Båtliv

Samhället och fritidsbåtarna

Betänkande av Fritidsbåtutredningen

SOU 1974:95

Båtliv

Samhället och fritidsbåtarna

Betänkande av Fritidsbåtutredningen

SOU 1974:95

Ref

Statens offentliga utredningar
1974:95
Jordbruksdepartementet

Båtliv

Samhället och fritidsbåtarna

Betänkande av Fritidsbåtutredningen
Stockholm 1974

Omslagsbild Jan Mark
Omslagsarrangemang Håkan Lindström
ISBN 91-38-02141-2
Göteborgs Offsettryckeri AB
Stockholm 1974

Till Statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet

Genom beslut den 29 juni 1970 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för jordbruksdepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga med uppdrag att utreda de frågor som hör samman med fritidsbåttrafiken.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallades den 10 juli 1970 som sakkunniga landshövdingen Karl Frithiofson, tillika ordförande, riksdagsledamöterna Gillis Augustsson och Anders Dahlgren, ingenjören Sven Nylander samt dåvarande chefen för Stockholms stads idrotts- och friluftsstyrelse numera kulturchefen Bengt Schelin.

Såsom experter åt de sakkunniga förordnades den 10 juli 1970 sjöfartsrådet Peter Simonsson, byrådirektören Carl-Edvard Brändström samt departementssekreteraren Fredrik Damgren.

Kretsen av experter har sedermera efter framställning från utredningen utökats. Sålunda har den 5 april 1972 som experter även förordnats byrådirektören Stig Göransson och direktören Kaj Hartelius samt den 13 januari 1974 hovrättsassessorn Tord Isberg och hovrättsrådet Lennart Sjöstedt.

Till sekreterare åt de sakkunniga förordnades länsassessorn Katrin Mehr den 15 oktober 1970 och som biträdande sekreterare redaktören Bertil R. Widerberg den 1 januari 1973.

De sakkunniga antog namnet Fritidsbåtutredningen.

Utredningen får härmed överlämna sitt betänkande.

Till betänkandet fogas särskilda yttranden av ledamoten Nylander, experterna Sjöstedt och Simonsson samt kommentar av utredningens ordförande med anledning av Simonssons yttrande.

Stockholm i december 1974

Karl Frithiofson

Gillis Augustsson

Anders Dahlgren

Sven Nylander

Bengt Schelin

/Katrin Mehr

Bertil Widerberg

Innehåll

Författningsförslag

Förslag till
Lag om ändring i sjölagen (1891 nr 35 s. 1)

Härigenom förordnas i fråga om sjölagen (1891 nr 35 s. 1) att 70 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	70 §
	Befälhavare på handelsfartyg eller fiskefartyg skall ofördröjligen avgiva skriftlig rapport till sjöfartsverket
	1. när någon i samband med fartygets drift har eller kan antagas hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;
	2. när någon ombordanställd i annat fall har eller kan antagas hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;
	3. när någon i annat fall än som avses under 1 och 2 har eller kan antagas hava drunknat från fartyget eller avlidit ombord och begravts i sjön;
	4. när allvarlig förgiftning har eller kan antagas hava inträffat ombord;
	5. när fartyget stött samman med annat fartyg eller stött på grund;
	6. när fartyget övergivits i sjön;
	7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydenhet har eller kan antagas hava uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget; eller
	8. när förskjutning av någon betydenhet inträffat i lasten.
	Befälhavare på fartyg skall vidare avgiva rapport till sjöfartsverket, när i anledning av händelse som inträffat eller kan antagas hava inträffat i samband med fartygets drift verket påfordrar det eller sjöförklaring skall avgivas enligt 302 §.
	Rapporten, som upprättas enligt formulär som fastställes av sjöfartsverket, skall innehålla utförlig redogörelse för händelsen och de omständigheter som kunna tjäna till ledning för bedömandet av dess orsaker. Den skall upptaga fullständig avskrift av vad som antecknats om händelsen i fartygets dagböcker och kladdar till dem.
	Bestämmelser om sjöförklaring och befälhavares åligganden därvid meddelas i 12 kap.
	Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan besluta om skyldighet att, utöver vad som anges i första stycket,

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	anmäla händelse som sägs i nämnda stycke, tillbud till sådan händelse eller händelse, som medfört kroppsskada som ej är att anse som ringa.

Denna lag träder i kraft den .....

Förslag till
Förordning om ändring i kungörelsen (1965:908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg

Härigenom förordnas i fråga om kungörelsen (1965:908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg

dels att i 6 kap. skall införas tre nya paragrafer, 9 - 11 §§ av nedan angivna lydelse,

dels att i 7 kap. skall införas tio nya paragrafer, 15 - 24 §§, och närmast före 15 § ny rubrik av nedan angivna lydelse,

dels att i 8 kap. skall införas två nya paragrafer, 2 och 3 §§, av nedan angivna lydelse,

dels att 10 kap. 1 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	6 kap.
	9 §
	Fartyg, som ej användes yrkesmässigt och vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, får föras endast av den som har avlagt skepparexamen enligt kungörelsen (1960:488) om lägre nautisk och maskinteknisk utbildning, har examens- eller avgångsbetyg från kurs vid nautisk linje vid sjöbefälsskola i riket eller har annan utbildning som sjöfartsverket efter samråd med naturvårdsverkets nämnd för båtliv bestämmer.
	Sjöfartsverket får i särskilt fall efter samråd med den i första stycket angivna nämnden medgiva undantag från vad som säges i nämnda stycke, i den mån kravet på sjösäkerhet icke eftersättes.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
10 §	
	Fartyg, vars skrov har en största längd av minst sju meter eller kan framföras med en hastighet av 15 knop eller mera, får föras endast av den som fyllt sexton år eller innehar av sjöfartsverket i samråd med naturvårdsverkets nämnd för båtliv föreskriven behörighet.
11 §	
	När fartyg användes som dragbåt vid utövande av vattenskidåkning eller liknande sport, skall fartyget bemannas med minst två personer, som fyllt sexton år.
7 kap. Typprovning m.m.	
15 §	
	Fartyg, som är avsett för försäljning i riket och som ej omfattas av bestämmelserna i 2 kap. denna kungörelse skall ha erhållit typgodkännande eller godkännande vid särskild besiktning.
	Vad som stadgas i första stycket om typgodkännande skall också gälla för försäljning i riket avsett halvfabrikat av fartyg.
	Typgodkännande eller godkännande vid särskild besiktning meddelas av sjöfartsverket efter provning enligt vad nedan sägs.
16 §	
	Ansökning om typgodkännande enligt 15 § göres av tillverkare här i riket eller här i riket bosatt generalagent för sådan till-

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	verkare i utlandet.
	Även annan än den som nämnts i första stycket kan efter särskild prövning ansöka om typgodkännande enligt 15 §.
	Ansökning om särskild besiktning göres av fartygets ägare.
17 §	
	Vid ansökning enligt 16 § skall fogas uppgifter enligt bestämmelser som sjöfartsverket meddelar.
18 §	
	Typprovning eller särskild besiktning enligt 15 § utföres av den som sjöfartsverket bestämmer.
19 §	
	Vid typprovning eller särskild besiktning enligt 15 § kontrolleras att fartyget eller halvfabrikatet uppfyller normer enligt bestämmelser, som sjöfartsverket meddelar efter samråd med naturvårdsverkets nämnd för båtliv.
20 §	
	Över typprovning eller särskild besiktning enligt 15 § föres protokoll, i vilket resultatet av förrättningen anges.
	Fartyg eller halvfabrikat som godkänts vid typprovning eller särskild besiktning enligt 15 § skall tilldelas certifikat enligt bestämmelser, som sjöfartsverket meddelar.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	21 §
	Uppfyller fartyg eller halvfabrikat, som tillverkats för att överensstämma med meddelat typgodkännande, vid försäljning ej de normer som föreskrivits i godkännandet av typen, kan godkännandet återkallas.
	Vad nu sagts gäller ej om avvikelse som säges i första stycket är av mindre vikt från sjösäkerhetssynpunkt.
	22 §
	Typgodkännande, som utfärdats för fartyg eller halvfabrikat av institution, klassificeringsanstalt eller utländsk myndighet, kan efter sjöfartsverkets prövning godtagas som typgodkännande enligt denna kungörelse.
	23 §
	Om typgodkännande och godkännande vid särskild besiktning som förutsättning för fartygs registrering finns bestämmelser i (Kungörelsen angående fartygsregister).
	24 §
	Närmare bestämmelser om typgodkännande eller godkännande vid särskild besiktning meddelas av sjöfartsverket. I dessa frågor skall sjöfartsverket samverka med naturvårdsverkets nämnd för båtliv.
	8 kap.
	2 §
	Fartyg, som avses i 7 kap. 15 § första stycket och som ej erhållit

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	typgodkännande får ej nyttjas till sjöfart annat än för provtur eller färd till eller från typprovning, om sjöfartsverket ej meddelat tillstånd för särskilt fall.
3 §	
	Nyttjas fartyg till sjöfart i strid mot 2 §, kan sjöfartsverket förbjuda fartygets vidare nyttjande.
	I beslut enligt första stycket kan utsättas vite.
10 kap. 1 §	
Den som bryter mot 9 kap. 1, 2 eller 10 - 12 § straffes med dagsböter.	Den som bryter mot 6 kap. 9 - 11 §§, 8 kap. 2 § eller 9 kap. 1, 2 eller 10 - 12 § dömes till böter.
	Bryter någon mot förbud, som förenats med vite, dömes ej till ansvar enligt första stycket.

Denna förordning träder i kraft den .....

Genom förordningen upphävs Kungl. Maj:ts kungörelse (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar.

Förslag till
Lag om särskild avgift för fartyg som användes för fritidsändamål m.m.

Härigenom förordnas som följer.

1 § Avgift enligt denna lag utgår i form av grundavgift och tilläggsavgift. Av influtna avgifter skall bildas en fond (Fonden för främjande av båtlivet), vilken efter regeringens bestämmande skall användas till främjande av båtlivet inom riket.

Beteckningar som användes i denna lag har samma betydelse som i sjölagen (1891:35 s. 1) och kungörelsen (1974:000) angående fartygsregister m.m.

Vid tillämpningen av denna lag anses som ägare jämväl den som förvärvat fartyg eller andel däri under äganderättsförbehåll eller villkor, som är att jämställa därmed.

2 § Grundavgift utgår för fartyg, som är eller bör vara registrerat i fartygsregistret och som enligt anteckning i registret ej användes yrkesmässigt.

Tilläggsavgift utgår för fartyg som avses i första stycket, om styrkan på dess framdrivningsmaskineri uppgår till minst tio hästkrafter eller dess segelarea uppgår till minst tio kvadratmeter.

3 § Avgiftsskyldig är vid varje tillfälle den som är eller bör vara antecknad som ägare av fartyget i fartygsregistret.

Har fartyg som avses i 2 § flera ägare, är de solidariskt ansvariga för den avgift som skall utgå för fartyget.

4 § Den enligt instruktionen (1967:444) för statens naturvårdsverk till verket knutna nämnden för båtliv är central förvaltningsmyndighet i fråga om avgift enligt denna lag.

5 § Avgift påföres för varje kalenderår av myndighet som för fartygsregistret genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i registret utan att beslut meddelas av nämnden för båtliv. Saknas i registret uppgift som behövs för påförande av avgiften, påföres den enligt bestämmelser som meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. Avgift utgår ej för fartyg, som enligt anteckning i registret ej kommer att vara i drift under kalenderåret.

6 § På betald avgift lämnas särskilt bevis, som tillställes ägaren samtidigt med årligt registreringsbevis. Gällande avgiftsbevis skall medföras under färd med fartyget och på anmodan av polisman visas upp för denne.

7 § Avgift erlägges för helt kalenderår och bestämmes av regeringen efter förslag av nämnden för båtliv.

8 § Upphör registreringsplikt för fartyg som avses i 2 § under tid för vilken avgift erlagts, återbetalas överskjutande avgift med en tolftedel av årsavgiften för varje återstående hel kalendermånad till den som var upptagen i fartygsregistret som ägare när registreringsplikten upphörde.

9 § Medför ändring av fartygs utrustning med framdrivningsmaskineri eller segel att tilläggsavgift skall utgå eller upphöra att utgå, träder ändringen i kraft från och med kalendermånaden närmast efter den då ändringen anmälts till fartygsregistret.

10 § Fartyg för vilket skall utgå avgift får ej brukas, om till betalning förfallen avgift ej erlagts för det innevarande och det närmast föregående kalenderåret. Detta gäller ej i fråga om avgift, som åvilar tidigare ägare av fartyget och som fastställts genom beslut om efterdebitering av avgift enligt 12 §. Det gäller ej heller i fråga om avgift som åvilar den som innehaft fartyg på grund av avbetalningsköp, om fartyget återtages.

11 § Anser någon att avgift oriktigt påförts honom, får han inom trettio dagar efter den dag då avgiften senast skola betalas, påkalla prövning hos nämnden för båtliv om fastställelse av avgiften. Har någon mottagit krav på avgiften först sedan denna skulle ha betalats, räknas dock tiden från mottagningsdagen.

12 § Nämnden för båtliv skall genom beslut om efterdebitering av avgift fastställa tillkommande avgift om sådan undandragits genom att

1. fartyg brukats i strid mot vad som föreskrives i 10 §,

2. föreskriven anmälan till registermyndigheten ej gjorts,

3. i anmälan eller ansökan till registermyndigheten lämnas oriktig uppgift.

Beslut om efterdebitering av avgift får ej meddelas senare än fem år från utgången av det kalenderår avgiften avser.

13 § Brukas fartyg i strid mot 10 § dömes ägaren till böter.

Visar ägaren att han iakttagit vad som ankommit på honom för att hindra att fartyget brukades, är han fri från ansvar.

Den som bryter mot 6 § andra stycket dömes till böter högst femhundra kronor. Styrker den som påträffats med att under färd ej ha medfört avgiftsbevis senast under tredje vardagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller tullmyndighet, att han vid tiden för förseelsen innehaft gällande avgiftsbevis och har förseelsen berott endast på tillfälligt förbi-

seende dömes ej till straff.

14 § Bestämmelsen i 13 § första stycket gäller även föraren om han kände till hindret för fartygets brukande.

15 § Föreligger särskilda skäl, kan nämnden för båtliv medge nedsättning av eller befrielse från avgift.

16 § Talan mot beslut om påförande av avgift enligt denna lag eller om återbetalning av avgift enligt 8 eller 9 § föres hos kammarrätt.

17 § Påkallas prövning enligt 11 § eller anföres besvär mot beslut i fråga om påförande av avgift enligt denna lag, befriar detta ej den avgiftsskyldige från att i behörig ordning betala avgift, som påförts honom eller fastställts genom beslutet.

Nämnden för båtliv eller domstol som prövar besvär kan besluta om nedsättning av eller befrielse från avgift intill dess ärende enligt första stycket slutligt prövats.

18 § Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om betalning och indrivning av avgift enligt denna lag samt de föreskrifter som behövs i övrigt för tillämpningen av lagen.

19 § Fonden för främjande av båtlivet skall, utöver inbetalade avgifter enligt denna lag, tillföras det statsanslag som skall användas för främjande av båtlivet inom riket.

20 § Förslag till disposition av medel ur fonden för främjande av båtlivet skall årligen avges av nämnden för båtliv enligt föreskrifter i instruktionen (1967:444) för statens naturvårdsverk.

Fonden för främjande av båtliv skall förvaltas av kammarkollegiet.

Denna lag träder i kraft den .....

Sammanfattning

Utredningen har haft att utreda frågor som hör samman med den växande fritidsbåttrafiken. De statliga och kommunala insatserna för fritidsbåtarna skulle kartläggas och en bedömning av servicebehovet ske. Bidragsgivningen till hamnar, farleder etc. skulle prövas vad gäller såväl omfattning som inriktning av de statliga insatserna. Den serviceverksamhet för fritidsbåtarna som utförs av sjöfartsverket och sjösäkerhetsrådet skulle ses över och kostnadsfördelningen i detta avseende mellan fritidsbåttrafiken och andra trafikantgrupper klarläggas. Gällande bestämmelser rörande fritidsbåttrafiken skulle genomgås och sådana ändringar övervägas som krävs för att tillgodose rimliga säkerhets- och miljövårdsintressen. Sådana frågor som kompetenskrav och minimiålder för förare av fritidsbåt, obligatorisk ansvarsförsäkring och säkerhetsutrustning samt säkerhetsbesiktning av fritidsbåtar skulle prövas. Åtgärder för att motverka förorening från fritidsbåtar samt frågor rörande destruktion av uttjänta fritidsbåtar skulle övervägas. Utredningen skulle slutligen - i syfte att förbättra möjligheterna att identifiera och övervaka fritidsbåtar - även utreda frågan om obligatorisk registrering av vissa fritidsbåtar och lägga fram förslag till utformning av ett fritidsbåtregister.

Enligt direktiven skulle utredningen som grund för sitt fortsatta arbete genomföra en översiktlig inventering av antalet fritidsbåtar. Denna inventering, som på utredningens uppdrag utförts av statistiska centralbyrån, visade att det hösten 1971 fanns ca 505 000 fritidsbåtar i landet. Utredningen beräknar att antalet fritidsbåtar hösten 1974 stigit till närmare 600 000.

I kap. 1 konstaterar utredningen att fritidsbåttrafiken endast utgör en del av begreppet <u>båtliv</u>, vilket utredningen använder som en samlande benämning på de frågor och aktiviteter som har direkt samband med eller till väsentlig del baseras på utnyttjandet av någon slags fritidsbåt. Båten används även för trafik, men - enligt utredningens uppfattning - i ännu större utsträckning som fritidsbostad och som baspunkt för naturvistelse och som hjälpmedel vid en rad fritidssysselsättningar. Sammantaget ser utredningen båtlivet som en aktivitet med stor spännvidd och detta synsätt har varit avgörande för utredningens arbete och ställningstaganden i skilda frågor.

