomförs. Ingenting ska hindra en polisman eller en tjänsteman vid Kustbevakningen, om det i ett enskilt fall bedöms vara tillräckligt, i stället väljer att ta del av medförda fartygshandlingar som utvisar nu aktuella förhållanden.

För närvarande pågår Utredningen om Kustbevakningens befogenheter (Fö 2007:2). Av direktiven för utredningen (Dir. 2007:5) framgår att utredaren bl.a. ska se över regleringen av Kustbevakningens brottsbekämpande och ordningshållande verksamhet och lämna förslag till en mer ändamålsenlig och enhetlig författningsreglering. Utgångspunkten är framför allt att regleringen ska vara flexibel och kunna anpassas till nya krav. Mot bakgrund av att utredningen ska redovisa sitt uppdrag först den 30 april 2008 lämnas förslag till reglering av kustbevakningstjänstemäns kontrollbefogenheter i den nu aktuella lagen. Beroende på utfallet av utredningens förslag kan dock regleringen slutligen komma att placeras i annan författning.

4.10 Ansvarsbestämmelser

Förslag: Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet för ett fartyg som omfattas av lagen utan att vara behörig ska kunna dömas till böter. I ringa fall ska inte dömas till ansvar.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att medföra behörighetsbevis ska kunna dömas till penningböter.

Skälen för förslaget

Kriterier för nykriminalisering

Kriminalisering innebär att straff föreskrivs för en viss handling. Bakom kriminaliseringen ligger ett politiskt ställningstagande att gärningen i fråga är så förkastlig att den motiverar en straffsanktion. Kriminaliseringen innebär vidare en grund för polis, åklagare och domstolar att se till att ett straff eller annan påföljd fastställs för den som handlat i strid med straffbudet. Syftet med kriminaliseringen är ytterst att människor ska avhålla sig från det straffsanktionerade beteendet.

Frågor om nykriminalisering diskuterades av regeringen i propositionen Ett effektivare brottmålsförfarande, prop. 1994/95:23. Till grund för denna proposition låg Åklagarutredningens betänkande Ett reformerat åklagarväsende, SOU 1992:61. I propositionen (s. 52–54) framhölls bl.a. följande utgångspunkter.

Kriminalisering som en metod för att söka hindra överträdelse av olika normer i samhället bör användas med försiktighet. Rättsväsendet bör inte belastas med sådant som har ringa eller inget straffvärde. Kriminalisering är inte heller det enda och inte alltid det mest effektiva medlet för att motverka oönskade beteenden. Det allmännas resurser för brottsbekämpning bör koncentreras på sådana förfaranden som kan föranleda påtaglig skada eller fara och som inte kan bemötas på annat sätt.

Regeringen anslöt sig härefter till följande fem faktorer som Åklagarutredningen menade skulle föreligga för att en nykriminalisering skulle framstå som befogad.

- 1) Ett beteende ska kunna föranleda påtaglig skada eller fara.
- 2) Alternativa sanktioner står inte till buds, skulle inte vara rationella eller skulle kräva oproportionerligt höga kostnader.
- 3) Straffsanktion krävs med hänsyn till gärningens allvar.

- 4) Straffsanktion ska utgöra ett effektivt medel för att motverka det icke önskvärda beteendet.
- 5) Rättsväsendet ska ha resurser att klara av den eventuellt ytterligare belastning som kriminaliseringen innebär.

Rekommendationerna har senare även principiellt godtagits av riksdagen. I betänkandet 1994/95:JuU2 s. 6–7 anför justitieutskottet att man i princip instämmer i de uttalanden som gjorts i propositionen om att kriminalisering som en metod för att söka hindra överträdelse av olika normer i samhället bör användas med försiktighet.

Behövs straffsanktioner?

Det är angeläget att de krav på behörighet som föreslås i lagen verkligen efterlevs. Ytterst syftar kraven till att höja kunskapsnivån om gott sjömanskap bland sjötrafikanterna i svenska farvatten. Detta syftar i sin tur till att minska riskerna för olyckor i sjötrafiken. Även om sjöolyckor kan begränsa sig till materiella skador kan också de medföra dödsfall. Att föra fartyg utan att samtidigt vara behörig medför generellt sett en risk för påtaglig skada eller fara. I det sammanhanget bör också de förhållanden angående sjötrafikens karaktär som behandlats i avsnitt 4.1 lyftas fram, dvs. att sjötrafiken blivit alltmer omfattande och att det blivit vanligare med påtagligt snabba fartyg.

Införandet av behörighetsbevis har samma övergripande syfte som motsvarande regleringar för landtrafiken vilka är straffsanktionerade. Även reglerna om onykterhet till sjöss har detta syfte och de är också straffsanktionerade. Andra former av sanktioner än straffsanktioner, t.ex. sanktioner riktade mot fartyget som att på olika sätt begränsa användningen av fartyget, är mot bakgrund av det förhållandevis låga straffvärdet inte lämpliga. De skulle också vara orimliga i de fall det är fråga om ett hyrt eller lånat fartyg. Även om straffvärdet är förhållandevis

lågt är det tillräckligt högt för att sett i belysning av gärningens allvar motivera en straffsanktion.

Motsvarande regleringar för landtrafiken är som tidigare sagts straffsanktionerade och de fungerar väl. Det finns därför goda skäl att anta att en straffsanktion skulle utgöra ett effektivt medel mot det icke önskvärda beteendet.

Sjöpolisen och Kustbevakningen utför redan i dag inom ramen för befintlig verksamhet kontrolluppdrag av den svenska sjötrafiken. Att därtill lägga en kontroll av de förhållanden som avses i den föreslagna lagen kan därför inte innebära ett utökat resursbehov av sådan omfattning att det skulle tala mot en kriminalisering.

Det finns sammanfattningsvis goda skäl som talar för en kriminalisering och inga tillräckligt starka skäl som talar mot. När det gäller straffskalan gäller för biltrafikens del enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott att den som kör bil olovligt kan dömas till böter. Härutöver gäller att den som gör detta vanemässigt kan dömas till fängelse i högst sex månader. Den som kör moped klass I utan att vara behörig kan dömas till penningböter enligt 7 § lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Det saknas för närvarande underlag för att anta att förande av fartyg utan innehav av giltigt behörighetsbevis skulle anta sådana vanemässiga former att ett fängelsestraff skulle vara motiverat. Antagandet kan förstås omprövas om det visar sig vara oriktigt. Samtidigt innebär arten av de olycksrisker som finns att penningböter inte motsvarar straffvärdet. Olovligt förande av fartyg ska därför straffas med dagsböter.

Medförande av behörighetsbevis

Enligt 3 kap. 15 § och 9 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) kan den som kör ett fordon som omfattas av lagen utan att ha med sig sitt körkort eller vissa andra motsvarande handlingar dömas till penningböter. De ordningsskäl som motiverar denna

reglering gör sig också gällande i förevarande sammanhang och en motsvarande reglering ska därför införas i lagen.

Nödregler

Eftersom många fartyg, inklusive fritidsbåtar och fritidsskepp, används tillfälligt som bostad och då väderleksförhållandena kan ändra sig snabbt till sjöss är det nödvändigt att en person som inte har behörighet på egen hand kan flytta ett fartyg utan att straffansvar inträder. Plötsliga olycks- eller sjukdomsfall som drabbar den ombord som har behörighet är en annan situation då det i vissa fall måste vara möjligt för en person utan behörighet att ta över förandet av ett fartyg.

Det följer av 24 kap. 4 § brottsbalken att nöd föreligger när fara hotar liv, hälsa, egendom eller något annat viktigt av rättsordningen skyddat intresse. En gärning som någon begår i nöd utgör brott endast om den med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada som åsamkats annan och omständigheterna i övrigt är oförsvarlig.