I kap. 2 redovisar utredningen en rad ur samhällssynpunkt positiva aspekter på båtlivet och berör även de problem - främst avseende säkerhet, miljö och ekonomi - som båtlivet medför eller kan komma att medföra vid en fortsatt utveckling. Utredningen slår fast att båtlivet utgör en av våra mest utbredda och populära fritidssysselsättningar med stark karaktär av familjeaktivitet och stor spridning bland alla medborgar- och åldersgrupper. Utredningen konstaterar att båtägarna i socialgrupp III är ca 5 gånger så många som i socialgrupp I, men att båtägandet procentuellt sett är nära dubbelt så vanligt i socialgrupp I som i grupp III.

Den samlade bilden av båtlivet och dess samhällsbetydelse är enligt utred-

ningen sådan att den väl motiverar ökade statliga och kommunala insatser för att främja båtlivets fortsatta utveckling. Dessa insatser underlättas av att båtägarna själva av tradition svarar för huvuddelen av de kostnader som är förenade med båtlivet och dessutom genom drivmedelsskatten beräknas tillföra statskassan ca 70 milj. kr. årligen.

Målet för de framtida samhälleliga insatserna på detta område bör enligt utredningen vara att skapa de nödvändiga förutsättningarna för ett säkert, rikt differentierat och vidgat båtliv.

I kap. 3 konstaterar utredningen att ett drygt hundratal människor varje år omkommer i samband med fritidsbåtolyckor, men även att antalet omkomna under senare år inte ökat trots att båtbeståndet samtidigt vuxit kraftigt. Utredningen ser denna utveckling som ett bevis för att gjorda insatser som information och propaganda varit framgångsrika. Antalet fritidsbåtolyckor kan således minskas och utredningen ser detta som en ytterst angelägen arbetsuppgift för vilken ökade personella och ekonomiska resurser bör ställas till förfogande. Arbetet bör bedrivas i samarbete med fritidsbåtägarna och båtlivets organisationer.

I kap. 4 redovisar utredningen gällande lagstiftning av betydelse för fritidsbåttrafiken.

I kap. 5 understryker utredningen att ökad kunskap i frågor som rör sjösäkerheten är nödvändig. Denna bör om möjligt bygga på en grundkunskap förvärvad redan i skolan och utredningen föreslår därför att sådan sjövettsundervisning - knuten till olika angränsande ämnen och samordnad med information om andra vattenaktiviteter - skall meddelas alla grundskoleelever. Även för de vuxna båtägarna föreslår utredningen att enkel grundkunskap i sjövettsfrågor skall utgöra det första steget i utbildningen inom båtlivet. Nya vägar att sprida denna kunskap bör prövas. Den fortsatta utbildningen skall som tidigare bestå av förarintyg och skepparexamen. Båda dessa senare utbildningssteg bör dock aktualiseras - om möjligt även med praktiska övningar - och den nuvarande utbildningen för skepparexamen renodlas i en fritids- och en yrkeslinje. Undervisningen skall som hittills bedrivas i samarbete mellan främst båtorganisationerna och studieförbunden, men kraftigt stödjas och stimuleras genom båtmyndigheten.

Utredningen föreslår att denna frivilliga men intensifierade utbildning prövas under en femårig försöksperiod. Under denna tid skall båtmyndigheten - bl.a. med hjälp av statistik från den föreslagna båtregistreringen och den utbyggda olycksrapporteringen - studera effekten av utbildningen. Efter försöksperiodens slut skall båtmyndigheten framlägga förslag om eventuellt obligatorium eller fortsatt frivillig förarutbildning.

I detta kapitel diskuterar utredningen även problemet med minderåriga

förare av vissa fritidsbåtar. Utredningen konstaterar att tillgänglig olycksstatistik knappast motiverar införandet av någon särskild minimiålder för förare av fritidsbåt, men anser att allmänna trafiksynpunkter dock talar för en sådan bestämmelse för vissa större och snabbare båtar. Utredningen föreslår därför en lägsta ålder av 16 år för förande av båt som kan prestera 15 knop och/eller har en längd av minst 7 meter. Den som erlagt godkänt prov för förarintyg skall dock undantagas från denna bestämmelse.

Utredningen föreslår i samma kapitel slutligen införandet av en bestämmelse om att dragbåt vid vattenskidåkning skall ha minst två personer - behöriga att föra sådan båt - ombord.

I kap. 6 konstaterar utredningen att alkoholförtäring förekommit i samband med ett stort antal fritidsbåtolyckor. Utredningen är dock inte beredd att nu föreslå en s.k. promilleregel även för båtförare. Dels innehåller sjölagens 325 § redan strängt restriktiva bestämmelser avseende alkoholförtäring i samband med förande av båt, dels skulle kontrollen av efterlevnaden av en promilleregel ställa krav på en omfattande och kostnadskrävande utbyggnad av bevakningsresurserna, även i landets många insjöar.

Utredningen föreslår att problemet alkohol-båtliv närmare studeras med hjälp bl.a. av material från båtregistreringen och den utbyggda olycksrapporteringen samt att båtägarna bl.a. genom båtregistret bättre informeras om sjölagens bestämmelser i detta avseende och om de risker som är förenade med alkoholförtäring i samband med utnyttjande av fritidsbåt. Båda dessa frågor skall åvila båtmyndigheten, som även skall inkomma till Kungl. Maj:t med förslag till eventuell åtgärd, om underlag för en sådan föreligger.

Utredningen uttalar i kap. 7 angelägenheten av att nya fritidsbåtar, som tillförs det svenska båtbeståndet fyller rimliga krav vad avser sjövärdighet och säkerhet, att redan befintliga fritidsbåtar kan bli föremål för viss besiktning ur säkerhetssynpunkt samt att normer anges för säkerhetsutrustningen till olika typer av fritidsbåtar. Utredningen föreslår därför obligatorisk provning av alla nytillverkade och importerade båtar avsedda för försäljning. Provningen - som även skall omfatta s.k. halvfabrikat - skall utföras av en särskild sektion vid sjöfartsverket. Flygande säkerhetsbesiktning skall kunna ske av alla båtar och resurser skall även skapas för frivillig säkerhetsbesiktning på ägarens begäran. I det senare fallet skall besiktningen ske genom av sektionen utbildade besiktningsmän, hämtade från och knutna till båtorganisationerna.

Beträffande säkerhetsutrustningen skall sjöfartsverkets sektion för båtprovning och båtmyndigheten i samverkan utarbeta utrustningslistor avseende sådan utrustning för olika båttyper och informera båtägarna om dessa. Båtmyndigheten skall vidare med hjälp av material från båt-

registreringen och olycksrapporteringen noga följa utvecklingen vad gäller båtolyckor och även ta initiativ till eventuella obligatoriska bestämmelser för säkerhetsutrustning. Efter den femåriga försöksperioden med frivillig förarutbildning bör även denna fråga tas upp till förnyad prövning.

I kap. 8 behandlar utredningen frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring och konstaterar att antalet båtolyckor med efterföljande skadeansvar f.n. är mycket litet och ej motiverar införandet av en obligatorisk ansvarsförsäkring. Även på denna punkt skall båtmyndigheten enligt utredningens förslag noga följa utvecklingen vad avser båtbeståndets sammansättning och båtolyckorna. Båtregistret bör vidare få utnyttjas för information till båtägarna om den allmänna båtförsäkringen, vilken i sig även inrymmer ansvarsförsäkring.

I kap. 9 föreslår utredningen att varje båtolycka som blir föremål för ingripande av tullen, polisen, försvaret, televerket eller sjöfartsverket eller kommer till sådan myndighets kännedom skall rapporteras till båtmyndigheten. Vidare skall ägaren till båt, som är inblandad i allvarligare olycka, vilken ej rapporteras på annat sätt, vara skyldig att till båtmyndigheten inkomma med sådan rapport. Materialet från denna rapportering skall båtmyndigheten årligen bearbeta biträdd av en särskild expertgrupp. Härvid bör enligt utredningens förslag även inbegripas material rörande sådana drunkningsolyckor, som inte har samband med båtolyckor. Slutligen skall resurser finnas inom båtmyndigheten för närmare undersökningar av vissa båtolyckor. Om en av sjöfartsverket föreslagen undersökningskommission för allvarligare sjöolyckor tillsättes föreslås denna bli förstärkt även med sakkunskap i småbåtsfrågor.

I kap. 10 diskuteras behovet av en registrering av vissa fritidsbåtar. Utredningen konstaterar att en sådan registrering skulle ge det erforderliga planeringsunderlaget för den kraftiga statliga och kommunala satsning på hamnbyggande etc., som utredningen föreslår. Registreringen och den därmed sammanhängande numreringen av vissa fritidsbåtar skulle vidare underlätta spaning efter t.ex. saknade båtar, möjliggöra uppföljning av den frivilliga förarutbildningen, försäkringsfrågan etc. och öppna en möjlighet till direktinformation till båtägarna i t.ex. sjösäkerhets- och sjötrafikfrågor.

Utredningen föreslår obligatorisk registrering av alla motordrivna båtar och segelbåtar inom svenskt sjöterritorium om dess ägare har hemvist i Sverige eller båten har hemmahamn i riket. Registret bör samordnas med det av riksdagen 1973 beslutade nya fartygsregistret, som främst avser yrkessjöfarten. Samma registermyndighet skall sköta de båda registrena. Vissa detaljfrågor avseende båtregistrets utformning etc. föreslår utredningen överlämnas till en särskild arbetsgrupp.

I kap. 11 konstaterar utredningen att efterfrågan på förtöjnings- och uppläggningsplatser i fritidsbåthamnar är stor och att ansökningar om ca 70 milj. kr. i statsbidrag för hamnbyggande f.n. föreligger hos naturvårdsverket. Ca 2 milj. kr. står årligen till förfogande för sådant bidrag.

Utredningen anser det nödvändigt att väsentligt öka utbyggnadstakten på detta område och föreslår att det föreliggande bidragsbehovet tillgodoses inom en femårsperiod. För det första året föreslås statsbidraget höjt till 16,4 milj. kr. Bidragsprocenten skall oförändrad vara högst 50 % av anläggningskostnaden. Till gästplatser skall utgå statsbidrag med högst 70 % av anläggningskostnaden. Bidragsmöjligheten till s.k. sopmajor i uthamnarna förstärks och under vissa förutsättningar föreslås även statsbidrag kunna utgå till driften av dessa.

Utöver statsbidraget skapas en särskild lånefond för båtklubbar som själva bygger och står som huvudman för hamn. Under en femårsperiod föreslås 1 milj. kr. per år tillföras denna lånefond.

I kap. 12 understryker utredningen vikten av att genom utprickning, sjömätning, aktuella sjökort etc. förbättra säkerheten för fritidsbåtarna och därmed även öppna nya och större områden för båtliv.

Utredningen bedömer dock kostnaderna för denna verksamhet som betydande och svåra att f.n. precisera, varför utbyggnaden med beaktande av sjösäkerhetskraven föreslås bli föremål för båtmyndighetens prövning och prioritering. Härvid skall båtfolkets önskemål och behov beaktas.

I kap. 13 framhåller utredningen värdet av en effektiv väderinformation för fritidsbåttrafiken. Utredningen föreslår att försöksverksamhet med mindre prognosområden och för båtfolket bättre anpassad väderinformation snarast påbörjas. Även formerna för distributionen av sådan information - via Sveriges Radio-TV, kustradiostationerna etc. - bör diskuteras.

Beträffande sjöräddningsinsatserna hävdar utredningen i kap. 14 att kostnaderna för sjöfartsverkets och televerkets insatser, vilka f.n. belastar fritidsbåtanslaget, i likhet med övriga myndigheters kostnader för motsvarande insatser (och samhällets räddningsverksamhet i övrigt) bör bestridas över statsbudgeten. Vid ett bibehållande av det nuvarande systemet för kostnadstäckning skall dock, enligt utredningens uppfattning, fritidsbåttrafiken endast belastas med kostnader som står i relation till fritidsbåtsäsongens längd och de utförda sjöräddningsinsatsernas omfattning och tidsåtgång.

I kap. 15 diskuterar utredningen föroreningsfrågor som har samband med fritidsbåtarna och båtlivet. Systemet med sopmajor föreslås bli utbyggt och under en femårsperiod beräknas 500 000 kr. per år i statsbidrag för

detta ändamål.

Fritidsbåtar får enligt utredningens förslag efter den 1 januari 1976 ej förses med båttoalett med direktutsläpp. Mottagningsstationer för avfall från toaletter med slutet system bör byggas, främst i småbåtshamnarna, och statsbidrag härför utgå med högst 50 % av anläggningskostnaden. 250 000 kr. per år under en femårsperiod beräknas för detta ändamål.

Beträffande bensin- och oljespill samt avgaser från båtmotorer konstaterar utredningen att naturvårdsverket - liksom beträffande skeppsbottenfärger - under 1974 påbörjat undersökningar, som relativt snart kan väntas ge underlag för beslut om erforderliga åtgärder.

Beträffande buller från fritidsbåtar behandlas denna fråga av trafikbullerutredningen. Fritidsbåtutredningen som samrått med denna utredning förutsätter att båtmyndigheten och sjöfartsverkets provningssektion bereds tillfälle att delta i utformningen av de normer etc. som kan bli resultatet av bullerutredningens förslag.

Destruktionen av uttjänta fritidsbåtar ser utredningen som ett betydande framtida problem på grund av plastens dominans som skrovmaterial. Frågan bör behandlas i anslutning till den planering av avfallshanteringen i övrigt som f.n. sker inom stat och kommun. Genom den föreslagna båtregistreringen skapas möjligheter till viss kontroll av skrotningen vad gäller uttjänta båtar.

I kap. 16 konstaterar utredningen att båtorganisationernas verksamhet spänner över hela det svenska båtlivet. Ett stort antal fritidsbåtar är dock ej registrerade i någon båtorganisation. Huvuddelen av utredningens förslag - främst avseende säkerhetsfrågorna - förutsätter betydande arbetsinsatser av båtlivets organisationer och även att dessa i viktiga delar vidgar sin verksamhet till att omfatta också oorganiserade båtägare. För dessa utökade och delvis nya uppgifter skall båtorganisationerna ges förbättrade resurser och utredningen föreslår för det första året 1,5 milj. kr. i bidrag till organisationerna. Den idrottsverksamhet som vissa båtorganisationer bedriver och för vilken statsstöd f.n. utgår skall liksom tidigare erhålla statsbidrag från anslaget Stöd till idrotten: Organisationsstöd m.m.

I kap. 17 föreslår utredningen inrättandet av en statlig nämnd för båtliv med uppgift att följa båtlivets utveckling samt att planera och initiera de samhälleliga insatserna för detta. Nämnden skall beakta att båtorganisationernas sakkunskap tillvaratages och att dessas verksamhet förstärker och kompletterar de statliga och kommunala insatserna.

Båtnämnden utses av Kungl. Maj:t och i denna skall ingå representanter

för båtlivet, berörda myndigheter och organisationer samt för kommunintresset. Båtnämnden skall årligen till Kungl. Maj:t avge förslag rörande anslagsframställning samt till disposition i stort av medel ur den i kap. 18 föreslagna båtfonden.

Med hänsyn till båtlivets starka karaktär av friluftsliv föreslår utredningen att båtnämnden administrativt blir knuten till statens naturvårdsverk. Verkets generaldirektör skall även vara ordförande i båtnämnden och en särskild båtlivsbyrå med egen administrativ chef skall inrättas under verkets naturresursavdelning.

Sjöfartsverket skall liksom tidigare ha hand om verksamheten rörande farleder, sjöräddning etc. för fritidsbåtar samt i samråd med båtnämnden bedriva provning och säkerhetsbesiktning av fritidsbåtar.

I kap. 18 föreslår utredningen bildandet av en särskild båtfond. Fonden skall årligen tillföras ett belopp varav två tredjedelar utgör statsbidrag och en tredjedel avgifter erlagda av båtägarna. Första året föreslås statsbidragsdelen uppgå till 22,8 milj. kr. och avgiftsdelen till 11,4 milj. kr. eller totalt 34,2 milj. kr.

Båtavgift skall årligen erläggas av alla registrerade båtar (med viss dispensmöjlighet). Viss differentiering av avgiften föreslås ske redan i inledningsskedet. Sålunda bör båtar med högst 10 hk motorstyrka och/eller segelarea som ej överstiger 10 m^2 erlägga endast grundavgift med 20 kr. För övriga registrerade båtar tillkommer en tilläggsavgift på 30 kr. En ytterligare differentiering av tilläggsavgiften - inom det givna avgiftsuttagets ram - föreslås dock ske i ett senare skede, innebärande att de största och dyraste båtarna åläggs en högre tilläggsavgift.

1 Utredningsuppdraget och utredningsuppdragets uppläggning

1.1 Direktiven

Fritidsbåtutredningen tillsattes den 29 juni 1970. I direktiven anförde föredraganden, chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet Bengtsson.