En fråga är om det finns anledning att överväga en särskild bestämmelse om nöd för den nu föreslagna lagens vidkommande. För att detta ska vara meningsfullt måste en sådan reglering medföra ett vidare område för ansvarsfrihet än det som redan följer av 24 kap. 4 § brottsbalken.

I många av de situationer som nu är aktuella kan den fara som hotar liv, hälsa, egendom eller något annat av rättsordningen skyddat intresse vara tämligen akut. I sådana fall torde det stå klart att brottsbalkens nödbestämmelse är tillämplig om bara de övriga förutsättningarna är uppfyllda. Emellertid finns åtskilliga situationer på sjön där det är sjösäkerhetsmässigt motiverat att handla innan ett akut läge uppstått, t.ex. väderleksrapporter om kommande dåligt väder som påkallar en flytt av fartyget i syfte att undvika mer eller mindre överhängande faror. Emellertid får nödbestämmelsen, efter omständigheterna i det enskilda fallet,

anses vara tillämplig även i sådana inte omedelbart akuta situationer. I förarbetena till bestämmelsen uttalas följande⁵:

För nödrätt kräves icke, i motsats till vad som gäller beträffande nödvärn, att angreppet är påbörjat eller överhängande, utan det kan vara tillräckligt att faran är nära förestående. Av den föreslagna lagtexten framgår visserligen ej direkt att den hotande faran skall vara överhängande eller nära förestående, men det ligger i nödsituationens natur och framgår av kravet att faran ej skall kunna avvärras på annat sätt att nödrätt kan föreligga endast för att avvärja en fara som är tämligen nära förestående. I den mån faran är avlägsen kunna yppas möjligheter att vidtaga andra åtgärder för dess avvärrande.

Mot bakgrund av detta finns det inte något behov av att vidga det område vid vilket en nödsituation kan anses föreligga med anledning av den nu föreslagna lagen. Att införa en regel som skulle innebära ansvarsfrihet i andra situationer än då fara hotar skulle riskera att urholka de allmänna reglerna om gott sjömanskap. Sammantaget får bestämmelsen i 24 kap. 4 § brottsbalken anses vara tillräcklig för att nödsituationer till sjöss ska kunna undantas från det straffbara området i en godtagbar omfattning.

4.11 Överklagande m.m.

Förslag: Beslut om tillstånd att bedriva utbildning och utfärdande behörighetsbevis enligt lagen ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till Kammarrätten.

Beslut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen ska gälla omedelbart om inte annat beslutas.

⁵ Nytt Juridiskt Arkiv Avd. II 1962 s. 357.

Skälen för förslaget: Det finns två olika slags beslut enligt den föreslagna lagen och dess följdförfattningar som bör kunna överklagas. För det första kan Sjöfartsverket fatta beslut om att ge eller vägra tillstånd att bedriva utbildning eller att återkalla ett redan meddelat tillstånd av detta slag. För det andra kan Sjöfartsverket fatta beslut om att utfärda eller inte utfärda ett behörighetsbevis.

I de fall det är fråga om ett för den enskilde gynnande beslut finns inga motstående enskilda intressen och det finns då inga sakliga skäl mot att låta besluten gälla omedelbart. Om en enskild får ett avslagsbeslut på en ansökan om att få ett behörighetsbevis utfärdat, t.ex. genom att åberopa en annan utbildning än en sådan som bedrivits enligt denna lag saknar frågan om när beslutet ska kunna verkställas praktisk betydelse. När det gäller en enskild som får sitt tillstånd att bedriva utbildning återkallat kan det dock inte uteslutas att det någon gång kan vara olämpligt att låta ett sådant beslut gälla omedelbart och en öppning för att besluta annorlunda ska därför lämnas i lagen.

Beslut i fråga om att godkänna kunskapsprov ska inte vara möjliga att överklaga. Sådana beslut kommer inte att fattas av en myndighet och motsvarande beslut är inte heller möjliga att överklaga enligt lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

4.12 Bemyndiganden

Förslag: Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som avses i den föreslagna lagen samt meddela föreskrifter om

1. utbildning och kunskapsprov enligt den föreslagna lagen,
2. utfärdande av behörighetsbevis enligt den föreslagna lagen,
3. avgifter för myndighets kostnader för utfärdande av behörighetsbevis och tillsyn enligt den föreslagna lagen, och
4. den registrering som behövs för tillämpningen av den föreslagna lagen.

Skälen för förslaget: Det har av den ovan lämnade redogörelsen framgått att Sjöfartsverket kommer att tilldelas flera betydelsefulla uppgifter för att den föreslagna lagen ska kunna genomföras. I några fall anges direkt i lagen att Sjöfartsverket ska ha vissa uppgifter. Härutöver finns ett antal fall där regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer behöver kunna meddela föreskrifter.

Till en början behövs ett bemyndigande om att meddela föreskrifter om utbildning och kunskapsprov, t.ex. om tillstånd att bedriva utbildning. Vidare behövs ett bemyndigande om att meddela föreskrifter om utbildningarna och kunskapsproven, t.ex. dessas innehåll. I nästa avsnitt berörs frågor om vad som när det gäller dessa frågor kan regleras i förordning och vad som kan föreskrivas av Sjöfartsverket.

Härutöver behövs ett bemyndigande angående utfärdande av behörighetsbevisen. Till exempel frågor om behörighetsbevisens utformning, jfr avsnitt 4.8, men också avgifter för bevisens utfärdande och tillsyn enligt lagen. Slutligen behövs ett bemyndigande om den registrering som behövs för tillämpningen av lagen. Frågor om registrering behandlas särskilt i avsnitt 4.17.

4.13 Utbildningskrav

Bedömning: Det är lämpligt att utbildningen innehåller såväl praktiska som teoretiska moment. Detta kan anges i förordning.

Skälen för bedömningen: För att få något av behörighetsbevisen ska man ha genomgått föreskriven utbildning. I förordning ska Sjöfartsverket bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om innehållet i utbildningen.

Förekomst av praktiska inslag i utbildningen är ett viktigt inslag för att införandet av krav på behörighet ska få avsedd effekt. I de förutsättningar som NFB ställt upp för t.ex. förarintyg för fritidsbåt finns inga krav på utan bara rekommendationer om praktiska moment. Däremot finns krav på praktiska utbildningsmoment för kustskepparintyg.

Det är inte lämpligt att i lag eller förordning närmare slå fast vad utbildningarna för respektive behörighetsbevis ska innehålla. Det kan dock i förordning anges att utbildningen ska innehålla såväl praktiska som teoretiska moment och att Sjöfartsverket ska få meddela närmare föreskrifter om detta.

Det kan framhållas att det inte kommer att bli fråga om att man ska genomföra ett praktiskt prov inför en myndighetsperson liknande de uppkörningar som sker för att man ska få bilkörkort. Däremot kommer ett kunskapsprov att genomföras för att man ska få godkänt på utbildningen.

4.14 Undantag

Förslag: Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska kunna meddela undantag från lagens krav.

Bedömning: Det är lämpligt att Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om undantag från lagen i samband med sådana båttävlingar som avses i 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen (1986:300). Detta kan anges i förordning.

Sådana fartyg som brukas i tjänsteutövning i vissa myndigheters verksamhet ska undantas från lagens tillämpning. De myndigheter som avses är Försvarmakten, polisväsendet, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Tullverket och den kommunala räddningstjänsten. Detsamma skall gälla verksamhet som bedrivs av Sjöräddningssällskapet. Detta kan anges i förordning.

Sådana svävare som avses i svävarfartsförordningen (1986:305) undantas lämpligen från lagens tillämpning. Detta kan anges i förordning.