> Den ökade fritiden har fört med sig ett starkt stegrat intresse för bl.a. motions-, rekreations- och friluftsverksamhet. I takt med denna allmänna utveckling har också innehavet av fritidsbåtar ökat kraftigt. Antalet sådana båtar beräknas uppgå till mellan 350 000 och 400 000. I detta antal har då inte inräknats mindre roddbåtar och liknande. En fortsatt kraftig ökning av antalet fritidsbåtar kan väntas.
>
> Det stigande båtantalet medför att behovet av småbåtshamnar och av olika serviceåtgärder för fritidsbåttrafiken ökar starkt. På många håll har det visat sig svårt att tillgodose den allt större efterfrågan på hamnplatser. Anläggandet av småbåtshamnar har i många fall förhindrats eller fördröjts till följd av finansieringssvårigheter. Detta gäller framför allt i fråga om s.k. hemmahamnar, dvs. hamnar i tätorter för dessas befolkning. Vid sidan av sådana hamnar behövs emellertid också både s.k. anslutningshamnar, dvs. hamnar som främst är avsedda att tjäna som båtparkeringsplatser för personer som är beroende av båt för att nå sitt fritidsområde, och s.k. uthamnar eller gästhamnar, dvs. hamnar avsedda som utflyktsmål eller stödpunkter vid långfärder eller som tillfälliga angöringsplatser.
>
> Det ökade innehavet av fritidsbåtar medför emellertid behov inte bara av ökat antal hamnplatser utan också av särskilda farleder m.m. för fritidsbåttrafiken. I detta sammanhang kan nämnas att många farleder får allt mindre betydelse för handelssjöfarten. Ett bibehållande av sådana farleder endast eller i första hand för fritidsbåtar leder till att kostnadsansvaret för dessa farleder delvis överflyttas till fritidsbåttrafiken.
>
> Den snabbt ökande fritidsbåttrafiken medför också problem från sjösäkerhets- och miljövårdssynpunkter. Många förare av fritidsbåtar saknar tillräckliga kunskaper om gällande sjötrafikregler och om hur man skall handla i olika situationer till sjöss och i hamn. Samtidigt ställer utvecklingen mot större och snabbare båtar allt högre krav på förarnas kunskaper och manövreringsförmåga. Från miljövårdssynpunkt har såväl sopor som toalettavfall från fritidsbåtar blivit alltmer besvärande problem, liksom buller från snabba motorbåtar.
>
> I prop. 1970:79 angående stöd till idrotten förklarar chefen för handelsdepartementet, att det allt vanligare innehavet av fritidsbåtar och den därav följande ökade efterfrågan på hamnar och andra serviceåtgärder ställer krav på samhället som inte utan vidare kan tillgodoses inom ramen för det statsstöd som nu utgår.
>
> Frågor rörande statligt stöd till fritidsbåttrafiken handläggs f.n. av statens naturvårdsverk. För budgetåret 1970/71 har under anslaget Stöd till idrotten: Anläggningsstöd m.m. anvisats 5 milj.kr. för åtgärder för fritidsbåttrafiken. Från denna anslagspost utgår - förutom

statsbidrag till småbåtshamnar m.m. - också ersättning till sjöfartsverket för vissa kostnader för fritidsbåttrafiken. Vidare bestrids från denna anslagspost bl.a. kostnaderna för sjösäkerhetsrådet som har till uppgift att med inriktning på fritidsbåttrafiken bl.a. upplysa om och propagera för ett riktigt och säkert uppträdande till sjöss.

Med hänsyn till bl.a. de problem jag här pekat på bör enligt min mening särskilda sakkunniga nu tillkallas för att utreda de frågor som hör samman med fritidsbåttrafiken. De sakkunniga bör inledningsvis göra en översiktlig inventering av antalet fritidsbåtar av olika typer och storlekar här i landet. Vidare bör de nuvarande statliga och kommunala insatserna för fritidsbåttrafiken kartläggas, liksom tillgången på båtplatser och annan service. Mot bakgrunden av en bedömning av utvecklingstendenserna bör de sakkunniga därefter bedöma det framtida behovet av åtgärder av olika slag.

När det gäller bidragsgivningen till hamnar, bryggor och farleder m.m. för fritidsbåtar, bör de sakkunniga pröva såväl omfattningen som inriktningen av de statliga insatserna. Därvid bör beaktas att det i princip bör ses som en kommunal uppgift att anordna hamnar och tilläggsplatser som avses betjäna kommunens egna invånare och att kostnaderna i största möjliga utsträckning skall kunna täckas genom avgifter.

De sakkunniga bör vidare i samråd med berörda myndigheter göra en översyn av den serviceverksamhet för fritidsbåttrafiken som utförs av bl.a. sjöfartsverket och sjösäkerhetsrådet. Därvid bör bl.a. frågorna om fördelningen av ansvaret för denna verksamhet och om kostnadsfördelningen mellan fritidsbåttrafiken och andra trafikantgrupper klarläggas.

Som jag tidigare berört medför det starkt ökande antalet fritidsbåtar vissa problem från sjösäkerhets- och miljövårdssynpunkter. De sakkunniga bör göra en genomgång av gällande bestämmelser rörande fritidsbåttrafiken och överväga vilka ändringar som behöver göras för att tillgodose rimliga säkerhets- och miljövårdsintressen. Därvid bör bl.a. prövas frågor rörande kompetenskrav och minimiålder för förare av vissa fritidsbåtar, obligatorisk ansvarighetsförsäkring och säkerhetsutrustning samt besiktning av fritidsbåtar från säkerhetssynpunkt. Vidare bör de sakkunniga överväga åtgärder för att motverka förorening från fritidsbåtar genom toalettutsläpp, tömning av sopor m.m. samt frågor rörande destruktion av uttjänta fritidsbåtar.

Den närmare reglering i vissa avseenden av fritidsbåttrafiken som enligt vad jag tidigare anfört bör övervägas förutsätter att möjligheter finns att övervaka och identifiera fritidsbåtar. De sakkunniga bör därför utreda frågan om obligatorisk registrering av vissa slag av fritidsbåtar samt lägga fram förslag till utformning av ett fritidsbåtregister.

De sakkunnigas förslag i fråga om utformningen av ett register bör liksom övriga förslag vara åtföljt av noggranna kostnadsberäkningar. De sakkunniga bör vidare lägga fram förslag rörande finansieringen

av de åtgärder och det statsstöd som föreslås.

Vid fullgörandet av sitt uppdrag bör de sakkunniga uppmärksamma att vissa särskilda frågor som berör fritidsbåtar behandlas av andra utredningar. I syfte att undvika dubbelarbete bör de sakkunniga därför samråda med bl.a. trafikbullerutredningen.

Ytterligare utredningsuppdrag har därefter tillagts de sakkunniga. Kungl. Maj:t har den 17 december 1971 till utredningen överlämnat motion 1971:25 jämte lagutskottets betänkande 1971:17 för övervägande av frågan om s.k. promillegränser bör införas vid trafik med fritidsbåtar.

1.2 Till utredningen överlämnade skrivelser

Följande framställningar har överlämnats till utredningen för övervägande

1) den 6 november 1970 från sjösportens samarbetsdelegation ang. indragningar av farleder
2) den 1 februari 1971 från Abborrsjöns villaägareförening ang. förbud mot motorbåtstrafik på mindre insjöar
3) den 1 februari 1971 från Svenska Ostkustfiskares Centralförbund ang. registrering av motorbåtar
4) den 1 februari 1971 från Svenska Jägarförbundet ang. registrering av vissa motorbåtar
5) den 1 februari 1971 från Hans von Ubisch ang. registrering av fritidsbåtar
6) den 28 februari 1971 från statens naturvårdsverk ang. fritidsbåtarnas vattenvårdsfrågor
7) den 16 januari 1972 från Hjälmarens fiskareförbund ang. registrering och märkning av mindre motorbåtar.

Dessutom har enskilda personer och sammanslutningar till utredningen överlämnat skrivelser och framställningar som berör utredningsuppdraget.

1.3 Avgivna yttranden

Efter remiss har utredningen avgivit följande yttranden

1) den 16 april 1971 till kommunikationsdepartementet i anledning av svävarfartsutredningens betänkande (SOU 1972:21)
2) den 19 september 1972 till jordbruksdepartementet i anledning av Nordiska rådets rekommendation beträffande en internordisk lagstiftning för fritidsbåtar
3) den 16 december 1972 till industridepartementet i anledning av havsresursutredningens betänkande (SOU 1972:43)
4) den 14 augusti 1973 till handelsdepartementet i anledning av varudeklarationsutredningens betänkande (SOU 1973:20)
5) den 21 mars 1974 till sjöfartsverket i anledning av farledsutredningens rapport (sjöfartsverkets stencil december 1973)
6) den 19 september 1974 till arbetsgruppen för skeppsregistrering i anled-

ning av utkast till administrativa föreskrifter med anledning av lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen
7) den 11 oktober 1974 till kommunikationsdepartementet i anledning av ECE:s förslag till internationellt certifikat för fritidsbåtar.

1.4 Utredningsarbetet

För att erhålla underlag för ställningstaganden i det omfattande utredningsuppdraget har utredningen bl.a. haft överläggningar med skilda intressegrupper, fortlöpande kontakt med berörda myndigheter och anlitat särskilda experter för vissa specialfrågor.

Utredningen har, genom de svenska ambassaderna i utlandet och genom egna hänvändelser, inhämtat material rörande fritidsbåtfrågor från ett antal länder. Utredningens sekreterare har också gjort studieresor i Sverige, Norge och Finland.

På uppdrag av Nordiska rådet pågår ett samarbete mellan de fyra nordiska länderna syftande till att åstadkomma enhetliga bestämmelser i frågor gällande trafiken med fritidsbåtar. Utredningens sekreterare har med anledning härav deltagit i en arbetsgrupp för nordisk nöjesbåtlagstiftning.

Utredningen har företagit tre större undersökningar
1) "Fritidsbåtundersökningen" publicerad som jordbruksdepartementets stencil (Ds Jo 1973:2), utförd i samarbete med Statistiska centralbyrån (SCB), i syfte att kartlägga rikets båtbestånd, dess omfattning och utnyttjande
2) kommunenkät, utförd av utredningens sekretariat i samarbete med kommunförbundet, i syfte att inventera hamnbeståndet, undersöka kommunernas engagemang, kostnader och nybyggnadsplaner m.m.
3) klubbenkät, utförd av utredningens sekretariat, i syfte att få en bild av båtklubbarnas verksamhet, deras engagemang i fritidsbåthamnar m.m.
Slutligen har utredningen genom ekonomiskt stöd bidragit till genomförandet av den undersökning Föreningen för Inre Vattenvägar (FIV) lät företa under 1971 och som bl.a. innefattade en inventering av de för fritidsbåttrafiken viktigaste kanalerna, deras nuvarande tillstånd och upprustningsbehov m.m.

1.5 Båtliv

Utredningen har i föreliggande betänkande valt att använda uttrycket <u>båtliv</u> som en sammanfattande benämning på de frågor och aktiviteter, som har direkt samband med eller till väsentlig del baseras på och förutsätter utnyttjandet av någon slags fritidsbåt. (Med båt avser utredningen i det följande även sådana fritidsbåtar som har en minsta längd av tolv meter och en minsta bredd av fyra meter och som enligt sjölagen definieras som skepp.)

Begreppet båtliv är enligt utredningens uppfattning betydligt vidare än begreppet <u>fritidsbåttrafik</u>, som används i vissa avsnitt av utredningens direk-

tiv. Utredningen anser att uttrycket fritidsbåttrafik främst bör avse fritidsbåtens egentliga framdrivande.

Den svenska motordrivna fritidsbåten beräknas ha en genomsnittlig årlig körtid av 65 - 100 timmar. Trafikmomentet i sig utgör således en viktig men tidsmässigt relativt liten del av det totala båtlivet. Betydligt mera omfattande är den del av tiden då fritidsbåten används som fritidsbostad, som baspunkt för naturvistelse, utflykter och olika former av rörligt friluftsliv samt som hjälpmedel vid en rad aktiviteter såsom bad, fiske, vattenskidåkning etc. Härtill kommer vidare sådana tidsmässigt mycket betydande perioder när båten är stadigvarande förtöjd i hemmahamnen eller upplagd under vinterhalvåret, vilka perioder - trots sin skenbara passivitet - rymmer stora inslag av verksamhet och rekreation för båtägaren och dennes familj.

Sammantaget utgör båtlivet således enligt utredningens uppfattning en social företeelse med stor spännvidd. Inom båtlivet ryms ett spektrum av frågor, som berör bl.a. miljö- och naturvården - med naturlig tyngdpunkt på vattenfrågorna - planeringen för det rörliga friluftslivet, sjötrafiken, olika sjösäkerhetsfrågor, turismen, olika former av konsumentupplysning, utbildningsfrågor, samhällsekonomiska frågor m.m.

Det synsätt på fritidsbåtfrågorna, som kommer till uttryck i benämningen båtliv, har varit vägledande för utredningens arbete och avgörande för dess ställningstaganden i skilda frågor. Utredningen har sett som sin uppgift att framlägga förslag som beaktar den skisserade spännvidden och mångfalden i begreppet båtliv.

2 Samhället och fritidsbåtarna

2.1 Inledning

Sverige har enligt statens planverks kustinventering (1969) ca 14 300 km fastlandskust. Till vissa delar av denna kust hör en omfattande och vidsträckt skärgård, där enbart Stockholms skärgård innehåller ca 25 000 öar med ca 3 800 km östrand. Landet har vidare ca 100 000 större eller mindre sjöar och ca 60 000 km rinnande vattendrag av vilka en betydande del är farbara med båt. Den tidiga bebyggelsen förlades ofta vid kusten eller vid sjöarnas stränder och längs de strömmande vattendragen, bl.a. därför att vattnet under en stor del av året utgjorde de bästa förbindelse- och transportlederna. Tillkomsten av andra kommunikationsmedel har naturligtvis förändrat bilden, men stora delar av den nya fritidsbebyggelsen har tenderat att få samma lokalisering.

Intresset för båtar och för båtliv som fritidsaktivitet och rekreationsform har tidigt vuxit fram i Sverige ur ett över hela landet utbrett yrkes- och näringsmässigt utnyttjande av båten - något som i sin tur främst berott på landets geografiska struktur och den tidiga bebyggelsens lokalisering.

I självhushållets samhälle var båten förutom transportmedel ofta en förutsättning för ett viktigt yrkes- eller husbehovsfiske. Även i dag torde fisket - men då främst fritidsfisket - utgöra ett av de starkaste motiven för båtägande.

Huvudanledningen till varför så stora grupper av medborgare har ett båtintresse är dock den centrala betydelse som vattnet och vattenmiljön i vårt land har som område för fritidsverksamhet och friluftsliv. Fritidsbåten öppnar eller vidgar möjligheterna till en rad aktiviteter med stor attraktionskraft: naturupplevelser, bad, fiske, dagsutflykter, weekend- och långturer, vattenskidåkning, tävlingsverksamhet av olika slag etc. Det är mot denna bakgrund båtlivet skall ses och bedömas. Det ökade intresset för och behovet av varje sådan rekreationsgivande sysselsättning påverkar även båtlivets omfattning. Den minskade tillgången på fritidsbebyggelseområden i anslutning till stränderna kommer också med stor sannolikhet att medföra att ett växande antal människor väljer att köpa fritidsbåt i stället för fritidshus.

2.2 Båtlivets omfattning

Kunskapen om båtlivets omfattning och struktur har hittills varit bristfällig. Någon registrering av fritidsbåtarna har - förutom inom vissa båtorganisationer - ej förekommit och speciella undersökningar av denna sektor av friluftslivet har endast gjorts i begränsad omfattning. Bedömningen av antalet båtar i landet har därför grundats på uppskattningar, viss försäljningsstatistik etc., något som av naturliga skäl gjort de flesta uppgifter osäkra och mindre användbara för planering m.m.

2.2.1 Tidigare undersökningar rörande båtlivet

Båtlivet och det starka intresset för detta under efterkrigsperioden har

dock självfallet uppmärksammats vid flera undersökningar av det svenska folkets fritidsvanor, även om som tidigare påpekats någon speciell fritidsbåtundersökning ej utförts.

1962 års fritidsutredning visade i sin undersökning av det svenska friluftslivets utgångsläge och utvecklingstendenser (SOU 1964:47) att båtlivet - om man för samman "utfärder med motor- och segelbåt" med "rodd och paddling" - låg högt bland de friluftsaktiviteter, som de tillfrågade personerna önskade utöva i större utsträckning än dittills eller ville börja utöva (totalt 21 %). Motsvarande procentsiffra var t.ex. för bilutflykter 17 %, camping 8 %, simning utomhus 11 % samt gymnastik och friidrott utomhus 3 %.

Samma undersökning konstaterade att antalet människor mellan 18 och 65 år, som under det aktuella året (1963) utövat något slag av båtliv uppgick till 1 230 000. Det är dessutom sannolikt att det bland de 1 010 000 människor, vilka uppgav "fiske" som fritidssysselsättning, även fanns ett betydande antal som också kunnat hänföras till utövarna av båtliv, så som begreppet användes av fritidsbåtutredningen.

Låginkomstutredningens levnadsnivåundersökning (avsnittet "Fritid och rekreation" publicerat av Allmänna Förlaget 1971) bekräftade 1962 års fritidsutrednings bild av ett starkt båtintresse, men visade också att båtägandet bara var ungefär hälften så vanligt i socialgrupp III som i socialgrupp I (12 % resp. 21 %) medan socialgrupp II intog ett mellanläge (15 %). Inkomstnivån är med andra ord sannolikt av största betydelse, då det gäller båtägandet. Man kan förmodligen också se ett samband mellan detta faktum och fritidsutredningens nyss refererade redovisning av det stora antalet människor som önskade utöva båtliv i ökad utsträckning eller ville börja utöva båtliv.

Det bör dock observeras att flertalet båtägare tillhör socialgrupp III. Då antalet människor i socialgrupp III är ca sju gånger fler än i socialgrupp I beräknas antalet båtägare i socialgrupp III vara ca fem gånger större än i socialgrupp I.

En fortsatt standardhöjning kan väntas ge en breddning av båtägandet och ett väsentligt ökat antal fritidsbåtar. Utredningen betraktar det dock som uppenbart att inriktningen och omfattningen av de framtida statliga och kommunala insatserna för båtlivet också kommer att påverka utvecklingen.

De båda refererade undersökningarna visar även att båtlivet har en jämfört med övriga friluftsaktiviteter stor spridning i skilda åldersgrupper och bland både män och kvinnor. Detta faktum stöder också den erfarenhetsmässiga iakttagelsen att båtlivet har en utpräglad familjekaraktär.

Preliminärt material från en på uppdrag av naturvårdsverket hösten 1973 utförd undersökning "Friluftsvaneundersökningen -73" styrker - vad gäller intresset för båtliv - i allt väsentligt siffrorna från 1962 års fritidsutrednings undersökning.

2.2.2 Fritidsbåtundersökningen

Enligt de lämnade direktiven skulle fritidsbåtutredningen som en grund för sitt arbete bl.a. företa en översiktlig inventering av antalet fritidsbåtar av olika typer och storlekar i landet. Med hänsyn till osäkerheten hos det tillgängliga materialet har det bedömts nödvändigt att göra en särskild undersökning. Denna som utförts på utredningens uppdrag av statistiska centralbyrån har syftat till att utröna antalet fritidsbåtar av olika typer, materialslag och ålder, användningssätt och utnyttjandegrad, förtöjnings- och uppläggningsplatser, säkerhetsutrustning etc.

Undersökningen har redovisats i en särskild rapport ("Fritidsbåtundersökningen" Ds Jo 1973:2), vilken intagits i bil. 1 och som bl.a. visar att antalet fritidsbåtar hösten 1971 uppgick till drygt 500 000, fördelade på 13 600 kanoter, 188 700 roddbåtar utan motor, 161 400 öppna båtar med en motorstyrka under 10 hk, 64 800 motorbåtar (ej avsedda för övernattning) med minst 10 hk motorstyrka, 38 800 ruffade motorbåtar avsedda för övernattning, 20 900 segelbåtar helt utan övernattningsmöjligheter samt 17 200 segelbåtar avsedda för övernattning. Undersökningen visar vidare att ca 1,5 miljoner människor ingick i de hushåll som ägde fritidsbåt. Dessutom torde en betydande mängd människor utanför båtägarhushållen ha haft tillfälle att i större eller mindre utsträckning utnyttja båtarna för friluftsliv och rekreation.

Fritidsbåtundersökningens siffror avser som nämnts hösten 1971. Enligt Svenska Båtindustriföreningens beräkningar uppgår nettoökningen av båtbeståndet under 1972 och 1973 till ca 12 % eller ca 60 000 nya fritidsbåtar. Utredningen uppskattar fritidsbåtbeståndet t.o.m. båtsäsongen 1974 till närmare 600 000 båtar.

2.3 Båtlivet ur samhällssynpunkt

Hittills gjorda undersökningar kan alltså sammanfattningsvis sägas visa att båtarna ger underlag för en av våra mest utbredda fritids- och friluftsaktiviteter - därtill en aktivitet som i hög grad utövas av familjer och även av sådana åldersgrupper, som annars är relativt svåra att stimulera till friluftsliv och fysiskt aktiv rekreation.

Båtlivet stöds också av samhället i olika former. Från anslaget Stöd till idrotten: Anläggningsstöd m.m. utgår för budgetåret 1974/75 9 200 000 kr. till fritidsbåttrafiken, 40 000 kr. till Svenska Båtunionen samt 140 000 kr. till Svenska Turistföreningen för dess gästhamnsverksamhet. Från anslaget Stöd till idrotten: Organisationsstöd m.m. utgår vidare för budgetåret 1974/75 771 000 kr. till Svenska Seglarförbundet, 489 000 kr. till Svenska Kanotförbundet, 337 000 kr. till Svenska Roddförbundet, 165 000 kr. till Svenska Vattenskidförbundet, 125 000 kr. till Svenska Racerbåtförbundet och 93 000 kr. till Svenska Kanotseglarförbundet. Den kommunala subventioneringen av båtlivet - främst för hamnar etc. - beräknas uppgå till drygt 5 000 000 kr. vartill kommer markupplåtelser etc. till låg eller ingen kostnad i ett antal kommuner. Indirekt kan vidare den statliga

satsningen på skapandet av en hel del naturreservat sägas vara ett stöd åt båtlivet. Utredningen har ansett det angeläget att redan i detta inledande kapitel - för en bedömning av inriktningen och omfattningen av de framtida statliga och kommunala insatserna - översiktligt söka redovisa även övriga, ur bred samhällssynpunkt positiva aspekter på båtlivet samt att även beröra vissa av de problem, som detta kan ge upphov till och vilka kan påfordra samhälleliga insatser.

2.3.1 Båtarna och fritidsmiljön

Genom fritidsbåtarna kan den viktiga och betydande naturresurs som våra stora vattenarealer utgör, utnyttjas för ett värdefullt och från många människors synpunkt mycket attraktivt friluftsliv. Till väsentlig del kan detta frilufts- och båtliv bedrivas utan mera kostnadskrävande anläggningar för samhället, men speciellt i anslutning till större tätorter har kommunala friluftsområden med olika serviceanordningar skapats bl.a. för båtlivets behov. Fritidsbåtarna underlättar vidare det avsedda sociala utnyttjandet av ett stort antal - med statsmedel bildade - naturreservat, framför allt de vid kusterna och i skärgårdarna och utgör över huvud taget en förutsättning för en stor del av det rörliga friluftslivet i dessa regioner. Viktiga delar av de tankegångar, som ligger bakom det skydd av kustområden och strandregioner till vilket den fysiska riksplaneringen bland annat syftar, förutsätter också att en betydande del av det rörliga friluftlivet är båtburet.

Den fysiska riksplanen kan sägas i stort utesluta vidare bebyggelse utmed stränderna. Samma sak gäller intentionerna beträffande de ändringar av strandskyddet som naturvårdskommittén lagt fram i sitt betänkande (Ds Jo 1974:1 "Naturvård"). Det innebär att en större del av de människor, som önskar bygga sitt fritidshus i närheten av stränder inte får möjlighet härtill. Den strandbebyggelse, som redan finns, kommer endast att kunna förvärvas av dem som har mycket god ekonomi. Det ter sig då sannolikt - vilket bekräftas av tillverknings- och försäljningssiffror - att den beboeliga fritidsbåten blir ett alternativ för många människor. Båtsäsongen ökar också i längd allt eftersom komforten ombord stiger. Utvecklingen mot allt säkrare båtar, bättre utprickning, bättre förarkompetens etc. torde även ha likartad effekt.

Båtlivet utgör en av de mera utbredda friluftsaktiviteter, som minst sliter och inkräktar på vår gemensamma fritidsmiljö. Speciellt gäller detta givetvis trafikdelen av båtlivet - själva båtfärden. Hamn- och uppläggningsfrågorna kan emellertid särskilt i tätortsregionerna vålla problem, främst beroende på att såväl lokalisering som planering ofta skett med helt andra förutsättningar än dagens. Lokalt uppstår t.ex. många gånger parkeringsproblem i anslutning till båthamnar och uppläggnings-

platser i tätorterna. Totalt sett har det dock varit möjligt att utan störningar och väsentliga problem utveckla ett intensivt och rikt båtliv kring - och ofta i omedelbar anslutning till - även våra största tätortsregioner. Det måste bedömas som väsentligt att båtlivet just i dessa känsliga områden kan utövas av ett så stort antal människor utan att - som gäller flertalet andra, helt markbundna aktiviteter - konkurrera med övriga anspråk på de tillgängliga miljöresurserna.

På samma sätt som då det gäller annat rörligt friluftsliv uppstår genom båtlivet lokala nedskräpnings- och förslitningsproblem - speciellt vid mera frekventerade båtmål. Genom båtlivets karaktär är emellertid särskilt nedskräpningsproblemen ofta relativt koncentrerade och har därför i viss utsträckning visat sig möjliga att bemästra genom lämpliga åtgärder.

2.3.2 Båtarna och semestervanorna

Speciellt för ägarna till de något större och beboeliga båtarna - vilka båttyper också, att döma av försäljningsstatistiken, förefaller att öka sin andel av beståndet - spelar båten ofta en viktig roll, då det gäller hur semestern eller i varje fall en betydande del av den skall tillbringas. Båten innebär ofta en väsentlig investering för ägarfamiljen och det är därför naturligt att den utnyttjas under semestern. För många är också fritidsbåten - framför allt den något större - som tidigare påpekats ett alternativ till det fritidshus, där semestern annars skulle ha tillbringats.

Det kan från flera synpunkter bedömas som positivt om ett ökat antal människor genom båtägande stimuleras att tillbringa sin semester eller huvuddelen av denna tillsammans med den övriga familjen och i den naturmiljö, som våra kustvatten och insjöar utgör. Ett välutvecklat båtliv kan t.ex. bli ett indirekt stöd åt den kvarboende befolkningen i de glesbygdsområden, som våra skärgårdar utgör och även vid vissa större insjöar, bl.a. på så sätt att service av värde för både den bofasta befolkningen och de semestrande bättre kan upprätthållas.

En ekonomisk aspekt är den effekt ett ökat båtsemestrande i Sverige kan ha på turistbalansen - dels genom att svenskar avstår från utlandsresa och dels genom att utländska båtturister lockas till svenska vatten. På den senare punkten torde för övrigt redan en ökning kunna noteras.

Även från andra än ekonomiska synpunkter måste dock båtsemestern bedömas som ett positivt alternativ. Den kan ge möjlighet till en längre sammanhängande vistelse i en stimulerande och hälsosam miljö och även - genom båtlivets familjekaraktär - bidra till att skapa en värdefull gemenskap mellan människor i olika åldersgrupper.

2.3.3 Båtarna och ungdomen

Båtliv i olika former har visat sig ha stor dragningskraft på ungdom, både pojkar och flickor. På olika sätt t.ex. genom klubbar, seglarskolor och -läger, sjöscouting samt studieverksamhet inom och utom skolans ram, kommer varje år ett stort och växande antal ungdomar i kontakt med denna form av friluftsliv. Ofta får de härigenom en intresseinriktning, som formar även deras sätt att utnyttja fritiden som vuxna.

Även utanför den organiserade ungdomsverksamhetens område spelar båtlivet otvivelaktigt en viktig roll i många ungdomars fritidssysselsättning - bl.a. genom båtlivets tidigare redovisade familjekaraktär.

2.3.4 Båtarna och fritidsfisket

Sambandet mellan båtägandet och intresset för fritidsfiske understryks starkt i fritidsbåtundersökningen. Den visade t.ex. att de vanligaste och till antalet största båttyperna nämligen roddbåtarna och de öppna båtarna med lägre motorstyrka huvudsakligen användes för fisketurer. Totalt användes 68 % eller 345 000 av de 505 000 fritidsbåtarna i större eller mindre omfattning för fisketurer.

Generellt kan ett utbrett båtägande sägas möjliggöra ett bättre utnyttjande av den viktiga naturresurs, som fiskevattnen utgör - bl.a. åstadkommer det en angelägen spridning av de många fiskande bort från den känsliga strandregionen.

För en speciell och viktig kategori fiskevatten kan fritidsbåtarna komma att spela en särskilt betydelsefull och ofta avgörande roll. Här avses de mycket stora arealer "fria" fiskevatten (tillgängliga för varje svensk medborgare) som bl.a. genom 1950 års fiskelagstiftning och med betydande skattemedel skapats längs en del av våra kuster och i de största insjöarna. Det väsentliga motivet för denna åtgärd var att underlätta utövandet av yrkesfiske, men genom den snabba strukturförändringen inom denna näring och fritidsfiskets starka expansion framstår i dag även som en bestående vinst av denna statliga insats de vidgade möjligheterna till fritidsfiske.

Vid vissa kustavsnitt - t.ex. norrlands- och västkusten - är fisket fritt ända in till stranden och fritidsbåten har här betydelse för utnyttjandet av fiskemöjligheterna även utanför själva strandregionen. Då det gäller den övriga ostkusten - däribland hela Stockholms skärgård - samt Gotland, Öland och de stora insjöarna, så börjar i regel det fria fisket med handredskap emellertid först på visst avstånd (minst 300 meter) från stranden. Båten är alltså här helt oundgänglig för utnyttjandet av det "fria" fisket.

Fritidsbåten kommer dock också till användning vid olovligt[1] och olaga[2] fiske. Betydande bevakningsproblem har i vissa regioner uppstått genom snabba och svåridentifierbara fritidsbåtar som används för sådant fiske.

2.3.5 Båtlivets organisationer

Båtlivet har på många håll tidigt gett upphov till lokala och centrala organisationer för lösandet av båtfolkets olika gemensamma problem. De lokala föreningarna har ofta bildats kring kollektiva småbåtshamnar och härigenom initierat samarbetsformer och ideella arbetsinsatser, som haft avgörande betydelse för båtlivets snabba och positiva utveckling.

På riksplanet finns i dag bl.a. Svenska Seglarförbundet (bildat 1905), Svenska Kryssarklubben (bildad 1923) och Svenska Båt Unionen (tidigare Sveriges Motorbåtsunion, bildad 1928), vilka tillsammans bildat Sjösportens Samarbetsdelegation som gemensamt remissorgan och samarbetsforum. Förbundens verksamhet spänner i princip över hela det svenska båtlivet, men omfattar främst trygghets-, säkerhets- och utbildningsfrågor samt - särskilt för Svenska Seglarförbundet - tävlingsfrågor. Fritidsbåtundersökningen visar dock att en betydande del av de svenska fritidsbåtägarna ej tillhör någon båtorganisation.

2.3.6 Båtarna och tävlingssporten

Fritidsbåtar används i relativt stor omfattning också för tävlingsverksamhet. Främst gäller detta seglingen, där Sverige även internationellt har en framskjuten plats och där intresset bland ungdomen synes ge underlag för en kraftig fortsatt utveckling. Också för motorbåtar förekommer tävlingsverksamhet i viss omfattning. Förutsättningarna för en utveckling av den tävlingsform som är av navigerings- och rallykaraktär förefaller goda. De rena farttävlingarna begränsas dock av den hänsyn som är påkallad till bl.a. djurliv, andra båtar och boende vid berörda vattenområden.

Även de minsta båtarna, kanoterna, används för en tävlingsverksamhet, där Sverige - liksom beträffande seglingen - hävdat sig väl internationellt.

Slutligen är båten en förutsättning för en relativt ny tävlingsform, nämligen vattenskidåkningen. Liksom farttävlingarna med motorbåt begränsas dock denna tävlingssport av miljöhänsyn och hänsyn till andra människor vid och i vattnet.

---

[1] utan fiskerättsinnehavarens tillstånd

[2] i strid mot gällande bestämmelser, t.ex. om fiskredskap och fisketider

2.3.7 Båtarna och sysselsättningen

Båtlivet - i Sverige och utomlands - bildar i dag underlaget för en viktig del av den svenska tillverkningsindustrin och servicenäringen. Svensk båt- och båtmotorindustris tillverkningsvärde beräknades för 1973 uppgå till ca 620 milj. kr. med en exportandel uppskattad till ca 440 milj. kr. varav 1/4 faller på båtar och 3/4 på motorer. Sverige utgör härigenom en av Europas ledande nationer inom denna bransch och ökningstakten vad avser särskilt exporten har de senaste åren varit mycket snabb med ca 60 % för båtarna och 20 - 25 % för motorerna under 1973.

Tillverkningen av tillbehör etc. beräknades 1973 ha ett försäljningsvärde av ca 50 milj.kr. Härtill kommer servicesidan med verkstäder, varv etc.

Totalt beräknades omsättningen detta år inom branschen till ca 900 - 1 000 milj.kr. och det totala antalet sysselsatta till ca 20 000, varav ca 10 000 i tillverkningsindustrin. En betydande del av företagen på såväl tillverknings- som servicesidan är lokaliserade utanför de egentliga storstadsregionerna och torde ha väsentlig betydelse för sysselsättningen på vissa orter.

2.4 Sammanfattning

I detta kapitel har utredningen sökt redovisa ur samhällssynpunkt viktiga positiva aspekter på båtlivet samt även berört vissa av de problem båtlivet medför eller kan komma att medföra vid en fortsatt utveckling. Problemen, som främst berör säkerhetsfrågor, olika miljöfrågor och ekonomiska frågor, behandlas även av utredningen i separata kapitel. Den samlade bilden av båtlivet och dess betydelse är enligt utredningens uppfattning sådan att den väl motiverar statliga och kommunala insatser för att ytterligare stimulera och främja det svenska båtlivet. Dessa insatser underlättas väsentligt av att båtlivet till så betydande del är en självfinansierande friluftsaktivitet. Anskaffandet av fritidsbåten liksom driften av den belastar helt båtägaren, viktiga delar av fritidsbåtservicen såsom hamn- och uppläggningsplats etc. är till stor del avgiftsfinansierade och båtlivet kan vidare i stor omfattning utövas utan kostnadskrävande anläggningar genom ett utnyttjande av allemansrätten. Härtill kommer att fritidsbåtägarna årligen torde tillföra statskassan drivmedelsskatt i storleksordningen 70 milj.kr.

Målet för de samhälleliga insatserna inom denna stora och viktiga sektor av friluftslivet bör vara att skapa de nödvändiga förutsättningarna för ett säkert, rikt differentierat och vidgat båtliv.

3 Fritidsbåtarna och säkerheten

3.1 Inledning

Enligt sjösäkerhetsrådets statistik omkom under 1973 106 personer i samband med fritidsbåtolyckor. Motsvarande siffra 1972 var 115, 1971 - 104 och 1970 - 122. 2 av de omkomna 1973, 3 1972, 3 1971 och 7 1970 var barn under 15 år. Dessa senare olyckor skedde till största delen i kanot resp. gummijolle.

Drygt 60 % av de 1973 drunknade omkom i sjöar eller älvar. Ca 80 % omkom vid kantring eller fall överbord. Ca 50 % har varit spritpåverkade. 32 personer omkom vid färd i roddbåt, 43 i öppen motorbåt, 8 i ruffad motorbåt, 9 i segelbåt, 8 i kanot, 2 i gummibåt och 4 i "annan" fritidsbåt. Endast 3 av de omkomna hade flytväst - i ett fall oriktigt påtagen. Ingen kollision med dödlig utgång mellan fritidsbåt - fritidsbåt eller fritidsbåt - handelsfartyg inträffade under 1973. Vid två kollisioner mellan fritidsbåtar har dock 6 personer skadats, varav 3 svårt. 1972 skedde 3 kollisioner med tillsammans 3 döda. 2 av kollisionerna 1972 inträffade mellan fritidsbåt och handelsfartyg.