Skälen för förslaget och bedömningen: I ett antal avseenden kommer det att finnas skäl att kunna meddela undantag från den föreslagna lagens krav på behörighetsbevis. Ett sådant exempel berör tävlingsverksamhet. Andra exempel rör fartyg som brukas i vissa myndigheters verksamhet samt svävare. Dessa undantag behandlas närmare i detta avsnitt. Ett antal andra betydelsefulla undantag berörs i nästa avsnitt.

Enligt 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen (1986:300) får länsstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter om bl.a. begränsningar i rätten att utnyttja vattenområden för båttävling. Detta kan ske genom att avlysa ett område där det ska genomföras en båttävling. Inom sådana områden, där övrig trafik alltså är tänkt att vara obefintlig eller begränsad, bör det finnas en möjlighet även för sådana personer som inte hunnit fylla 15 eller 18 år att delta i båttävlingen trots

att den personen på grund av sin ålder ännu inte kunnat ta behörighetsbevis. Det finns ett positivt sjösäkerhetsintresse i att tillåta ungdomar att delta i sådan tävlingsverksamhet och olycksriskerna i sådana sammanhang är under viss kontroll.

Eftersom lagens tillämplighet inte är direkt knuten till begreppet fritidssjöfart eller liknande finns ett behov av att sjöfart i vissa myndigheters verksamhet undantas, vilket t.ex. får betydelse för marinens värnpliktiga som alltså inte bör underkastas lagens krav. Det finns inga skäl att underkasta användningen av sådana fartyg krav på behörighetsbevis eftersom användningen av dem ändå sker under betryggande former. Detsamma gäller fartyg i verksamhet som bedrivs av Sjöräddningssällskapet.

I svävarfartsförordningen (1986:305) regleras användningen av vissa sväware. Sådana omfattas inte av kraven på säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364). Enligt förordningens 3 och 4 §§ får de dock inte användas utan tillstånd såvida det inte är fråga om verksamhet inom vissa särskilt angivna myndigheter. Eftersom användningen av sväware således redan är reglerad genom tillståndskravet i svävarfartsförordningen saknas skäl att låta dessa omfattas av den föreslagna lagen. Undantaget bör konstrueras i relation till svävarfartsförordningens definition av sväware och placeras lämpligen i den föreslagna lagens förordning.

4.15 Andra utbildningar m.m.

Bedömning: Det är lämpligt att Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om i vilken uträkning den som genomgått en yrkesmässig utbildning som är behörighetsgrundande enligt förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal inte ska omfattas av kraven i den föreslagna lagen.

Det är lämpligt att Sjöfartsverket efter ansökan från enskild får besluta att behörighetsbevis för en eller flera av den föreslagna lagens behörigheter ska utfärdas för den som har genomgått och godkänts vid en annan godtagbar nautisk utbildning än sådan som avses i föregående stycke utan att den föreslagna lagens krav på utbildning och kunskapsprov är uppfyllda.

Det är lämpligt att Sjöfartsverket efter ansökan från enskild får besluta att behörighetsbevis för fritidsbåt ska utfärdas för den som är varaktigt boende på en ö som saknar broförbindelse eller reguljär färjeförbindelse med fastlandet utan att den föreslagna lagens krav på utbildning och kunskapsprov är uppfyllda.

Nu aktuella regleringar kan tas in i förordning.

Skälen för bedömningen: Eftersom förslaget innebär att krav på behörigheter ska införas på ett område där det för närvarande i stora stycken helt saknas krav är det angeläget att övergången fungerar så enkelt och smidigt som möjligt. I den utsträckning enskilda personer redan har tillräcklig utbildning i och kunskap om gott sjömanskap finns inga sakliga skäl att underkasta dem den föreslagna lagens utbildnings- och kunskapskrav. En viktig utgångspunkt i det sammanhanget är att en reglering som i och för sig är motiverad av sjösäkerhetsmässiga skäl även beaktar det allmängiltiga intresset av att inte orsaka onödiga hinder och onödigt krångel. En väl avvägd balans mellan dessa intressen måste därför eftersträvas. I det sammanhanget uppkommer

frågan hur vissa yrkesmässiga utbildningar ska behandlas. Vidare uppkommer frågan hur de redan existerande frivilliga nautiska utbildningarna, t.ex. de som bedrivits i enlighet med NFB:s förutsättningar och kunskapskrav, ska behandlas.

Yrkesmässiga utbildningar

Inom yrkessjöfarten finns som påpekats i avsnitt 4.1 en omfattande reglering av behörigheter. I fartygssäkerhetslagen (2003:364) finns en reglering som i korthet innebär att Sjöfartsverket beslutar vilken bemanning ett visst fartyg ska ha eller meddelar föreskrifter, s.k. bemanningsföreskrifter, om detta. I 7 kap. 4 § första stycket 6 i den lagen finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bl.a. behörighet att föra fartyg eller inneha befattning på fartyg. I förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal har regeringen meddelat sådana föreskrifter. I denna förordning finns bestämmelser om villkor och förutsättningar för att man ska få behörighet som fartygsbefäl, t.ex. sjökaptan, och maskinbefäl, t.ex. sjöingenjör. Det finns också regler om specialbehörigheter, t.ex. för tjänstgöring på höghastighetsfartyg.

Generellt gäller att man kan få en viss behörighet om man avlagt en viss examen eller fullgjort en godkänd utbildning samt under vissa tider tjänstgjort i en viss funktion ombord, t.ex. som fartygsbefäl. För att få behörighet som sjökaptan ska man t.ex. ha avlagt sjökaptensexamen och för att få behörighet som fartygsbefäl klass III ska man ha fullgjort en godkänd utbildning. Man ska i båda fallen dessutom uppfylla vissa tjänstgöringskrav. I sammanhanget ska bestämmelsen i 2 kap. 27 § i förordningen om behörigheter för sjöpersonal framhållas. Enligt denna bestämmelse får utbildning som utgör behörighetsvillkor, efter godkännande av Sjöfartsverket, ersättas med likvärdig utbildning vid Försvarmakten eller Kustbevakningen.

Många av de examina och godkända utbildningar som nu är aktuella motsvarar kunskaper som gör den enskilde vida överkvalificerad för att föra sådana fartyg som avses i den nu föreslagna lagen. Det är därför rimligt att sådana personer i en eller annan utsträckning inte omfattas av kraven på behörighetsbevis enligt den föreslagna lagen.

Undantagets tillämplighet bör knytas till genomgången utbildning snarare än innehav av en viss behörighet. De yrkesmässiga utbildningarna kan i och för sig leda till en yrkesbehörighet med därtill hörande yrkesmässigt behörighetsbevis. Dessa gäller dock bara för en tid av högst fem år enligt 6 kap. 2 § förordningen om behörigheter för sjöpersonal. Den som har genomgått nu aktuella yrkesmässiga utbildningar kanske aldrig skaffar någon behörighet, t.ex. för att den enskilde valt en sysselsättning där han eller hon inte behöver detta. Till exempel har en officer i marinen genom de utbildningar som finns inom Försvarsmakten typiskt sett en mycket kvalificerad kunskap om gott sjömanskap. Emellertid har denne inte nödvändigtvis möjlighet eller intresse av att skaffa en behörighet med behörighetsbevis enligt förordningen om behörigheter för sjöpersonal. Eftersom utbildningen även i dessa fall i en eller annan utsträckning bör kunna motsvara kraven på behörighet enligt den föreslagna lagen bör den yrkesmässiga utbildningen snarare än den yrkesmässiga behörigheten vara utslagsgivande.

Sjöfartsverket handhar i sin verksamhet bl.a. frågor om de behörigheter och behörighetsgrundande utbildningar som beskrivits ovan. Verket får mot bakgrund härav, sett i belysning av dess kunskap om sjöfart i allmänhet, anses ha avgjort bäst förutsättningar att avgöra vilka yrkesmässiga utbildningar som bör kvalificera för ett eller flera av kraven på behörighetsbevis enligt den föreslagna lagen.