Under 1973 utfördes enligt sjöfartsverkets rapportmaterial 795 sjöräddningsinsatser avseende fritidsbåtar. Som utredningen visar i kap. 14 torde en betydande del av dessa insatser avse sökning, bärgning och liknande tillbud, vilka ej är att betrakta som fritidsbåtolyckor. Enligt sjösäkerhetsrådets uppgifter inträffade emellertid under samma tid 289 fritidsbåtolyckor av sådan omfattning och karaktär att de kom till rådets kännedom. Det torde dock ej kunna uteslutas att i statistiken avseende sjöräddningsinsatserna finns tillbud, där endast ett snabbt ingripande eller andra omständigheter förhindrat en reell olycka. Av de rapporterade 289 olyckorna var 89 dödsolyckor med, som nämnts, 106 omkomna. I 33 av olyckorna uppstod personskador, varvid 46 personer skadades, därav 5 svårt.

Drunkningssiffrorna i samband med fritidsbåtolyckor kan ses i relation till det totala antalet drunknade per år i Sverige. Under den senaste tioårsperioden ligger denna siffra på ca 350 personer årligen. Fritidsbåtolyckorna svarar således för ungefär en tredjedel av dessa. Antalet drunknade vid t.ex. badolyckor uppgår i regel till ett femtiotal per år och vid isolyckor till ett trettiotal.

Samhället har på olika sätt sökt öka och förbättra säkerheten för yrkessjöfarten. Flera av dessa åtgärder - t.ex. sjötrafik- och sjösäkerhetslagstiftningen, uppbyggnaden av farledsväsendet och sjöräddningsresurserna etc. - kan sägas sammanfalla med motsvarande strävanden även för fritidsbåttrafiken.

Speciellt inriktade på fritidsbåtarnas säkerhet är däremot åtgärder som inrättandet av sjösäkerhetsrådet, införandet av den frivilliga typprovningen av fritidsbåtar, utfärdandet av vissa lokala trafikföreskrifter m.m.

3.2 Utredningens överväganden

Fritidsbåtundersökningen visar att ca 1,5 miljon människor ingår i båtägarhushållen. Betydligt fler människor torde dock i större eller mindre utsträckning utnyttja fritidsbåtarna för friluftsliv och rekreation. Det är mot denna bakgrund det faktum skall ses att ett drygt hundratal människor varje år omkommer i samband med båtolyckor.

Utredningen har i sin definition av begreppet båtliv pekat på att detta i sig inrymmer såväl trafik- som andra moment (friluftsliv etc.). Det tillgängliga rapportmaterialet möjliggör inte någon uppdelning av fritidsbåtolyckorna på dessa olika moment. Det är dock uppenbart att det i materialet ingår såväl rena trafikolyckor som andra typer av olyckor.

Vid jämförelse med vägtrafikolyckorna - en jämförelse som utredningen i detta sammanhang bedömt som angelägen bl.a. med hänsyn till att paralleller ofta dras mellan dessa båda trafikformer vad avser behovet av lagstiftning och andra åtgärder - framgår att olycksbilderna företer avsevärda skillnader. De framförda fritidsbåtarna utgör sålunda enligt olyckstatistiken inte någon sådan potentiell risk för andra fritidsbåtar, annan båttrafik och övriga människor i eller vid vattnet som motorfordonen uppenbarligen är för motsvarande grupper på vägarna. Kollisionsolyckorna med fritidsbåtar inblandade är som nämnts ytterst få och antalet skadade sett i proportion till dödsfallen väsentligt mycket lägre än vid vägtrafikolyckorna. Fritidsbåtolyckorna drabbar till den helt övervägande delen den egna båten, båtföraren själv och de eventuella passagerarna.

Utredningen anser denna skillnad principiellt viktig och ibland alltför lite beaktad i debatten om fritidsbåtolyckorna och båtlivet över huvud taget. Den minskar således enligt utredningens uppfattning starkt motiven för vissa ifrågasatta obligatoriska krav och bestämmelser avseende fritidsbåttrafiken - motiv som haft stor tyngd, då samma frågor diskuterats för vägtrafiken. Olycksbilden, vad avser fritidsbåtarna, synes istället kunna vara ett starkt motiv för den enskilde fritidsbåtägaren att frivilligt vidtaga åtgärder som kan öka säkerheten för honom eller henne själv, den egna båten och eventuella passagerare ombord.

Med utgångspunkt från detta resonemang har utredningen, då det gäller åtgärder avsedda att öka säkerheten inom båtlivet, på flera punkter valt en linje som innebär - i varje fall under en försöksperiod eller i ett inledningsskede - intensifierad upplysning och propaganda, samt frivilliga, och av staten stimulerade, säkerhetsfrämjande insatser istället för obligatorier.

Utredningen har i huvudsak disponerat föreliggande betänkande i tre avsnitt.

1. Frågor som berör båtföraren
2. Frågor som berör fritidsbåten
3. Frågor som berör båtmiljön samt övriga trafikantgrupper och friluftsaktiviteter

Vissa frågor berör givetvis flera avsnitt. Här kan nämnas den föreslagna registreringen av vissa fritidsbåtar, vilken gäller såväl båten som föraren/ägaren.

Den nyss nämnda frivilliglinjen i de säkerhetsfrämjande åtgärderna har framför allt valts, då det gäller frågor som berör föraren. Dels bedömer alltså utredningen att frivilliga åtgärder här - t.ex. avseende utbildning, försäkring etc. - uppenbart ligger i förarens-båtägarens eget intresse, dels tyder bl.a. sjösäkerhetsrådets statistik på att en positiv utveckling här redan pågår.

Utredningen har även fäst stor vikt vid resultatet av sjösäkerhetsrådets arbete på denna sektor. Den inledningsvis anförda drunkningsstatistiken visar att antalet drunknade i samband med fritidsbåtolyckor inte synes ha ökat under senare år. Med hänsyn till att båtbeståndet sannolikt vuxit väsentligt under samma tid - någon tillfredsställande statistik på denna punkt finns tyvärr inte - har istället antalet dödsolyckor i förhållande till antalet båtar minskat. Utredningen anser att sjösäkerhetsrådets förtjänstfulla arbete är en av de viktigaste faktorerna i denna utveckling.

Utredningens förslag rörande båtmyndigheten innebär också att den verksamhet sjösäkerhetsrådet bedrivit fortsätter efter de tidigare riktlinjerna, men med väsentligt utökade resurser.

På två punkter har utredningen dock, då det gäller frågor som berör föraren, föreslagit obligatoriska bestämmelser. Det gäller båtregistreringen (kap. 10) och viss rapportering (kap. 9) av allvarligare fritidsbåtolyckor. Bakgrunden till dessa förslag är det stora behovet av aktuellt och tillförlitligt kunskapsmaterial om båtbeståndet och båtolyckorna vid bedömningen av de säkerhetsfrämjande åtgärdernas utformning och omfattning. Sådant material kan enligt utredningens uppfattning knappast erhållas på andra vägar. Vidare kan först genom en kombination av material rörande dessa båda frågor ett tillfredsställande kunskapsunderlag erhållas.

Beträffande fritidsbåtolyckorna har sjösäkerhetsrådets rapporteringssystem fortlöpande förbättrats och utredningens förslag kan ses som en fortsättning även på denna utveckling. Då det gäller fritidsbåtbeståndets storlek och sammansättning har fritidsbåtundersökningen för första gången gett en ögonblicksbild av situationen. Undersökningen möjliggör inga slutsatser rörande båtbeståndets tillväxt och eventuella strukturförändring, men en sammanställning av undersökningens material och sjösäkerhetsrådets olycksstatistik ger ändå en intressant och i viss mån ny bild av fritidsbåtolyckorna och dessas procentuella fördelning på de olika båttyperna.

Båttyp	Procentuell andel i båtbeståndet	Procentuell andel i båtolyckorna -72	Procentuell andel i båtolyckorna -73	Genomsnittlig procentuell andel i båtolyckorna 72-73
Kanot	2,7 %	4,2 %	8,4 %	6,3 %
Roddbåt	37,3 %	27,3 %	30,0 %	28,6 %
Öppen m-båt	44,7 %	48,4 %	42,0 %	45,2 %
Ruff. m-båt	7,7 %	14,7 %	9,7 %	12,2 %
Segelbåt	7,5 %	5,2 %	9,7 %	7,4 %

Vid en årlig båtregistrering och en effektivare olycksrapportering bör slutsatser kunna dras t.ex. om förändringar i olycksfrekvensen vad avser båttyper, regioner, motorstyrkor etc. och om eventuella förändringar står i relation till fritidsbåtbeståndets aktuella struktur eller om de kan ha andra orsaker.

De mer generella säkerhetsfrämjande åtgärder som alltid kommer att krävas kan efter hand kompletteras med särskilda insatser för t.ex. en speciell båttyp, region etc. Sjösäkerhetsrådet har båtsäsongen 1973 koncentrerat en del av sin information till regioner där olycksantalet legat högt och har härigenom i detta område lyckats bidra till att minska antalet drunknade med 22 jämfört med 1972 års siffror. Antalet drunknade i övriga landet har ökat med 13 under samma tid. Samma regioner har särskilt bearbetats med propaganda även under 1974. Preliminära siffror för årets första 9 månader visar att medan antalet omkomna vid fritidsbåtolyckor ökat med 3, jämfört med 1973, utanför dessa kampanjregioner, så har antalet inom regionerna minskat med ytterligare 3.

En annan positiv effekt av den obligatoriska båtregistreringen är att en stor grupp av båtägarna blir möjliga att nå direkt med den intensifierade upplysning och information i säkerhetsfrågor, som utredningen föreslår.

Beträffande säkerhetsfrågor som främst berör båten, har utredningen ansett det svårare för den enskilde båtägaren att genom frivilliga insatser öka sin säkerhet i tillfredsställande grad. Frågor om typprovning, besiktning och säkerhetsutrustning kräver ofta tekniskt kunnande och utrustning, som den enskilde båtägaren ej förfogar över. Utredningen har på dessa punkter valt linjen med vissa obligatoriska bestämmelser, men kombinerat dessa med frivilliga åtgärder t.ex. i fråga om säkerhetsbesiktning.

Då det gäller åtgärder för att öka säkerheten i fritidsbåtarnas trafikmiljö - bl.a. genom utprickning, farleder, lokala trafikföreskrifter, sjöräddning, förbättrad vädertjänst för fritidsbåtarna etc. - ser utredningen detta främst som en samhällelig uppgift. Åtgärderna på detta område bör dock vidtas och planeras i samråd med båtlivets organisationer.

Utredningens ställningstagande och förslag vad avser fritidsbåtarna och säkerheten har främst påverkats av två faktorer.

1. Utredningen anser att tillgänglig statistik och de erfarenheter som

vunnits främst genom sjösäkerhetsrådets arbete visar att antalet fritidsbåtolyckor kan minskas väsentligt. Det är en ytterst angelägen uppgift att fortsätta rådets arbete, varför ökade personella och ekonomiska resurser bör ställas till förfogande.

2. Utredningen anser att erfarenheterna vad avser frivillig utbildning etc. är goda inom båtlivet och har lagt fram sina förslag till säkerhetsfrämjande åtgärder i förtroende för fritidsbåtägarna och båtlivets organisationer. De senare har visat stort och ständigt växande medvetande om säkerhetsfrågornas betydelse och bör enligt utredningens uppfattning kunna tilldelas väsentligt ökade arbetsuppgifter samt erhålla erforderliga resurser för detta arbete.

4 Fritidsbåtarna och den sjörättsliga lagstiftningen

4.1 Sveriges sjöterritorium

Det vattenområde inom vilket den svenska staten hävdar sin jurisdiktionsrätt framgår av lag om Sveriges sjöterritorium (1966:374) och kungörelse (1966:375) med närmare bestämmelser om beräkningen av Sveriges sjöterritorium.

Sveriges sjöterritorium omfattar inre vatten och territorialhavet. Dess gränser mot det fria havet eller mot annan stats territorium utgörs av territorialgränsen. Till Sveriges inre vatten räknas alla insjöar, vattendrag och kanaler. Vidare räknas som inre vatten hamnar, bukter och vikar vid kusterna och vattenområden innanför och mellan öar, holmar och skär intill bestämda linjer, vilkas närmare sträckning framgår av nämnda kungörelse. I Öresund är allt vatten utom hamnar att anse som territorialhav.

Territorialhavet sträcker sig från kustens strandlinje vid lågvattenstånd ut till en bredd av fyra nautiska mil eller 7 408 meter. Vid gränsen mot Norge, i Öresund, Ålandshav och finska gränsen i Bottenviken är sträckningen så att vattenområdena i princip delas i lika delar. Vid inre vatten utmed kusterna räknas territorialhavet från baslinjer, som vid skärgårdskust bildar räta linjer mellan de yttersta skären.

Fartyg, som färdas inom Sveriges sjöterritorium är, oavsett nationalitet, i vissa avseenden underkastade svensk lagstiftning. Detta gäller bl.a. kontrollagstiftningen, dvs. främst lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg. Fartyg av utländsk nationalitet har rätt till "oskadlig genomfart" genom territorialhavet enligt en 1958 träffad internationell överenskommelse. Ett fartyg som saknar nationalitet har däremot inte denna rätt. Rätten till fri genomfart kan inskränkas endast tillfälligt.

4.2 Allmänt och enskilt vatten

För vatten inom Sveriges sjöterritorium gäller lagen (1950:595) om gräns mot allmänt vattenområde. Gränslagen delar vattnet i olika kategorier, allmänt vatten och enskilt vatten.

Allmänt vatten är allt vatten i havet, som inte ingår i fastighet. I insjöar finns allmänt vatten endast i Vänern, Vättern, Hjälmaren och Storsjön i Jämtland. Till fastighet hör allt vatten inom ett avstånd av trehundra meter från fastlandet eller från öar av minst 100 meters längd eller intill tremeterskurvan om den går längre ut. Till fastighet hör också i allmänhet vatten, som har förbindelse med öppna havet endast över vatten som enligt nyssnämnda regel hör till fastighet (den s.k. enklavregeln). På ostkusten hänförs också allt vatten, som har förbindelse med öppna havet endast genom sund, som är högst en kilometer brett, räknat från fastlandet eller

från ö av minst 100 meters längd, till fastighet (kilometerregeln). Vissa lokala inskränkningar, som bl.a. avser västkusten, gäller.

Vatten, som hör till fastighet, kallas enskilt vatten, oavsett om vattenområdet är samfällt för flera fastigheter eller om fastigheten tillhör kronan eller annan icke enskild person. Allt vatten, som inte är enskilt, betecknas som allmänt vatten.

Med samfällt vatten förstås enskilt vattenområde, som inte genom skifte eller på annat sätt förts till viss fastighet utan innehas gemensamt av flera fastigheter. För samfällt vatten gäller i nu ifrågavarande avseenden inga särskilda regler.

Allmänt vatten tillhör det allmänna. Sjöfarten på sådant vatten inskränks inte av annat än hänsyn till andra sjöfarande eller till militära skäl.

Enskilt vatten, varmed här också förstås samfällt vatten, tillhör enskilda fastigheter. Enligt 1 kap. 1 § vattenlagen äger envar att med i vattenlagen stadgade eller eljest lagligen gällande inskränkningar råda över det vatten som finns å hans grund. Detta innebär att särskilda grunder för inskränkningar i fastighetsägarnas absoluta rådighet måste sökas. Vissa sådana inskränkningar finns bl.a. i vattenlagen och fiskelagen. Den avgörande inskränkningen i ägarens rådighet står att finna i den oskrivna allemansrätten, som bestämmer allmänhetens rätt på enskilt vatten.

Allemansrätten till lands eller sjöss grundar sig inte på skrivna regler. Allemansrätten i vatten kan emellertid inte antas vara mindre omfattande än den på land. Rätten till fri passage och tilläggning vid strand, som inte är tomtmark,är allmänt erkänd liksom rätten till förtöjning och övernattning av mera tillfällig karaktär. De huvudintressen som bör beaktas vid gränsdragningen mot det otillåtna området är skaderisk och hemfridsintresse.

Allemansrätten måste i vissa avseenden antas inskränka vattenägares rätt att bygga i vatten liksom hans befogenhet att stänga av vattenområden genom stängsel o.dyl.

4.3 Allmän farled

Vad som är allmän farled regleras i 5 kap. vattenlagen. Allmän farled kan finnas både i enskilt och allmänt vatten. Allmän farled är sådan farled, som inrättats efter den 30 december 1880, då en tidigare farledskungörelse trädde i kraft och alltjämt fanns då ny lagstiftning den 1 januari 1921 trädde i kraft. Vidare betraktas farled som allmän om det kan visas att sjöfart idkades i leden såväl före den 30 december 1880 som under tiden fram till den 1 januari 1921. Om det prövas nödigt eller nyttigt för allmän samfärdsel

kan vattendomstol förordna att i visst vatten skall vara allmän farled. Om allmän farled befinns vara obehövlig för allmän samfärdsel eller på grund av ändrade naturförhållanden inte kan användas får Kungl. Maj:t pröva frågan om farledens avlysning. Beträffande allmän farleds sträckning och vad som är allmän farled råder osäkerhet. Det är många gånger tveksamt om en led är allmän farled, lotsled eller av allmän myndighet utmärkt led. För allmän farled gäller ett flertal bestämmelser, som syftar till att bereda fri och säker seglats. I eller vid allmän farled får byggande, som hindrar sjöfarten,inte förekomma. Vattendomstol vakar däröver och inhämtar yttrande från sjöfartsverket och även från naturvårdsverket, om trafik med fritidsbåtar berörs. I allmän farled får vrak avlägsnas av sjöfartsverket. Muddring får göras av vem som helst för att bibehålla ledens djup och läge.

Beträffande vad som är att hänföra till begreppet allmän hamn liksom inrättande, utvidgning eller förbättring av sådan hamn gäller i tillämpliga delar vad som är stadgat om allmän farled. Även beträffande vad som är allmän hamn råder betydande osäkerhet i bedömningen.

4.4 Grundläggande regler i sjölagen m.fl. författningar

Grundläggande författningsbestämmelser för all sjöfart finns i sjölagen (1891:35 s. 1, omtryckt 1974:621). Bestämmelserna är i allmänhet utformade med tanke främst på handelssjöfarten men är i vissa delar tillämpliga även på andra fartyg än handelsfartyg, alltså även på helt små fartyg som roddbåtar och liknande. Vid sidan av sjölagen innehåller lagen om säkerheten på fartyg (sjösäkerhetslagen) jämte tillämpningsförfattningar och sjötrafikförordningen (1962:150) de viktigaste bestämmelserna. Dessutom finns en omfattande sjöfartssocial lagstiftning, som dock inte berör fritidsbåtägarna i någon större utsträckning.

4.4.1 Fartygs nationalitet

Regler om fartygs nationalitet finns i sjölagen. Genom ändringar 1973 liberaliserades bestämmelserna om vad som krävs för att fartyg skall anses vara svenskt. Enligt en särskild internationell konvention från 1958 är förutsättningen för att ett fartyg skall få viss nationalitet att en verklig anknytning föreligger mellan fartyget och staten. Sverige har inte tillträtt konventionen men tillämpar dess principer. Enligt 1 § sjölagen i dess nya lydelse anses fartyg som svenskt och blir berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Ett i Sverige baserat fartyg blir alltså inte svenskt om det tillhör en utlänning och ett utländskt fartyg blir inte svenskt därför att det brukas av svenska medborgare. Dispens kan medges för fartyg, vars drift står

under avgörande svenskt inflytande.

När ett fartyg skall registreras kontrolleras att det uppfyller kraven på svenskt ägareinflytande. Därefter gäller en straffsanktionerad skyldighet att för avregistrering anmäla fartyg, som upphört att vara svenskt.

Fartygs nationalitet är av grundläggande rättslig betydelse. I främmande land och på det fria havet har fartyg den rättsställning som folkrätten och internationella fördrag tillförsäkrar landets fartyg. Säkerheten på svenska fartyg är sålunda underkastade svensk offentlig tillsyn även utomlands. Nationaliteten kan också ha betydelse i fråga om Sveriges skyldighet att intervenera till förmån för fartyg som råkat i svårigheter utomlands. Ett nationalitetslöst fartyg kan på fria havet uppbringas och föras till främmande hamn, misstänkt för brott mot det uppbringande landets lagar. Ett fartyg av bestämd nationalitet är folkrättsligt immunt mot sådan uppbringning.

4.4.2 Fartygsbegreppet m.m.

Vid den senaste, omfattande revisionen av sjölagen infördes regler om vad som är tillbehör till fartyg och fartyg under byggnad. En ny ordning skapades också för registrering av inskrivning av äganderätt till och inteckning i svenska fartyg genom ett gemensamt register för större fartyg (skepp) och en förteckning över vissa mindre fartyg (båtar). Dessa register och ett skeppsbyggnadsregister skall föras hos en av Kungl. Maj:t utsedd, för hela landet gemensam, registermyndighet (se närmare under registreringsavsnittet).

Fartygsbegreppet är inte bestämt i svensk sjörättslig författning. Man är därför hänvisad till en praktisk tolkning med utgångspunkt från vissa vedertagna synpunkter i ämnet. Med fartyg torde i allmänhet avses ett sjötransportmedel, varmed jämställs redskap för annan verksamhet till sjöss. En viss manöverduglighet måste vara för handen, men krav på eget framdrivningsmedel brukar inte ställas. Pråmar och läktare är med sådana utgångspunkter fartyg medan exempelvis flottar faller utanför fartygsbegreppet. Luftkuddefarkoster (svävare) kan inte utan vidare anses som fartyg. Fartygsbegreppet som sådant kan därför vid tillämpning vålla praktiska svårigheter. (Jämför 1 § tullstadgan (1973:671) där med fartyg förstås transportmedel som är inrättat för färd på eller i vatten och svävare när den framförs över vatten.)

Fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter eller en största bredd av minst fyra meter betecknas enligt sjölagen som skepp. Fartyg som inte uppfyller båda dessa krav kallas båt.

Fritidsbåtbegreppet förekommer inte i svensk författning annat än i kun-

görelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar. I kungörelsen definieras emellertid inte vad som avses med "fritidsbåt". Huruvida ett fartyg, skepp eller båt, skall betraktas som fritidsfartyg får avgöras från fall till fall. I detta betänkande använder utredningen begreppet fritidsbåt i åtskilliga sammanhang och avser då både skepp och båt som inte används yrkesmässigt.

För att yrkesmässig användning av fartyg skall föreligga fordras, enligt utredningens uppfattning, att fartyget systematiskt utnyttjas för förvärvsändamål. En rent tillfällig användning av båten i förvärvssyfte som inte antyder försök att systematiskt utnyttja båten för viss förvärvsanvändning, bör inte vara hänförlig till yrkesändamål, även om ersättning för densamma utgått. Ersättningens storlek bör inte tilläggas avgörande betydelse. Avgörande bör i stället vara den omfattning i vilken båten ställs till förfogande och om den därigenom kan anses systematiskt utnyttjad för förvärvsändamål.

När det gäller tillbehör till fartyg regleras denna fråga huvudsakligen i 3 § sjölagen. Till fartyg med dess skrov och styrinrättning hör fast inredning och annan till stadigvarande bruk för fartyget ägnad utrustning samt sådan reservdel som varaktigt förvaras ombord, allt i den mån fartyget är försett med detta i fartygsägarens intresse. Reglerna om tillbehör ger en utgångspunkt för bestämning av fartygsbegreppet genom att av formuleringen "med dess skrov och styrinrättning" kan slutas att skrov och viss manövermässig förmåga är förutsättningar för att fartyg skall föreligga. Utrustning för radiosamband eller navigering räknas dock inte som tillbehör om den tillhör annan än fartygsägaren eller om fartygsägaren hyrt sådana tillbehör eller förvärvat dem under äganderättsförbehåll. Fiskefartygs fångsredskap omfattas av tillbehörsbegreppet även om de säsongsvis förvaras i land. I det förslag till båtregister som arbetsgruppen för skeppsregistrering m.m. lagt fram anges att registreringsplikt inte föreligger för båt, som utgör tillbehör till annat fartyg. Sådan båt skall dock förses med registrerad fartygsbeteckning. Tillbehörsbegreppet måste anses omfatta även fritidsbåtars utrustning.

4.4.3 Fartygs hemort och igenkänningssignal

Svenskt fartyg skall ha hemort i Sverige. Orten behöver inte vara en hamn utan kan ligga i inlandet. Den behöver inte heller vara den ort där fartyget vanligen förtöjs eller förvaras. Detta hänger samman med att hemorten är ett rent rättsligt begrepp vartill knyts vissa rättsverkningar. Om hemorten inte kan fastställas, anses ägarens hemvistort i Sverige vara fartygets hemort. Saknar ägaren hemvist eller ägs fartyget av flera personer, anses Stockholm vara fartygets hemort.

Fartyg som införs i skepps- eller båtregistret skall ha igenkänningssignal. Igenkänningssignalen består av signalbokstäver, som enligt nuvarande bestämmelser väljs ur den för identifiering av svenska fartyg internationellt tilldelade serien SAA-SMZ jämte fyra siffror. Sjöfartsregistret tilldelar fartyg igenkänningssignal, som tillika skall utgöra anropssignal för eventuell radiostation ombord. Televerket sköter emellertid tilldelningen av anropssignaler.

4.4.4 Fartygs redare

Sjölagen innehåller också bestämmelser om redaren. Redarbegreppet är inte entydigt bestämt i lagen. I motiven anges att med redare avses den som idkar sjöfart med eget fartyg. Rederi kan emellertid bedrivas även med fartyg som tillhör annan. I den juridiska litteraturen har som redare brukat betraktas den som utrustar och bemannar ett fartyg för att driva sjöfart därmed. Med sjöfart i egentlig mening förstås samfärdsel till sjöss, främst befordran av gods och personer. Även fiske och fångst, bogsering, bärgning och annan sådan verksamhet till sjöss räknas till sjöfart. Något tveksamt är om trafik med fritidsbåtar faller inom sjöfartsbegreppet. Om trafik med fritidsbåtar inte är att anses som sjöfart kan ifrågasättas, om redaransvaret i sjölagen verkligen gäller även för fritidsbåtar. Redaransvaret är emellertid främst konstruerat för handelssjöfartens förhållanden, där man regelmässigt kan räkna med att redaren har en helt annan betalningsförmåga än exempelvis en felande sjöman. Bestämmelserna om det allmänna redaransvaret har i praxis tillämpats också på fritidsbåtar. I ett rättsfall refererat i NJA 1951 s. 351 medgavs ägaren till en 8,46 meter lång motorbåt rätt till ansvarsbegränsning enligt sjölagens regler.

Den som äger, utrustar och använder fritidsbåt är båtens redare. Som redare bör också betraktas den som vårutrustar båten och sedan disponerar den under säsongen. Om dessa funktioner är delade, som vid båtuthyrning, kan det bli svårare att avgöra vem som i olika situationer skall bära redaransvaret.

Närmare bestämmelser om redares ansvarighet ges i 233 - 243 §§ sjölagen. Begränsning i redaransvaret kan komma i fråga också för fritidsbåtarna. De närmare reglerna anges i 254 § sjölagen. Begränsningsområdet omfattar de centrala riskerna för sjöfarten, dvs. ersättning för skada på person eller egendom som befinner sig ombord på fartyget eller orsakas av någon ombord, skada på person eller egendom som orsakas av omständighet som hänför sig till fartygets navigering eller handhavande av fartyg och last, ersättning för skada på hamnanläggning, vattenväg o.dyl. samt ersättning på grund av skyldighet att avlägsna vrak m.m. Begränsningsbeloppet anges närmare i sjölagen.

4.4.5 Skada genom fartygs sammanstötning

Skada genom fartygs sammanstötning behandlas i sjölagen. Dessa regler gäller även för fritidsbåtar. Tre sammanstötningsfall, nämligen dels att det ena fartyget vållat sammanstötningen och dels att båda fartygen vållat sammanstötningen samt slutligen att vållande inte visats hos något av fartygen eller skadan orsakats av våda anges i åttonde kapitlet. Med vållande förstås vårdslöshet eller försummelse. Normer för hur vållandet skall bestämmas ges bl.a. i sjövägsreglerna.

Huvudregeln för bestämmande av skadestånd i sådana fall innebär att sådant utgår bara om vållande från endera fartygets sida visas föreligga. I sådant fall skall den vållande ersätta all skada. Det är inte tillräckligt att bevisa att det ena fartyget förts utan anmärkning. För att skadeståndsskyldighet skall föreligga är dessutom nödvändigt att det andra fartyget visas ha förts felaktigt.

Om sammanstötningen orsakats genom vållande på båda sidor skall ansvaret fördelas efter förhållandet mellan de begångna felen. Detta sker i regel genom att skulden av domstol bestäms att till hälften, en tredjedel eller två tredjedelar ligga på någon sida. Om omständigheterna inte ger stöd för någon viss fördelning skall vardera sidan ersätta hälften av skadan.

Vardera sidan svarar endast för sin del av den ersättning som skall utges i anledning av skada på grund av vållande. För sådan skada på person svarar dock båda sidor solidariskt, dvs. den skadelidande kan rikta krav mot vilken sida som helst och ansvaret får sedan utjämnas de vållande emellan.

Om sammanstötning har inträffat av våda eller om det inte kan utredas att den orsakats av vållande på någondera sidan utgår ingen ersättning utan vardera sidan svarar för sin skada. Vid sammanstötningar med skepp innebär tillämpningen av denna regel för fritidsbåtarnas del att de oftast ensamma får stå för inträffade skador, eftersom det vanligen endast är det lilla fartyget som skadas.

Bestämmelserna om sammanstötning mellan fartyg tillämpas också då fartyg inte kolliderar i egentlig mening utan skador uppkommer på personer eller fartyg eller gods därpå till följd av annat fartygs manövrering eller på annat sätt. Som exempel härpå kan nämnas oljeutsläpp, manövrar t.ex. i trånga farvatten eller svallvågor, vilka kan vålla skador som bedöms enligt sammanstötningsreglerna.

I den juridiska litteraturen har vid vattenskidåkning dragbåten och vattenskidåkaren betraktats som ett enda ekipage, i vilket åkaren som besättningsman hör under förarens uppsikt. Dragbåtens redare bör kunna åläggas

redaransvar för skada som vattenskidåkaren förorsakar.

När sammanstötningar inträffat har de kolliderande fartygens befälhavare särskilda förpliktelser ifråga om hjälp till det andra fartyget och uppgiftsskyldighet i fråga om vissa identifieringsdata. Den särskilda uppgiftsskyldigheten har i en hovrättsdom inte ansetts tillämplig ifråga om fritidsbåtar.

Sjölagens kollisionsregler gäller inte vid sammanstötningar mellan fartyg och föremål, som inte är fartyg och som inte är under bogsering. I sådana fall gäller allmänna skadeståndsregler och sjölagens allmänna regler om begränsningar i redarens ansvar.

Fordran på ersättning för sammanstötning preskriberas enligt 284 § sjölagen efter två år från den dag skadan inträffade. Återkrav av den som på grund av solidariskt ansvar har betalat mer än som ankommer på honom preskriberas två år från skadedagen och ett år från det beloppet utgavs.

4.4.6 Fartygs sjövärdighet

Som tidigare nämnts har redaren eller den som i hans ställe haft befattning med fartyg både enligt sjölagen och sjösäkerhetslagen ansvar för fartygets sjövärdighet och kan ådra sig straff för försummelser i detta avseende. En övergripande bestämmelse om fartygs behöriga skick ges i 9 § sjölagen. Fartyg skall, när det hålls i drift, vara sjövärdigt, försett med behövliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods inte äventyras. Bestämmelsen gäller i tillämpliga delar alla fartyg, oavsett storlek, fart och ändamål. Med uttrycket "hålls i drift" förstås fartygets användning under förhållanden som i regel kräver utrustning eller bemanning, sålunda även annan verksamhet än fartygets framförande.

I sjösäkerhetslagen ges särskilda bestämmelser om säkerheten till sjöss. Lagen har i princip tillämpning på alla fartyg som hålls i drift i svenskt farvatten oavsett nationalitet och på svenska fartyg som hålls i drift utanför svenskt farvatten. Efter Kungl. Maj:ts förordnande är örlogsfartyg undantagna. I lagen ges bestämmelser om fartygs sjövärdighet, åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning, passagerarantal och bemanning. Vidare ges bestämmelser om tillsyn av lagens efterlevnad, förbud mot nyttjande, åliggande för redare, befälhavare m.fl. till tryggande av säkerheten samt ansvarsbestämmelser. Lagstiftningen är till sin karaktär en ramlag, till vilken sammanförts mera allmängiltiga och centrala sjösäkerhetsbestämmelser. Åt Kungl. Maj:t eller den centrala myndigheten, sjöfartsverket, har överlåtits att utfärda detaljföreskrifter. I tillämpningskungörelsen (1965:908) till sjösäkerhetslagen intas ett betydande antal sådana

föreskrifter. Kompletterande bestämmelser har vidare utfärdats av sjöfartsverket i ett flertal ämnen. Sjösäkerhetslagstiftningen omfattar i princip alla fartyg oavsett storlek. Även fritidsbåtar skall alltså uppfylla generella bestämmelser om sjösäkerheten.

Fartyg är enligt sjösäkerhetslagen icke sjövärdigt, om det ej är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet att det med hänsyn till fartygets användning och den fart vari det nyttjas erbjuder betryggande säkerhet till förekommande av sjöolycka. Denna regel har allmän giltighet och avser alltså även fritidsbåtar. Sjövärdighetskravet innebär för fritidsbåtarnas del bl.a. krav på flytförmåga, framdrivningsmöjligheter och utrustning. För större fartyg har av sjöfartsverket utfärdats ett flertal detaljföreskrifter rörande tillämpningen.

Bestämmelser, som mer direkt berör fritidsbåtar återfinns i sjöfartsverkets kungörelse om frivillig typprovning av fritidsbåtar, sjöfartsverkets rekommendationer för fritidsbåtars säkerhetsutrustning, sjöfartsverkets kungörelse om frivillig typprovning av lanternor för fritidsbåtar (under utarbetande) samt förordning om typgodkännande av fotogen- och oljekaminer. Sistnämnda bestämmelser avser formellt ej fartyg men anses ha betydelse även för förhållanden ombord. Normer för värmeanläggningar i fritidsbåtar är under utarbetande.

Ett allmängiltigt krav på att ett fartyg skall vara så inrättat och anordnat, att de ombordvarande i möjligaste mån bereds skydd mot ohälsa och olycksfall uppställs. Skyddet ombord omfattar inte endast besättningen utan även passagerare och andra som medföljer fartyget. Detta krav kan sägas ingå i sjösäkerhetskravet och sammanfaller med sjölagens ovan anmärkta bestämmelser. Fartyg får icke vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet eller bärighet äventyras eller säkerheten för fartyget eller de ombordvarande sätts i fara. Denna bestämmelse gäller för fritidsbåtar lika väl som för andra fartyg. Med stabilitet avses såväl fartygs tvärskeppsstabilitet som dess långskeppsstabilitet. Bärigheten avser fartygets nedlastning till ett visst minsta fribord.