Frivilliga utbildningar för fritidsfartyg

I avsnitt 3.3 har vissa frivilliga nautiska utbildningar som redan bedrivs och som är utformade enligt NFB:s fastställda förutsättningar och kunskapskrav beskrivits. Dessa utbildningar kan leda fram till bl.a. förarintyg för fritidsbåt och manöverintyg för högfartsbåt och kustepperintyg. Utbildningarna är för fritidsändamål och skiljer sig på det sättet från de under föregående rubrik behandlade utbildningarna. Många av de nu berörda utbildningarna kan antas motsvara de utbildnings- och kunskapskrav som kommer att ställas av den nu föreslagna lagen.

I de frivilliga nautiska utbildningarna av i dag förekommer visserligen ofta inga obligatoriska praktiska moment. En av avsikterna med detta förslag är att så ska bli fallet, se avsnitt 4.13. Det kan dock antas att de allra flesta som genomgått de frivilliga nautiska utbildningar som saknar praktiska moment sedermera fått en godtagbar praktisk övning. Skillnaden är under alla förhållanden inte av sådan sjösäkerhetsmässig betydelse att den bör förhindra möjligheten att kunna växla in vissa av dessa utbildningar och intyg mot ett eller flera av de behörighetsbevis som nu föreslås.

Det är därför rimligt att den som genomgått och godkänts vid en frivillig nautisk utbildning i en eller annan utsträckning ska kunna få behörighetsbevis enligt den nu föreslagna lagen utan att behöva uppfylla lagens krav på utbildning och avlagt kunskapsprov. Dessa personer ska alltså inte behöva genomföra de utbildningar och genomgå de kunskapsprov som föreslås i lagen. På motsvarande grunder som för de yrkesmässiga utbildningarna är Sjöfartsverket den lämpligaste myndigheten att avgöra vilka utbildningar som motiverar att den enskilde kan få ett eller flera av de föreslagna behörighetsbevisen.

Även om flertalet av de utbildningar som avses är sådana som lagts upp med utgångspunkt i NFB:s förutsättningar och kunskapskrav så bör möjligheten inte konstrueras så att detta görs till ett uttalat krav. Det saknas skäl att utesluta liknande godtagbara utländska utbildningar från denna möjlighet. En

utlänning som har en i utlandet genomförd utbildning och som sedermera kommit att bli svensk medborgare eller bosatt sig här i landet ska inte komma i ett sämre läge. Detsamma gäller en svensk medborgare som genomgått en utländsk utbildning.

Ansökan eller föreskrift?

Möjligheten att låta frivilliga nautiska utbildningar kvalificera för ett eller flera av i de lagen föreslagna behörighetsbevisen kan hanteras administrativt på olika sätt. Ett alternativ skulle vara att låta de frivilliga utbildningarnas giltighet beskrivas helt och hållet i en föreskrift. Den enskilde skulle då inte behöva ha någon kontakt med Sjöfartsverket för att efter lagens ikraftträdande vara behörig. Detta alternativ kan tyckas vara tilltalande eftersom det är enkelt för den enskilde.

En nackdel med det nyss beskrivna alternativet är dock att den enskilde inte skulle få ett behörighetsbevis enligt den föreslagna lagen. Detta kommer att medföra komplikationer i samband med de kontroller som ska utföras av polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen. Detta sett i belysning av att det antalsmässigt är fråga om en stor grupp av enskilda innebär att kontrollmyndigheterna i praktiken skulle behöva hantera två parallella behörighetssystem under mycket lång tid. I sammanhanget måste beaktas att NFB:s utbildningar och intyg på sikt kommer att spela ut sin roll såvitt avser förande av de fartyg som omfattas av den föreslagna lagen och därför bör växlas in mot de nya behörighetsbevisen. Vidare torde det vara praktiskt svårgenomförbart för Sjöfartsverket att i föreskrift ange vilka utländska utbildningar som ska anses kvalificera.

Vägande ordningsskäl talar därför för att den enskilde ska ansöka hos Sjöfartsverket om att få ett behörighetsbevis enligt den nya lagen. Verket kan sedan besluta att utfärda ett behörighetsbevis för en eller flera av den föreslagna lagens behörigheter, allt beroende på vilka utbildningar den enskilde genomgått. Det saknas skäl att införa någon tidsbegränsning såvitt avser den nu

berörda möjligheten, dock ska den såvitt gäller utbildningar som bedrivits i Sverige bara stå öppen för utbildningar som avslutats med godkänt resultat före den 1 april 2011.

När det gäller frågan om vilka utbildningar som ska kvalificera för vilka behörighetsbevis är det lämpligt att prövningen av denna fråga i det enskilda fallet överlämnas till Sjöfartverket. Den föreslagna regleringen innebär dock att det ska bli möjligt för Sjöfartsverket att besluta att t.ex. ett förar-bevis för fritidsbåt ska kunna växlas in till ett behörighetsbevis för fritidsbåt.

Det stora flertalet av de utbildningar som kan komma i fråga är sådana som bedrivits enligt NFB:s förutsättningar och kunskapskrav. NFB för också ett register över intyg som utfärdats med anledning av att sådana utbildningar genomgått med godkänt resultat. Det är uppskattningsvis fråga om cirka 300 000 intyg. Registret är visserligen inte fullt ut datoriserat men innebär ändå att det bör finnas goda möjligheter för Sjöfartsverket att utforma ett på samma gång enkelt och rättssäkert ansökningsförfarande inom ramen för förvaltningslagens (1986:233) regler. Till exempel skulle ansökan kunna ske på ett formlöst sätt genom en enkel registrering på Sjöfartsverkets hemsida. Mot bakgrund av den delaktighet Sjöfartsverket har i NFB:s verksamhet kan några praktiska svårigheter för verket att få full tillgång till registret inte förutses.

När det gäller de yrkesmässiga utbildningarna är situationen emellertid i viktiga hänseenden annorlunda. Till att börja med kommer de inte på sikt att få någon minskad betydelse genom den föreslagna lagen. De berör jämförelsevis ganska få personer. Det skulle medföra en svår motiverad administrativ omgång om en person som har t.ex. en sjökaptensexamen skulle vara tvungen att ansöka om att få ut ett behörighetsbevis för att få föra en fritidsbåt av jämförelsevis enkel beskaffenhet.

De som har genomgått relevanta yrkesmässiga utbildningar ska därför inte omfattas av den föreslagna lagens krav på behörighetsbevis i den utsträckning som Sjöfartsverket får föreskriva om. Sjöfartsverket har för övrigt redan i kungörelse om

godkännande av viss utbildning för förare av fritidsskepp (SJÖFS 1985:11) föreskrivit bl.a. vilka utbildningar inom marinen som kan godtas för att man ska uppfylla kraven enligt kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar. Några större praktiska svårigheter att åstadkomma en motsvarande föreskrift för den nu föreslagna lagen kan därför inte förutses.

De i detta avsnitt berörda frågorna regleras lämpligen i förordning med stöd av det bemyndigande om undantag som berörts i föregående avsnitt.

Varaktigt boende på öar utan broförbindelse eller reguljär färjeförbindelse till fastlandet

En annan fråga gäller behandlingen av personer som till följd av sin varaktiga bosättning på en ö saknar en broförbindelse eller reguljär färjeförbindelse till fastlandet. Det är rimligt att sådana personer ska kunna få ett behörighetsbevis för fritidsbåt utan att tvingas genomgå utbildning och avlägga kunskapsprov enligt den föreslagna lagen. Personer i denna grupp kan på goda grunder antas ha en tillräcklig nautisk kompetens för att tillåtas föra båtar som omfattas av kravet på behörighetsbevis för fritidsbåt utan att de genomgått någon formell utbildning. Det är angeläget att denna grupp, som typiskt sett är mer praktiskt beroende av att kunna föra båt än andra, inte underkastas onödiga restriktioner. Däremot finns inte tillräckligt starka skäl för att denna grupp ska kunna få behörighetsbevis för fritidsskepp eller fritidsfartyg för hög hastighet enbart i kraft av sitt varaktiga boende.