I bemanningshänseende gäller även för fritidsbåtar regeln, att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt samt att besättningen vid resa som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång inte får vara mindre än att den kan vaktindelas. I fråga om större nöjesfartyg, dvs. fartyg med ytterdimensioner av minst 12 x 4 meter föreskrivs i förutnämnda kungörelse om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar att föraren skall ha avlagt minst skepparexamen.

Tillsynen över det mindre tonnaget och alltså även fritidsbåtarna sker endast genom tid efter annan företagna inspektioner, varvid en viss mindre omfattande tillsyn av fartygets sjövärdighet kan äga rum.

Sjösäkerhetslagen innehåller också regler om nyttjandeförbud. Förekommer skälig anledning anta att fartyg inte är sjövärdigt för resa i avsedd fart, i väsentliga avseenden brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall, inte är behörigen lastat eller barlastat, medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet eller inte är bemannat på betryggande sätt, får fartygets resa förbjudas i avvaktan på rättelse. Även vägran att hålla fartyg tillgängligt för tillsynsförrättning kan leda till nyttjandeförbud. Nyttjandeförbud meddelas av tillsynsmyndighet. Polismyndighet skall vidta de åtgärder som krävs för att hindra fartygets avgång.

4.4.7 Fartygs befälhavare

När det gäller regler om fartygs befälhavare, återfinns dessa framför allt i sjölagen (4 kap.). Dessa regler vilar på förutsättningen att befälhavaren har det yttersta ansvaret och högsta myndigheten ombord. Vem som ombord på en fritidsbåt intar ställningen som befälhavare och svarar för åligganden och bär i olika författningar stadgat straffansvar är inte alltid lätt att avgöra. Viss ledning kan fås, om ägaren själv finns med ombord och ingen ansvarsfördelning avtalats mellan de ombordvarande.

Enligt 58 § första stycket sjölagen åligger det befälhavaren att innan resan anträds se till att fartyget är sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, betryggande bemannat, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerhet för fartyg, liv eller gods inte äventyras. Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålls i behörigt skick. Befälhavaren skall vidare sörja för att fartyget framförs och handhas på sätt som är förenligt med gott sjömansskap och göra sig underrättad om de påbud och föreskrifter rörande sjöfarten, som gäller för de farvatten fartyget skall befara och på de orter det skall anlöpa.

Bestämmelserna anknyter till vad som är förenligt med gott sjömansskap, närmast i betydelsen av korrekt uppträdande till sjöss, riktigt bedömande av sakläget och rätt handlande i olika situationer till sjöss eller i hamn.

Bestämmelser om vad som gäller om räddning av den som är i sjönöd och avvärjande av fara för sjötrafiken finns i 62 § sjölagen och sjönödskungörelsen (1952:581). Befälhavaren är skyldig att göra allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande, fartyg och last, om hans fartyg råkar i sjönöd. Om befälhavare anträffar någon i sjönöd, är han skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställde, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller ombordvarande. Bestämmelserna om befälhavarens plikter gentemot andra sjöfarande bygger på grundläggande regler i internationella konventioner om bärgning och säkerheten för människoliv till sjöss. Reglerna föreskriver inte annat än

räddningsplikt mot person. Även i fall då fartyg stött samman med annat fartyg, åligger det givetvis befälhavaren att lämna det andra fartyget och dess ombordvarande all behövlig och möjlig hjälp.

Befälhavare på handelsfartyg och fiskefartyg är enligt 70 § sjölagen skyldiga att ofördröjligen avge skriftlig rapport till sjöfartsverket om dödsfall och olyckshändelse av svårare art inträffat ombord eller om fartyget råkat ut för allvarlig olycka såsom grundstötning eller kollision. För fritidsbåtarnas del gäller inte motsvarande obligatoriska rapporteringsskyldighet. Däremot skall befälhavare på alla slags fartyg, även utländska, på anfordran av sjöfartsverket avge rapport till verket på fastställt formulär i anledning av händelse som inträffat eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift. Sådan rapport skall också avges när sjöförklaring skall äga rum och utgör underlag för sjöförklaringen. Sjöförklaring är för fritidsbåtar inte obligatorisk utan kan göras efter förordnande av sjöfartsverket eller på begäran av befälhavare eller redare.

4.5 Social lagstiftning

Sjömanslagen (1972:282) som reglerar anställningsförhållandena ombord har mycket begränsad tillämpning på fritidsbåtar och behöver därför inte behandlas i detta sammanhang. Om fritidsbåt är bemannad med anställda med huvudsaklig uppgift att sörja för fartygets drift, regleras emellertid anställningsförhållandena av lagen i tillämpliga delar. Däremot undantar sjöarbetstidslagen (1970:105) uttryckligen lustfartyg från lagens tillämpningsområde.

4.6 Sjötrafikregler

Sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium regleras framförallt av reglerna i sjötrafikförordningen (1962:150, omtryckt 1970:121, ändrad senast 1970:708) och sjötrafikkungörelsen (1962:267, omtryckt 1967:115, ändrad senast 1973:95). Bestämmelser av betydelse i detta hänseende finns också i sjölagen, sjösäkerhetslagen jämte tillämpningsbestämmelser och sjöbefälskungörelsen (1960:487, ändrad senast 1974:46). Regler om fyrar och andra säkerhetsanordningar för sjöfarten finns i lots- och fyrkungörelsen (1970:69). I dåvarande sjöfartsstyrelsens kungörelse (1965:A6) angående svenskt utpricknings system anges i enlighet med överenskommelse träffad mellan regeringarna i Danmark, Finland, Norge och Sverige angående utprickning i de nordiska farvattnen hur utprickning skall ske inom farvatten där svensk myndighet ansvarar för utpricknigen. Regler finns däri för utmärkning såväl i öppen sjö som inomskärs. Frågan om enhetliga sjötrafikmärken är f.n. föremål för uppmärksamhet såväl på det internationella planet som inom Sverige.

Genom sjötrafikförordningen sätts de internationella överenskommelserna om regler för sjötrafiken i kraft. F.n. gäller de regler för undvikande av sammanstötning till sjöss som fastlades vid en internationell sjöfartssäkerhetskonferens i London 1960.

1972 antogs inom den mellanfolkliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) en konvention om nya sjövägsregler (1972 års sjövägsregler). Inom kommunikationsdepartementet förbereds Sveriges ratificering av konventionen och bereds frågan om anpassning av sjötrafikförordningen till de nya internationella reglerna.

Konventionen träder enligt föreskrift i texten inte i kraft förrän tidigast den 1 januari 1976.

1960 års internationella sjövägsregler, som utgivits av sjöfartsverket, är av detaljerad karaktär och skall inte här behandlas närmare. I regel 1 ges definitioner av använda ord och uttrycket. Reglerna i kap. B 2-14 berör skeppsljus och signalljus. I regel 7 anges undantag från huvudregeln vilka gäller flertalet fritidsbåtar. Kap. C behandlar i reglerna 15-16 ljudsignaler och uppträdande vid nedsatt sikt. Styrnings- och seglingsregler ges i kap. D, reglerna 17-27. I regel 29 påpekas att fartyg, redare eller befälhavare inte fritas av reglerna från följderna av försummelse att föra skeppsljus, vidta av vanligt sjömansbruk eller särskilda förhållanden betingade försiktighetsmått.

Undantag från vissa av de internationella reglerna för sjötrafik i inre vatten görs också i sjötrafikförordningen liksom särskilt tillägg, avseende Sveriges sjöterritorium. Flera av dessa undantag berör båtar med en längd understigande tolv meter.

När det gäller Sveriges sjöterritorium äger sjöfartsverket eller länsstyrelse, enligt sjötrafikförordningen meddela föreskrifter för sjötrafiken i där närmare angivna avseenden. Sjöfartsverket har sålunda enligt 5 § första stycket i förordningen rätt att meddela de föreskrifter som är påkallade från sjösäkerhetssynpunkt och som avser framförande av fartyg i farvatten som är trångt eller på annat sätt svårnavigabelt eller har intensiv trafik.

Länsstyrelsen äger enligt 5 § andra stycket nyssnämnda förordning - efter samråd med sjöfartsverket - utfärda föreskrifter om fartbegränsning och om förbud mot ankring samt om begränsning i rätt att utnyttja vattenområde för båttävling, vattenskidåkning eller liknande sport. Också andra förbud av tillfällig art kan meddelas på detta sätt.

4.7 Ansvarsregler

Bestämmelser om ansvar för befälhavare m.fl. finns framför allt i sjölagen. Befälhavare, som försummar att se till att hans fartyg är sjövärdigt och i behörigt skick kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Redare, som inte avhjälper brister i fartygets behöriga skick kan dömas till samma straff, om han visste eller borde veta om bristen. Kan brist medföra allvarlig fara för ombordvarande kan redare, som underlåter att hindra bristfälligt fartyg från att gå till sjöss, dömas till böter eller fängelse i högst två år. Den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss är under vissa omständigheter underkastad straff. Under straffbudet faller förutom befälhavare även exempelvis lots, maskinchef, rorgängare, utkiksman m.fl. För fritidsbåtens besättning torde detta vanligen innebära att envar, som inte tar oväsentligt befattning med båtens framförande, faller under straffbudet. Om sådan person brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka kan han dömas till böter, fängelse i högst sex månader eller vid grovt brott, fängelse i högst två år. Denna straffbestämmelse anknyter till den grundläggande regeln i 59 § sjölagen om fartygs framförande och handhavande. Med gott sjömanskap avses korrekt uppträdande och rätt handlande till sjöss och i hamn. Är den som fullgör säkerhetsmässigt viktiga uppgifter så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel, att det måste antas att han inte på betryggande sätt kan utföra sina åligganden kan han dömas till böter eller fängelse i högst ett år. För innebörden i denna bestämmelse redogörs på annat ställe i betänkandet. Befälhavare har skyldighet att hjälpa nödställda till sjöss och att meddela andra fartyg och myndigheter om faror för sjöfarten. Åsidosätter han sådana skyldigheter kan han dömas till böter eller fängelse.

Den som genom brott mot bestämmelserna visat sig olämplig för tjänst på fartyg kan för viss tid eller för alltid fråntas behörighet att föra vissa fartyg.

Underlåtenhet att uppfylla sjösäkerhetskraven medför straffansvar för skepparen-befälhavaren och ägaren-redaren enligt ansvarsbestämmelserna i sjölagen och sjösäkerhetslagen. Åsodosättande av kraven kan jämväl medföra avgångsförbud från svensk eller utländsk hamn.

De i sjölagen straffbelagda beteendena faller i vissa fall också under brottsbalkens straffstadganden. Detta kan exempelvis gälla vållande till kroppskada eller till annans död. Om gärningen i brottsbalken är belagd med strängare straff än i sjölagen skall brottsbalken tillämpas.

5 Förarkompetens, minimiålder m. m.

5.1 Inledning

I direktiven för fritidsbåtutredningen ingår bl.a. att pröva frågan om införande av ökade krav på förarkompetens samt bestämmelser om minimiålder för förare av fritidsbåtar. Krav på särskilt kompetensbevis för båtförare och förbud för de lägre åldersgrupperna att framföra snabba motorbåtar har avhandlats vid 1962, 1965, 1969 och 1970 års riksdagar.

5.2 Gällande bestämmelser om båtförarutbildning

Endast för förare av större fritidsbåtar gäller obligatoriskt krav på utbildning. Genom Kungl. Maj:ts kungörelse om kompetenskrav för förande av större fritidsbåtar (SFS 1970:344), som trädde i kraft 1971, förordnas att den som för en fritidsbåt som är minst tolv meter lång och minst fyra meter bred skall ha avlagt skepparexamen. Med stöd av bestämmelserna i Kungl. Maj:ts kungörelse (SFS 1960:488) om lägre nautisk och maskinteknisk utbildning med ändring (SFS 1972:288) av 11 och 13 §§ utfärdar skolöverstyrelsen i samråd med sjöfartsverket anvisningar rörande bl.a. skepparexamen. Utbildningen sker främst på den nautiska linjen vid landets sjöbefälsskolor och i folkbildningsförbundens regi. Examineringen sker i huvudsak vid sjöbefälsskolorna.

Möjlighet att genomgå frivillig utbildning med åtföljande bevis om avlagt prov föreligger genom Kungl. Sjöfartsstyrelsens kungörelse den 21 mars 1961 ang. förarintyg för segel- och motorbåtar enl. ändrad lydelse den 1 september 1965. Det s.k. förarintyget utvisar att innehavaren besitter sådana teoretiska kunskaper om gällande sjövägsregler och navigering m.m. som ur sjösäkerhetssynpunkt fordras för att föra mindre fartyg och båtar inomskärs i svenska farvatten. Utbildningen är frivillig och den som önskar få ett sådant intyg skall genomgå förhör hos nautiskt utbildad rektor, eller ordinarie lärare vid sjöbefälsskola eller hos den som av sjöfartsverket erhållit särskilt förordnande.

5.2.1 Statistiska uppgifter ang. skepparexamen

Förteckning över avlagda examina förs vid sjöbefälsskolan. Statistiska uppgifter rörande antalet examinander insändes årligen till skolöverstyrelsen. Sedan 1961 har vid sjöbefälsskolorna i Göteborg, Malmö, Stockholm, Härnösand och Kalmar följande skepparexamina avlagts

År	Antal	År	Antal
1961	404	1968	1 826
1962	656	1969	1 902
1963	948	1970	2 296
1964	1 036	1971[1]	3 366
1965	986	1972	3 578
1966	946	Summa	19 302
1967	1 358		

5.2.2 Statistiska uppgifter ang. förarintyg

Förteckning över godkända prov för förarintyg förs av sjöfartsverket. Antal utfärdade förarintyg åren 1961 - 1973 har utgjort följande

År	Antal	År	Antal
1961	1 864	1968	4 561
1962	3 813	1969	5 638
1963	3 314	1970	7 983
1964	3 086	1971	11 009
1965	3 248	1972	10 424
1966	2 823	1973	12 193
1967	3 692	Summa	73 648

Åren 1961 - 1967 avlades följande godkända prov av minderåriga

15 år	874
14 "	829
13 "	352
12 "	104
11 "	17
10 "	1
Summa	2 177 av totalt 21 840 godkända prov.

Efter nämnda år finns ingen på åldersgrupper uppdelad statistik.

5.3 Sjötrafikförordningen

Under årens lopp har i skilda sammanhang diskuterats nödvändigheten av att införa särskilda krav på båtförarnas kompetens. Även frågan om be-

---

1) Detta år infördes obligatoriskt kompetenskrav för förande av större fritidsbåtar.

stämmelser om minimiålder för förare av snabba motorbåtar har aktualiserats många gånger. I samband med utarbetandet och tillkomsten av sjötrafikförordningen (SFS 1962:150 med ändring 1965:454) avhandlade dåvarande sjöfartsstyrelsen problemet med den ökande småbåtstrafiken och de konsekvenser denna kunde få ur säkerhetssynpunkt med alltför okunniga eller oerfarna och unga båtförare. Sjöfartsstyrelsen ansåg sig emellertid inte böra lägga fram något förslag om införande av särskilt kompetensbevis men föreslog däremot med viss tvekan en bestämmelse med förbud för den som inte fyllt femton år att köra en båt som kunde framföras med högre fart än 10 knop.

Departementschefen framhöll i propositionen (1962:94) att det var "nödvändigt att i första hand lita till den enskildes ansvarskänsla och till frivilliga insatser för att effektivt sprida kunskaper om gällande bestämmelser och propagera för bättre sjövett ... Då behovet av reformer på dessa punkter icke f.n. torde vara mera framträdande, bör ytterligare erfarenhet av trafiken till sjöss avvaktas innan frågorna härom närmare prövas". Vad gällde frågan om lägsta tillåtna ålder för båtförare delade departementschefen sjöfartsstyrelsens tveksamhet bl.a. på grund av nackdelarna med en stel åldersgräns, som skulle drabba den ansvarsmedvetna ungdomen. Även bristen på statistiskt material, som skulle utgöra belägg för de olycksrisker som ansågs förbundna med ungdomars framfart med snabba motorbåtar, föranledde betänksamhet inför ett kategoriskt förbud. Likaså saknades tillgängligt material som belyste den viktiga frågan om vilken åldersgräns som borde väljas, därest ett förbud ansågs böra genomföras. Enligt departementschefen saknades därför erforderligt underlag för en åldersbegränsning.

Remissutlåtandena till sjöfartsstyrelsens förslag i dessa frågor gav till övervägande delen uttryck för den uppfattning departementschefen framfört i propositionen.

Tredje lagutskottet (1962:33) delade departementschefens synpunkter, men ville särskilt understryka vikten av att utvecklingen ägnades den största uppmärksamhet i fortsättningen och att frågan blev föremål för förnyat övervägande så snart erforderligt underlag därför förelåg.

5.4 Motioner och utskottsutlåtande till 1969 års riksdag

I två likalydande motioner till 1969 års riksdag (I:147 och II:165) yrkade motionärerna om utredning av frågor rörande trafik med motordrivna fritidsbåtar. Man påpekade bl.a. att gällande lagstiftning saknade bestämmelser om minimiålder för förande av sådana båtar samt att det inte fanns några krav på att båtföraren visat sig äga kännedom om trafikreglerna till sjöss.

Tredje lagutskottet framhöll i sitt utlåtande (1969:57) - i likhet med de flesta remissorganen - att förhållandena inte motiverade krav på obligatoriskt förarintyg eller annat kompetensbevis för att föra mindre fritidsbåtar. I stället borde genom propaganda och upplysningsverksamhet ägare av fritidsbåtar uppmanas att skaffa sig nödiga kunskaper och färdigheter i navigation, sjövett, sjömansskap m.m. på frivillighetens väg. Utskottet ansåg inte att det då förelåg skäl att föranstalta om begärd utredning.

5.5 Motioner och utskottsutlåtande till 1970 års riksdag

Även till 1970 års riksdag framfördes motioner (I:907 och II:1067) om ändring av sjötrafikförordningen bl.a. så att motorbåt över viss motoreffekt eller viss hastighet inte måtte föras av person som ej fyllt 15 år.