Den som vill komma i fråga för denna möjlighet ska kunna ansöka hos Sjöfartsverket om att få ett behörighetsbevis för fritidsbåt. Ett utdrag från folkbokföringsregistret som utvisar att man är bosatt på en ö som uppfyller villkoren bör i allmänhet vara tillräckligt för att visa sitt varaktiga boende. Inga andra villkor ska uppställas för denna möjlighet.

Eftersom undantagsmöjligheten bygger på att personen i kraft av sin bosättning kan antas ha tillräcklig nautisk kompetens saknas skäl att knyta det sålunda utfärdade behörighetsbevisets giltighet till att man även fortsättningsvis är varaktigt bosatt på en ö som uppfyller villkoren.

4.16 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Förslag: Lagen ska träda i kraft den 1 april 2009. Straffbestämmelserna och bestämmelserna om polisens och Kustbevakningens befogenheter ska dock träda i kraft först den 1 april 2011.

Den som den 1 april 2009 fyllt 55 år ska inte omfattas av denna lags krav såvitt avser behörighetsbevis för fritidsbåt.

Skälen för förslaget: Detta förslag bedöms för närvarande kunna antas av riksdagen tidigast någon gång under hösten 2008. Sedan lagen trätt i kraft är det angeläget att de processer som behövs för att lagen ska kunna fungera i praktiken ges erforderlig tid att verka ut. Det är fråga om flera olika processer. Till att börja med måste Sjöfartsverket ges tid att utarbeta de föreskrifter som förutsätts, t.ex. i fråga om utbildningarnas innehåll. Därefter måste utbildningsanordnarna ges rimlig tid att formera sitt utbildningsutbud efter de nya kraven. Utbildningsanordnarna måste ges tid att ansöka om att få bedriva utbildning och anordna kunskapsprov. Vidare måste även de som vill ta behörighetsbevis ges skälig tid att gå de utbildningar som behövs. Slutligen måste Sjöfartsverket ges rimlig tid att behandla den ansamling av ansökningar om att få växla in tidigare frivilliga nautiska utbildningar som kan förväntas.

Under den tid nyss nämnda processer pågår är det inte lämpligt att straffbestämmelserna gäller. Dessa föreslås därför träda i kraft två år efter det att övriga delar av lagen trätt i kraft. Detsamma gäller bestämmelserna om polismäns och kust-

bevakningstjänstemännens befogenheter. Lagens övriga bestämmelser behöver dock träda i kraft så tidigt som möjligt för att i god tid ge Sjöfartsverket, utbildningsanordnarna och de enskilda personer som berörs besked om vad de har att iaktta.

Målsättningen med den föreslagna lagen är förstås att alla de som omfattas av lagens tillämpningsområde ska inneha giltigt behörighetsbevis när de för ett behörighetspliktigt fartyg. Emellertid finns det äldre personer som sammantaget med att de t.ex. varit fiskare eller på annat sätt, inte minst genom flitig fritidstrafik, över lång tid förvärvat kunskaper om gott sjömanskap i sådan omfattning att det kan framstå som orimligt att "sätta dem på skolbänken". Det kan inte förutsättas att samtliga dessa personer har en yrkesmässig utbildning eller en tidigare frivillig nautisk utbildning. Denna grupp påkallar därför en övergångslösning. Därför föreslås en övergångsregel som utformas som ett renodlat åldersundantag utan krav på att visa kunskaper i gott sjömanskap. Åldergränsen bör sättas vid den som fyllt 55 år vid dagen för lagens ikraftträdande. Den grupp personer som är 55 år gamla och som ändå, utan att ha föregående tillräckliga kunskaper om gott sjömanskap, väljer att föra en behörighetspliktig båt kan antas vara så liten att detta förhållande inte bör förhindra en enkel lösning av ett annars svårlöst övergångsproblem. Sjösäkerhetsskäl påkallar dock att detta undantag bara omfattar behörighetsbevis för fritidsbåtar och inte någon av de båda andra kategorierna av behörighetsbevis.

Ett alternativ till den ovanstående enkla lösningen skulle vara att införa en dispensmöjlighet eller liknande. En snarlik lösning på ett i vissa avseenden liknande problem användes i och för sig i kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning. Där var det frågan om en möjlighet att ansöka om utbyte av äldre körkort mot nya. Möjligheten förenades med ett krav på att kunna uppvisa intyg om körvana. Intygen kunde utfärdas bl.a. av polismyndigheten i den ort där körkortshavaren var kyrkobokförd. Statliga och kommunala arbetsgivare och andra arbetsgivare som särskilt medgetts kunde också utfärda intyg.

Någon liknande kategori av intygsutfärdare i det nu aktuella sammanhanget som skulle fungera praktiskt och rättvist finns inte. Det är inte heller lämpligt att låta vem som helst, t.ex. en ”trovärdig” person, intyga förekomsten av gott sjömanskap eftersom det skulle riskera att inbjuda till oförsiktiga intyganden. Mot denna bakgrund kan en renodlad direkt i författningen given åldersdispens anses godtagbar.

Ingenting i den föreslagna lagen ska dock hindra att den som uppfyller förutsättningarna i övrigt kan få ett behörighetsbevis för fritidsbåt även om han eller hon vid lagens ikraftträdande fyllt 55 år.

4.17 Registrering

Förslag: Behörigheter att föra fartyg enligt den nu föreslagna lagen ska registreras. Detta ska ske inom ramen för lagen om (2001:558) om vägtrafikregister.

Lagen om vägtrafikregister innehåller i fråga om personuppgifter en reglering om för vilka ändamål registret ska tillhandahålla uppgifter. I den särskilda regeln i det sammanhanget om verksamhet för vilken stat eller kommun ansvarar enligt lag eller annan författning ska den nu föreslagna lagen läggas till.

I lagen om vägtrafikregister ska i uppräkningsdelen av om vilka uppgifter som förs in i vägtrafikregistret behörighet enligt den nu föreslagna lagen läggas till.

Skälen för förslaget: Innehav av de olika formerna av behörigheter som nu avses behöver registreras i ett officiellt register. Det föreslås visserligen inte någon möjlighet att återkalla behörighetsbevisen som skulle kunna motivera ett register. I samband med de kontroller av behörighetsbevis som polisman eller tjänsteman hos Kustbevakningen ska kunna göra är det emellertid av vikt att det finns lättåtkomliga uppgifter om inne-

hav av behörighetsbevis i ett register, t.ex. för att bekräfta eller avfärda misstankar om att ett behörighetsbevis är förfalskat. För den enskilde kan det också i vissa situationer vara angeläget att kunna visa att han eller hon är innehavare av behörighetsbevis på annat sätt än med själva beviset, t.ex. om man tappar bort beviset och därför behöver ett nytt.

Det är vidare viktigt att registret har hög tillgänglighet och är driftssäkert. Det bör bl.a. för att underlätta kontrollmöjligheterna för t.ex. en tjänsteman vid Kustbevakningen vara tillgängligt i princip hela dygnet. Det får inte heller finnas någon risk att registret upphör på grund av att en viss verksamhet där registret finns förändras. Det bör därför ankomma på en statlig central myndighet att hålla registret. Frågan är då hur en sådan registrering kan ordnas på lämpligaste sätt.

I lagen (2001:558) om vägtrafikregister (LVTR) finns inte bara regler om registrering av fordon utan även regler om registrering av behörigheter. I 5 § 1 LVTR anges att vägtrafikregistret i fråga om personuppgifter ska ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar för enligt lag eller annan författning i fråga om ett antal olika förhållanden. Ett av dessa är den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt bl.a. körkortslagen, yrkestrafiklagen eller luftfartslagen.

Enligt 6 § LVTR förs det i vägtrafikregistret in uppgifter som avser bl.a. behörighet enligt körkortslagen att föra fordon, förarutbildning och förarprov och det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen. I samma paragraf anges även att innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att få föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg ska föras in i registret. Enligt 7 § LVTR är Vägverket personuppgiftsansvarigt för registret. Enligt lagens 8 § får direktåtkomst till registret medges endast för sådana ändamål som är angivna i 5 § 1–3 LVTR i enlighet med föreskrifter meddelade av regeringen.

Enligt 1 kap. 1 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister (FVTR) är Vägverket central registermyndighet för

vägtrafikregistret. Av 2 kap. 2 § FVTR framgår att i fråga om körkortsregistret ska de uppgifter som framgår av bilaga 2 till förordningen föras in i vägtrafikregistret. Av bilaga 2 framgår också vilken myndighet som svarar för att respektive uppgifter förs in i registret. I förordningens 4 kap. finns regler om sökning och utdrag ur vägtrafikregistret.

Mot tanken att låta registrera innehav av de behörigheter som avses i den föreslagna lagen i vägtrafikregistret kan det förstås invändas att vägtrafikregistret är avsett att ha som huvudsakligt ändamål att behandla uppgifter om till vägtrafiken knutna behörigheter. Detta har emellertid inte hindrat att även i förhållande till detta ändamål tämligen perifera behörigheter behandlas i registret, såsom registrering av behörigheter enligt luftfartslagen (1957:297). I dag registreras dessa förhållanden i körkortsregistret för att Luftfartsverket på ett tidigt stadium ska få underrättelser om körkortsåterkallelser eller om det på något annat sätt har framkommit någon omständighet som bör föranleda att körkortet återkallas. Underrättelserna fyller en viktig funktion för flygsäkerheten.

Behörighetsbevisen enligt den nu föreslagna lagen föreslås visserligen inte kunna återkallas varför något direkt till flyget motsvarande intresse av att registrera uppgifter i vägtrafikregistret inte finns. Mot bakgrund av att det trots allt finns ett behov av registrering och att ett fungerande register för olika former av behörigheter redan finns är det rationellare att lägga till de nu aktuella behörigheterna än att skapa ett helt nytt register för dem.

De lagtekniska ändringar som behövs för att åstadkomma den ovan beskrivna målsättningen är tämligen begränsade. I 5 § första punkten LVTR behövs ett tillägg för att registret som ändamål ska ha att tillhandahålla uppgifter för behörigheter enligt den nu föreslagna lagen. I 6 § fjärde punkten samma lag behövs ett tillägg för att det i registret ska föras in uppgifter som avser innehav av de behörigheter som krävs för fartyg enligt den nu föreslagna lagen. I övrigt behövs inga lagändringar för att få lagen att fungera för den nu föreslagna lagens vidkommande.

Därutöver kommer ett antal ändringar i FVTR att behövas, t.ex. vad gäller frågan om direktåtkomst till registret.

Det kommer inte att införas någon årlig registerhållningsavgift för att innehavet av behörighetsbevis ska vara registrerat.

5 Konsekvensanalys

Kostnader för den enskilde

Med förslaget till lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp införs alltså ett obligatoriskt krav på behörighetsbevis. Det stora antal personer som i dag har genomgått och godkänts vid en frivillig nautisk utbildning ska kunna få behörighetsbevis enligt den nu föreslagna lagen i en eller annan utsträckning utan att behöva uppfylla lagens krav på utbildning och avlagt kunskapsprov. För att få ett behörighetsbevis utfärdat enligt den föreslagna lagen måste den enskilde ansöka om detta hos Sjöfartsverket. En administrativ avgift på några hundra kronor, uppskattningsvis 200–300 kronor, för få ett behörighetsbevis utfärdat kommer att bli aktuell för den enskilde. Detta kan jämföras med kostnaden för förnyelse av körkort eller förarbevis moped klass I och för terrängskoter. Kostnaden för tillverkning, fotografering och expeditionsavgift ligger på cirka 250 kronor.

De personer som saknar den i föregående stycke beskrivna möjligheten kommer att bli tvungna att genomgå en utbildning och avlägga kunskapsprov enligt lagen. Det bedrivs redan i dag ett stort antal fritidsbåtsutbildningar. Kraven på dessa utbildningar är höga då förutsättningarna och kunskapskraven fastställs av NFB. Den föreslagna lagen innebär på sätt och vis att Sjöfartsverket tar över NFB:s roll vad gäller att fastställa förutsättningar och kunskapskrav. Mot denna bakgrund saknas

det skäl att anta att den nya utbildningen och kunskapsprovet för behörighetsbevisen kommer att bli väsentligt dyrare än vad motsvarande utbildningar är för närvarande. I dag kan en förarintygsutbildning kosta mellan ettusen och tretusen kronor inklusive material och prov. Vissa kostnadsökningar på grund av att praktiska moment ska bli obligatoriska kan dock förutses.

Den grupp av hantverkare och andra näringsidkare som behöver båt för att transportera sig i skärgården och som inte omfattas av den yrkesmässiga behörighetsregleringen men som kommer att omfattas av den nya lagen kommer att behöva behörighetsbevis. Det finns dock anledning att anta att många personer som använder fartyg i sin näringsverksamhet redan innehar en utbildning som kan ge rätt att få behörighetsbevis enligt den föreslagna inväxlingsmöjligheten. Under alla förhållanden kan det på goda grunder antas att en sådan hantverkare kommer att ha ett intresse av att kunna använda sin båt eller annan båt även i trafik som inte är näringsrelaterad. Han eller hon kommer då ändå att vara tvungen att skaffa behörighetsbevis enligt den nya lagen och förslaget får härigenom mycket begränsade effekter för denna grupp näringsidkare. Om personen i fråga saknar en tidigare utbildning kommer förslaget att innebära en engångskostnad för den enskilde näringsidkaren på runt några tusenlappar.

Kostnader för Sjöfartsverket

Förslaget medför ett antal nya arbetsuppgifter för Sjöfartsverket. Dessa är bl.a. utfärdande av behörighetsbevis, utarbetande av olika föreskrifter, auktorisation av anordnare av utbildning och kunskapsprov samt tillsyn över utbildningsverksamheten och verksamheten kring kunskapsproven. Dessutom kan det konstateras att det blir fråga om en inledande ansamling av ansökningar om att få tidigare frivilliga nautiska utbildningar inväxla till nya behörighetsbevis. Det finns cirka 300 000 olika

intyg utfärdade av NFB som under en övergångsperiod kan komma att bli föremål för Sjöfartsverkets prövning.

Nu beskrivna arbetsuppgifter kan antas innebära behov av ett visst antal årsarbetskrafter i ett inledande skede. Därefter kommer systemet kring den nya lagen att övergå till ett förvaltningskede där behovet av årsarbetskrafter kan uppskattas till omkring hälften av det inledande behovet.

Kostnaden för den nya verksamheten, såsom utfärdande av behörighetsbevis, utarbetande av olika föreskrifter, auktorisation av utbildare och anordnare av kunskapsprov samt tillsyn över utbildningsverksamheten och verksamheten kring kunskapsproven, som åläggs myndigheten kommer att finansieras med avgifter. En administrativ avgift för utfärdandet av behörighetsbevis kommer att tas ut. Den administrativa avgiften föreslås även täcka kostnader runt registerhållande. Avgiften uppskattas ligga runt några hundralappar. I lagen föreslås en möjlighet för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt lagen.

Kostnader för Vägverket

Enligt förslaget ska utfärdade behörighetsbevis registreras och detta ska ske inom ramen för det befintliga Vägtrafikregistret. I ett övergångsskede kommer vissa investeringskostnader av engångsnatur att uppkomma. Storleksmässigt kan det röra sig om en ökad kostnad på drygt en halv miljon kronor. Någon nämnvärt ökad arbetsbelastning för myndigheten därefter kan inte förväntas med anledning av förslaget utan detta bör kunna finansieras inom befintliga ramar.

Kostnader för polisen och Kustbevakningen

Enligt den föreslagna lagen är det polisen och Kustbevakningen som bör svara för kontroll av att lagen efterlevs. Dessa myndig-

heter utför redan i dag övervaknings- och kontrollarbete i de geografiska områden som är aktuella. Detta innebär bland annat att de redan finns på platser där kontroller kan bli aktuella. Mot denna bakgrund torde inte polisens och Kustbevakningens kontroller av fritidsbåtstrafiken påverkas i någon större omfattning av att förslaget om behörighetsbevis införs. Genom lagen tillkommer endast ännu ett moment i detta arbete. Något behov av att anställa fler personer eller investera i fler fartyg bedöms inte föreligga. De förändringar som uppkommer bedöms kunna finansieras inom befintliga ramar.

Kostnader för domstolarna och Åklagarmyndigheten

Beslut om tillstånd att få bedriva utbildning kommer att kunna överklagas. Detsamma gäller beslut om att utfärda behörighetsbevis, däribland möjligheten att växla in tidigare nautiska utbildningar. Den första gruppen kommer att beröra en liten grupp fysiska och juridiska personer och antalet ärenden bedöms bli mycket litet. När det gäller utfärdande av behörighetsbevis finns visserligen en potentiellt stor ärendegrupp på grund av möjligheten att växla in tidigare nautiska utbildningar. Detta kan innebära att förvaltningsdomstolarna inledningsvis får ändrade kostnader innan en mera tydlig praxis har etablerats. Antalet ärenden bedöms trots detta inte bli särskilt stort. Detta mot bakgrund av att den nya lagens indelning av behörigheter företer likheter med den indelning som gäller för de utbildningar som bedrivits i enlighet med NFB:s förutsättningar och kunskapskrav. Några större svårigheter att tämligen snabbt etablera en fast praxis torde därför inte föreligga.

De nya bestämmelser som föreskriver straffansvar innebär nya uppgifter för åklagare och nya ärenden vid de allmänna domstolarna. Antalet ärenden blir sannolikt ganska begränsat. Genom befogenhet för polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen att utfärda ordningsbot för förseelsen att inte medföra behörighetsbevis, kan belastningen på åklagare och de

allmänna domstolarna minska. För såväl de allmänna förvaltningsdomstolarna och de allmänna domstolarna bedöms kostnaderna kunna finansieras inom befintliga anslag.

Det bör följas upp vilka konsekvenser införandet av nu aktuella bestämmelser får för rättsväsendets myndigheter för att vid behov kunna återkomma i frågan.

Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män

Förlaget bedöms inte få några egentliga konsekvenser för jämställdheten för mellan kvinnor och män. Flertalet av dem som har förarintyg eller skepparexamen i dag är män. Ett obligatoriskt krav på behörighetsbevis kan leda till att fler kvinnor genomgår fritidsbåtsutbildningen.

6 Författningskommentarer

6.1 Förslag till lag om behörighetsbevis för fritidsbåt och fritidskepp

1 §

Paragrafen anger vad lagen handlar om samt innehåller vissa avgränsningar av dess tillämpningsområde. Lagen handlar om behörighet att få föra vissa fartyg, vilka definieras närmare i lagens 3 §.

Lagen ska inte tillämpas på sådana fartyg som omfattas av fartygssäkerhetslagens (2004:364) regleringar om fastställd säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter. Fartygssäkerhetslagens regler fylls ut av fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) samt myndighetsföreskrifter. Sådana fartyg som under en viss resa i och för sig inte framförs i fritidssjöfart men som inte heller omfattas av den ovan nämnda yrkesmässiga regleringen kommer alltså att omfattas av denna lags krav. Detta dock bara under förutsättning att fartyget omfattas av de hastighets- och storlekskriterier som gäller enligt lagens 3 §.

2 §

I paragrafen ges den definition av fartyg som ska gälla enligt lagen. Den ansluter till den definition som finns i sjötrafikförordningen (1986:300) som i sin tur bygger på regel 3 i de internationella sjövägsreglerna. Definitionen omfattar alla de fartyg som i dagligt tal kallas båtar eller skepp. Härutöver

omfattas även sportbetonande farkoster, t.ex. vattenskotrar. Att vissa svävare, som också är fartyg, undantas från kraven på behörighetsbevis framgår av förordningen till lagen.

I lagen avses med indelningen båt, skepp och fartyg detsamma som i 1 kap. 2 § sjölagen(2004:1009).

3 §

Lagen ska inte vara tillämplig på alla fartyg utan vissa hastighets- och storlekskriterier ska gälla. I paragrafen anges de tre olika kategorier av fartyg som lagen är tillämplig på och vilka avgränsningar som ska gälla för de tre respektive kategorierna. De tre kategorierna är fritidsskepp, fritidsbåt och fritidsfartyg för hög hastighet.

Med installerad motordrift avses såväl motorer som finns inbyggda i själva fartygskonstruktionen som en separat motor som anbringats på fartyget.

Storlekskriterierna avseende längd och bredd ska bedömas på samma sätt som enligt definitionen av skepp i 1 kap. 2 § sjölagen (1994:1009). Med skrovets största längd avses det mått som med en direkt översättning av den engelska termen "length over all" brukar betecknas som "längd över allt" ofta förkortat "löa". Vid beräkning av skrovmått skall hänsyn inte tas till t.ex. bogspröt eller roder. Samma beräkningsgrunder ska gälla den gräns om tio meter som inte berör fritidsskeppen utan fritidsbåtarna.

Hastighetskriterierna ska bedömas utifrån fartygets hastighetskapacitet med motordrift genom vatten. Detta är en beskrivning av fartygets hastighetskapacitet utan inverkan av vind eller strömmar. Bedömningen av hastighet har behandlats mer utförligt i avsnitt 4.2.

4 §

Kraven på behörighetsbevis ska alltså enligt föregående paragraf inte gälla alla fartyg. I den nu aktuella bestämmelsen anges de tre olika kategorier av behörigheter med tillhörande behörighetsbevis som ska införas. Vart och ett av behörighetsbevisen

anknyter med sitt namn till en av kategorierna av fartyg som anges i lagens 3 §.

Sjöfartsverket ska utfärda behörighetsbevis för en eller flera av behörigheterna under förutsättning att den som ansöker om behörighetsbevis uppfyller vissa krav. Kraven är förutom i paragrafen angivna åldersgränser att man ska ha genomgått föreskriven utbildning och godkänts vid ett kunskapsprov.

Lagen innehåller inga regler om innehållet i utbildningarna eller kunskapsproven. I lagens 16 § finns dock ett bemyndigande angående dessa förhållanden. I förordningen anges vissa förhållanden som utbildningen och kunskapsprovet ska innehålla och i övrigt bemyndigas Sjöfartsverket att meddela föreskrifter om dessa frågor.

5 §

Paragrafen anger de olika behörighetsbevisens inbördes relation och har behandlats i avsnitt 4.7.

6 §

Paragrafen anger kraven för att man ska vara behörig att föra ett fartyg som omfattas av lagen. I paragrafen anges att den som för ett fartyg som omfattas av någon av kategorierna i 3 § ska ha ett därtill föreskrivet behörighetsbevis. En sådan person är alltså behörig.

Den som är skyldig att inneha behörighetsbevis är således den som för fartyget. Detta rekvisit är hämtat från kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar. De avgörande utgångspunkterna för den praktiska bedömningen av vem ombord som ska anses föra fartyget och därför vara underkastad kravet på behörighetsbevis återfinns i svaret på frågan om vem som utövar de uppgifter som avses 6 kap. sjölagen och särskilt dess 1 och 2 §§. Den som för fartyget är således i princip densamme som den som för befälet. Det kan också framhållas att just styrandet eller andra delar av framförandet av fartyget såsom navigering, beroende på omständigheterna i det enskilda fallet, kan vara en betydelsefull omständig-

het för bedömningen av vem som ska anses ha fört fartyget. Andra betydelsefulla omständigheter är förekomsten av en överenskommelse bland de ombordvarande om vem som haft det yttersta ansvaret för färden men också hur ansvarsfördelningen faktiskt sett ut och vem som haft den största sjövanan.

Rätten att föra ett fartyg som omfattas av lagen – att vara behörig – är knuten till innehav av behörighetsbevis och inte till att man i och för sig uppfyllt kraven för att få behörighet. Systematiken följer i detta avseende den som gäller enligt körkortslagen (1998:488), jfr. 2 kap. 1 § och 3 kap. 1 § första stycket 4 körkortslagen. Distinktionen får i och för sig begränsad betydelse för denna lags del mot bakgrund av att det inte är möjligt att återkalla behörighetsbevisen. Den kan dock få praktisk betydelse för det fall någon genomgått föreskriven utbildning och godkänts vid ett kunskapsprov men därefter valt att inte vända sig till Sjöfartsverket för att få ett behörighetsbevis utfärdat. En sådan person är alltså inte behörig.

7–9 §§

I paragraferna regleras frågor om utbildning och kunskapsprov enligt lagen. Paragraferna har behandlats närmare i avsnitt 4.5.

10 – 11 §§

I 10 § uppställs krav på att den som för ett fartyg som avses i 3 § och som är skyldig att inneha ett behörighetsbevis som utfärdats enligt lagen under färd ska medföra behörighetsbeviset. Paragrafen har konstruerats något annorlunda än motsvarande reglering i körkortslagen (1998:488). Där anges det bara att den som kör ett fordon ska ha med sig körkort eller vissa andra motsvarande handlingar. Här är det den som för ett fartyg och som är skyldig att inneha ett behörighetsbevis som utfärdats enligt lagen som ska ha det med sig. Denna utformning ska ses mot bakgrund av de personkategorier som har ansetts böra undantas från lagens krav på behörighetsbevis och som därför inte är skyldiga att inneha något bevis. Personkategorierna som avses är de som vid lagens ikraftträdande fyllt 55 år, de som

innehar en yrkesmässig utbildning som kvalificerar för att föra ett visst fartyg samt utlänningar som inte är folkbokförda i Sverige. Personer i dessa kategorier som ändå frivilligt valt att ta ett behörighetsbevis ska inte behöva medföra det under straffansvar. Detta eftersom det inte kan anses rimligt att de på grund en frivillig åtgärd ska komma att omfattas av straffbestämmelsen i 13 §.

Sådana personer som fått ett behörighetsbevis utfärdat i kraft av en tidigare nautisk utbildning eller sitt varaktiga boende, jfr. 18 § i den föreslagna förordningen, omfattas dock av skyldigheten att medföra behörighetsbeviset eftersom de är skyldiga att inneha ett behörighetsbevis då de för ett fartyg som omfattas av den föreslagna lagen.

Vidare regleras i 11 § de kontrollåtgärder som får utföras av polisman och tjänsteman vid Kustbevakningen i syfte att klarlägga om fartyget omfattas av behörighetskraven.

Paragraferna har i behandlats närmare i avsnitt 4.9.

12 §

I paragrafen föreskrivs straffansvar för den som för ett fartyg utan att vara behörig enligt 6 §. Hänvisningen till 6 § innefattar alltså även dess tredje stycke, vilket innebär att straffsanktionen bara kan träffa den som är svensk medborgare eller den utlänning som är folkbokförd i Sverige. Påföljden är dagsböter.

Regeln anknyter till de avgränsningar som gäller enligt 3 § och det ankommer alltså på den enskilde att bedöma om fartyget är behörighetspliktigt eller inte, och om det är det vilket behörighetsbevis som krävs. Några svårigheter för en enskild att bedöma ett fartygs längd eller bredd kan inte förutses. När det gäller hastighetskriteriet är det emellertid inte lika enkelt för den enskilde att göra sådana bedömningar.

Det är fartygets hastighetskapacitet genom vatten som är det avgörande kriteriet. Detta anges direkt i lagens ordalydelse. Några svårigheter för en båtförsäljare att lämna information vid inköpstillfället om vad just den aktuella båtmodellen har för hastighetskapacitet genom vatten kan inte förutses. Den enskilde

bör förstås också kunna lita till ett sådant besked om det lämnas på ett vederhäftigt sätt, t.ex. genom en broschyr eller annan dokumentation om den aktuella båtmodellen. En enskild som förlitat sig på sådan information och sedan valt att inte skaffa något behörighetsbevis kan oftast inte, beroende på omständigheterna i övrigt, anses ha varit oaktsam även om det skulle visa sig att båtens fartresurser trots allt var högre. Han eller hon kommer då inte att kunna straffas enligt denna straffbestämmelse. Dessa överväganden har samma giltighet för båda de behörighetsbevis som är knutna till ett hastighetskriterium. I situationer där den enskilde lånat ett fartyg eller är medveten om att ett visst fartyg genomgått förändringar vad gäller motorstyrka i förhållande till en ursprunglig konstruktion kan det vara svårare att ha en exakt uppfattning om fartygets fartresurser. Mindre ursäktliga missbedömningar vad gäller fartygets hastighetsresurser ska emellertid inte heller i sådana situationer medföra att man kan anses ha varit oaktsam i straffbestämmelsens mening.

I ringa fall ska inte dömas till ansvar. Det straffria området är avsett för rena undantagssituationer där handlandet inte framstår som straffvärt. Om det t.ex. under färd framkommer att någon som utgett sig för att vara behörig i själva verket inte är det ska en annan obehörig person som tar över förandet av fartyget i syfte att föra det till hamn inte straffas.

13 §

Paragrafen har utformats med ledning av en liknande straffreglering i 9 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) och motiveras av motsvarande ändamålsskäl.

Bestämmelsen i punkten 2 innebär att innehavaren av behörighetsbevis inte ska straffas om det vid en kontroll bevisligen framgår att han eller hon innehar ett behörighetsbevis. Kan någon registerkontroll inte göras men har identiteten av den som fört fartyget kunnat fastställas bör inte heller någon straffbar överträdelse anses föreligga. För identitetens fastställande bör i allmänhet ställas krav på en legitimationshandling med fotografi.

14–15 §§

Paragraferna innehåller regler om när beslut enligt lagen gäller och om överklagande av beslut.

16–17 §§

Paragraferna innehåller bemyndiganden som behövs i lagen och har behandlats närmare i avsnitt 4.12 – 4.16.

6.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

5 – 6 §§

I paragraferna behandlas frågor om var och hur de nya behörigheterna ska registreras. Detta ska alltså ske i det befintliga vägtrafikregistret och detta föranleder vissa tillägg i 5 och 6 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister. I den lagens 5 § görs ett tillägg i fråga om vilka ändamål som registret får innehålla personuppgifter. I 6 § lagen om vägtrafikregister görs ett tillägg för de nu föreslagna behörigheterna i fråga om vilka uppgifter som förs in i registret.