Tredje lagutskottet (1970:30) hänvisade bl.a. till att statistiken under tioårsperioden 1958 - 1968 inte utvisade någon ökning av olycksfrekvensen fastän antalet båtar ökat avsevärt under samma tid och ansåg därför att den tveksamhet mot att införa minimiålder, som förelåg i samband med tillkomsten av sjötrafikförordningen kvarstod. Frågan borde alltjämt följas med uppmärksamhet och utskottet förutsatte att den fritidsbåtutredning som skulle komma till stånd, skulle överväga även detta problem.

5.6 Gällande bestämmelser ang. båtförarutbildning och minimiålder i Norge och Finland

I Norge krävs ingen obligatorisk utbildning för förare av fritidsbåtar. En omfattande frivillig utbildning sker dock och båtförarprov, motsvarande det svenska förarintyget, avläggs. I skolorna, klass 2 - 6, lämnas en grundläggande sjövettsutbildning enligt föreskrifter i läroplanen. Sedan 1970 gäller i Norge en bestämmelse om minimiålder - lägst 16 år - för förare av motordriven båt som kan uppnå en fart av mer än 10 knop eller har motor med mer än 10 hk eller är längre än 8 meter.

Inte heller i Finland ställs krav på obligatorisk utbildning för förare av fritidsbåt, men även här sker frivillig utbildning - genom Finska Navigationssällskapet - som leder fram till examen. Utbildningen omfattar tre olika stadier och examina: skärgårdsskeppare, kustskeppare och högsjöskeppare. För förandet av registrerad fritidsbåt (båtar med utombordsmotor över 20 hk eller inombordsmotor över 50 hk) krävs en ålder av lägst 15 år.

På uppdrag av Nordiska rådet pågår mellan de fyra nordiska länderna ett samarbete som syftar till att åstadkomma enhetliga bestämmelser bl.a. i detta avseende. Arbetet är ännu ej avslutat.

5.7 Utredningen ang. förarkompetens

5.7.1 Synpunkter och motiv

Utredningen kan konstatera att frågan om någon form av obligatorisk utbildning och dokumenterad kompetens för förare av fritidsbåt - motsvarande körkort för bilförare - vid upprepade tillfällen förts fram som det effektivaste medlet att lösa olika säkerhetsproblem, som hänger samman med fritidsbåttrafiken. Hittills har dessa förslag, som redovisats i det föregående, ej föranlett någon åtgärd. De skäl som anförts för införande av ett sådant obligatorium kan i princip sägas vara att

1. öka säkerheten för övriga fritidsbåtar, dessas förare och passagerare,

2. öka säkerheten för yrkessjöfarten,

3. öka säkerheten för andra - icke båtburna - människor vid eller i vattnet (badande, solande, fiskande etc.),

4. öka säkerheten för fritidsbåtföraren själv, för den egna båten och för eventuella passagerare.

Då det gäller punkt 1 (säkerheten för övriga fritidsbåtar) ger tillgänglig olycksstatistik inte några belägg för att bristande kompetens hos förare av annan fritidsbåt än den olycksdrabbade utgjort någon väsentlig bidragande orsak till olycka. Det bör dock konstateras att nämnda statistik inte redovisar olyckstillbud. Under alla förhållanden synes dock knappast kravet på obligatorisk utbildning och dokumenterad kompetens av under denna punkt redovisade skäl kunna motiveras annat än för relativt stora och snabba fritidsbåtar eller i vattenområden där båttrafiken är särskilt intensiv.

Inte heller beträffande punkt 2 (säkerheten för yrkessjöfarten) redovisar tillgänglig olycksstatistik att bristande kompetens hos förare av fritidsbåt utgjort någon olycksorsak, men även här gäller reservationen att tillbud ej redovisas i statistiken. Ett krav på obligatorisk, dokumenterad förarkompetens torde av under denna punkt anförda skäl endast behöva komma i fråga för sådana vattenområden, där frekvensen vad beträffar yrkessjöfarten är hög. Kompetenskravet bör dock för dessa områden även gälla förare av mindre fritidsbåtar.

Beträffande punkt 3 (säkerheten för andra, icke båtburna, människor) anser utredningen det osannolikt att enbart dokumenterad förarkompetens skulle kunna lösa de problem som allmänheten ibland drabbas av genom den växande fritidsbåttrafiken. Sådana störningar och skador som fritidsbåtar kan förorsaka badande, solande, fiskande m.fl. - och som ofta gäller begränsade strandområden, mindre insjöar etc. - kräver i stället främst åt-

gärder som lokala hastighetsbegränsningar, bullerbegränsande insatser, fredning av vissa områden från fritidsbåttrafik, strängare regler avseende vattenskidåkning, restriktiva bestämmelser för vissa typer av båttävlingar m.m. För kontroll och efterlevnad av sådana restriktioner kan båtregistrering vara ett nödvändigt hjälpmedel.

Vad slutligen gäller punkt 4 (båtförarens egen säkerhet) ger tillgänglig olycksstatistik skäl för antagandet att en förbättrad och obligatorisk utbildning avsevärt skulle öka säkerheten för flertalet förare av fritidsbåtar och även för passagerarna i dessa. En sådan förbättrad och obligatorisk utbildning av fritidsbåtförarna skulle förmodligen även bidra till att ge dessa ett större rekreationsutbyte av sitt båtliv. Ett ökat båtkunnande och bättre navigationskunskaper skulle för många fritidsbåtägare väsentligt vidga den räjong och den tidsperiod inom vilken båtlivet med bibehållen säkerhet kunde utövas. Utredningen understryker i kap. 9 betydelsen av att samhället, genom en effektivare olycksrapportering och en intensivare bearbetning av materialet från denna, bättre kan kartlägga orsakerna till fritidsbåtolyckorna och även anpassa utbildning och övriga åtgärder till denna vidgade kunskap.

Vid en summering av denna granskning av de skäl som föranlett krav på obligatorisk, dokumenterad kompetens för förare av fritidsbåt finner utredningen att det väsentligaste argumentet för detta krav synes vara att sådan kompetens skulle förbättra säkerheten för båtföraren själv och öka hans eller hennes utbyte av båtlivet. Detta förhållande är enligt utredningens uppfattning ett starkt motiv för att välja en frivilliglinje med intensifierad information om förarutbildningens betydelse och värde. Därtill kommer de konsekvenser en bestämmelse om obligatorisk utbildning av fritidsbåtförare skulle få vad gäller behovet av utbildningsresurser, kontroll och tillsyn etc.

Skulle en bestämmelse om obligatorisk utbildning föreslås finns olika möjligheter till avgränsning av en sådan bestämmelses giltighetsområde. Utredningen har vid ett försök till bedömning av ovannämnda behov utgått från att en sådan bestämmelse i första hand borde avse alla förare av motordrivna båtar med en motorstyrka överstigande 10 hk samt förare av segelbåtar av sådan storlek att de möjliggör övernattning ombord. (Utredningen har här använt fritidsbåtundersökningens båttypindelning som underlag för gränsdragningen. Detta skall ej ses som ett konkret förslag från utredningen på denna punkt). Antalet förare inom denna grupp, som enligt fritidsbåtundersökningen saknar dokumenterad kompetens, uppgår till minst ca 85 000. Vidgas bestämmelsen till att omfatta även förare av övriga motordrivna båtar - vilket ur flera synpunkter kan anses motiverat vid ett accepterande av obligatorietanken - ökar antalet människor vilka skall beredas möjlighet till utbildning och avläggande av förarprov med ca 145 000 till sammanlagt ca 225 000 fritidsbåtförare spridda över landet.

Till dessa kommer ett betydande antal nya båtägare årligen. Det är tveksamt om de nuvarande utbildnings- och examinationsresurserna är tillräckliga vid ett obligatorium. Problemet kompliceras av det krav på en översyn och komplettering av förarutbildningen - bl.a. genom införandet av praktiska moment - som utredningen anser angeläget att ställa.

Beträffande tillsynen och kontrollen av bestämmelse om obligatorisk förarkompetens måste bedömningen av de personella och materiella resurser som krävs, bli osäker. Av naturliga skäl kan t.ex. den kompetenskontroll med hjälp av vägspärrar, som tillämpas vid biltrafiken, inte utnyttjas på samma effektiva sätt inom fritidsbåttrafiken. En annan komplikation utgör det faktum att de resurser som eventuellt byggs upp för fritidsbåttrafiken endast kan utnyttjas till fullo under en begränsad del av året.

Av dessa skäl har utredningen avstått från att söka beräkna det aktuella behovet av resurser för tillsyn och kontroll i antal tjänster och båtar. Utredningen konstaterar dock att de tillgängliga resurserna inom detta verksamhetsområde redan med nuvarande arbetsuppgifter måste bedömas som begränsade och att det i mycket stora delar av landet - där antalet fritidsbåtar dock är betydande - idag helt saknas personal och båtar för detta ändamål.

Utredningen har också funnit att en bestämmelse om obligatorisk förarkompetens avseende fritidsbåtar torde bli mer komplicerad att tolka och tillämpa än vad gäller motsvarande bestämmelser för landsvägstrafiken - vilket även kommer att påverka tillsynen och kontrollen. Vid bilkörning deltar inte bilens passagerare i något moment i bilens manövrering. Kompetenskravet och kontrollen i detta sammanhang avser därför enbart föraren. Även i relativt små fritidsbåtar deltar däremot ofta andra ombordvarande än föraren i olika manövrar. En mycket stor grupp fritidsbåtar kan sägas kräva en eller flera personers insats förutom förarens, i varje fall i vissa moment och situationer. Det kan alltså ifrågasättas om kravet på dokumenterad kompetens inte också borde gälla andra personer än föraren, vilka deltar i båtens manövrering.

5.7.2 Förslag

Mot bakgrund av det anförda vill utredningen inte föreslå att bestämmelser om obligatorisk utbildning och dokumenterad kompetens för förare av fritidsbåt nu införes. Utredningen finner det uppenbart att utbildnings- och kompetensnivån hos en mycket stor del av fritidsbåtförarna bör höjas och även att ett obligatorium kan motiveras för vissa fritidsbåtar och vissa vattenområden. Denna höjning av utbildningsnivån anser utredningen dock bäst kunna ske på frivillig väg under en försöksperiod - förslagsvis på fem år - med kraftigt stimulerad frivillig utbildningsverksamhet och information

om utbildningens betydelse och värde för båtägaren. Den frivilliga utbildningen och den till denna knutna informationen bör ledas av båtmyndigheten (se kap. 17) och skolöverstyrelsen och bedrivas i nära samarbete med de etablerade folkbildningsförbunden och båtlivets organisationer. De senare bör ges tillräckliga resurser för en kraftfull egen insats på detta område - syftande att nå även andra än organisationernas egna medlemmar. Den frivilliga utbildningen bör vidare noga följas och utvärderas av båtmyndigheten, som efter försöksperiodens slut till Kungl. Maj:t skall inkomma med rapport och förslag till eventuellt ytterligare åtgärder.

Den nuvarande förarutbildningen - såväl då det gäller utbildningen för förarintyg som för skepparexamen - präglas i viss mån av de förhållanden, som tidigare rått inom båtlivet. Det praktiska båtkunnandet förvärvades då ofta i unga år. Såväl båtarnas utrustning som motorerna var i regel tekniskt mindre avancerade och det totala antalet båtar - särskilt de motordrivna - betydligt lägre än nu. Tyngdpunkten i den organiserade utbildningen kunde läggas på teoretiska moment, och utan större risker ur säkerhetssynpunkt kunde en koncentration ske till undervisning rörande sjövägsregler och navigation. De som hade intresse att vidga sina kunskaper var som regel personer som redan hade viss sjövana.

Den högsta utbildningen i dag för fritidsbåtförare, skepparexamen, infördes ursprungligen för förare av det mindre kusttonnaget. Utbildningen har numera i allt väsentligt förlorat sin betydelse för kustsjöfarten och minst 90 % av antalet examina avläggs nu av fritidsbåtförare. Den nuvarande utbildningen för skepparexamen kan ej sägas vara anpassad till fritidsbåtfolkets behov - betydande delar av materialet och kunskapsfordringarna kan fortfarande hänföras till yrkessjöfartens intressesfär.

I dag har den ökade fritiden, det starka friluftslivs- och fritidsbåtintresset samt den allmänna välståndshöjningen medfört att många människor utan tidigare båterfarenhet kan köpa och därefter direkt använda även snabba och motorstarka båtar och större segelbåtar.

Den nuvarande utbildningen för förarintyg och skepparexamen kan inte sägas vara väl anpassad till den aktuella situationen. Det är sålunda t. ex. fullt möjligt att avlägga godkänt prov för förarintyg eller skepparexamen utan att ens ha satt sin fot i en båt.

Betraktar man den nuvarande utbildningen från säkerhetssynpunkt - vilket är motiverat med hänsyn till debatten om en obligatorisk förarkompetens - och ser på den redovisade olycksstatistiken från sjösäkerhetsrådet, förefaller den dominans som utbildningen i navigation innehar i undervisningen mindre tillfredsställande. Ett mycket litet antal av de fritidsbåtolyckor, som årligen inträffar, torde bero på brister i navigationsskickligheten - det förefaller snarare vara otillräckligt praktiskt båtkunnande och dåligt

omdöme som utgör väsentliga olycksorsaker.

Kraven på utbildningen för båtförare måste i flera avseenden variera väsentligt beroende på båttyp, båtstorlek, motorstyrka och det vattenområde inom vilket båtlivet utövas. Vissa grundkunskaper torde dock vara oundgängliga för alla båtförare - alltså även för de mycket stora grupper, som i dag inte naturligt fångas upp av den frivilliga utbildningen och vilka även sannolikt skulle falla utanför ett eventuellt obligatorium. Det gäller t.ex. elementära sjövetts- och sjövägsregler, grundläggande praktiska båtkunskaper av säkerhetskaraktär, viss simkunnighet samt livräddningskunskap.

Med hänsyn till båtlivets utbredning - även utanför själva båtägargruppen - bör en sådan grundutbildning i lämplig form även meddelas alla skolelever. Utredningen har studerat förhållandena i Norge där begreppet sjövett - med och utan anknytning till båtliv - numera intagits i läroplanen och där alltså alla skolelever i årsklasserna 2 - 6 ges en baskunskap av stor betydelse för säkerheten i deras framtida utövande av olika friluftsaktiviteter med vattenanknytning såsom bad, fiske, båtliv etc.

Utredningen anser efter överläggning med representanter för skolöverstyrelsen att det med nu gällande läroplan bör vara möjligt att utbildningen och informationen i sjövettsfrågor - däri inbegripet den undervisning i bad- och isvett, livräddning etc., som redan nu i olika former meddelas eleverna - intensifieras även i den svenska grundskolan. Utredningen anser det väsentligt att den undervisning som rör båtfrågorna samordnas med en sådan bredare sjövettsfostran.

Sjövettsundervisning bör ske på alla stadier i grundskolan och kan inordnas under ämnen som gymnastik, hembygdskunskap och orienteringsämnen. Båtmyndigheten bör i samverkan med skolöverstyrelsen och berörda organisationer stödja denna undervisning t.ex. genom att fortsätta sjösäkerhetsrådets verksamhet och framställa arbetsmaterial i form av bildband, film och litteratur samt genom att lokala handledare från båtklubbar, sjöscoutkårer etc. utnyttjas i skolans undervisning.

En av målsättningarna med denna undervisning bör efter mönster från Norge t.ex. vara att varje grundskoleelev praktiskt bör få lära sig att stiga i och ur en mindre båt, få kännedom om grundreglerna för användandet av en båt samt även praktiskt få pröva hur man ur vattnet tar sig upp i en mindre båt. Detta torde enklast - som i Norge - kunna ske genom att skolbad och övriga aktuella inom- och utomhusbad utrustas med t.ex. en mindre roddbåt, som används vid denna undervisning.

Sjövettsfrågorna bör vidare uppmärksammas vid utbildningen och fortbildningen av lärare.

Den framtida speciella utbildningen för båtförare bör härigenom på längre sikt kunna baseras på en för alla mera likformig grundkunskap. Under en betydande tid kommer dock att finnas ett stort behov av sådan elementär grundkunskap avseende sjö- och båtvett hos de många fritidsbåtägare, vilka i dag saknar dokumenterad kompetens och vilka även kan beräknas vara svåra att stimulera till frivillig förarutbildning av det slag som utredningen skisserar. Detta torde speciellt komma att gälla ägarna till mindre fritidsbåtar - med och utan motor. Inte minst med hänsyn till det relativt stora antalet allvarliga olyckor inom dessa båtklasser bedömer utredningen det angeläget att även pröva nya vägar för att nå ut med sådan elementär sjövettsundervisning. Utredningen har därvid uppmärksammat den del av United States Coast Guards[1] utbildningsprogram, som bör rubriken "Outboard Motorboat Handling". Det är ett informationspaket med båtsäkerheten som huvudämne och avsett att med hjälp av modern informationsteknik meddela koncentrerad baskunskap kring fritidsbåten till alla båtägare. (En motsvarande uppsökande informationsverksamhet har sommaren 1973 med framgång prövats även i Norge.)

Informationspaketet kommer till användning vid speciellt arrangerade möten kring ämnet båtkunskap och båtsäkerhet, i föreningar och klubbar (även utanför de rena båtorganisationerna), vid friluftsområden, på utställningar etc. Som instruktörer fungerar i regel utbildade, erfarna medlemmar i båtorganisationerna och hela "lektionen" är koncentrerad till ett tillfälle (ca 1 - 2 timmar). Genom "Outboard Motorboat Handling" bibringas stora grupper av båtfolket en ur säkerhetssynpunkt viktig grundkunskap, men den utgör också för många introduktionen till den fortsatta utbildningen, vilken i USA liksom f.n. i Sverige, är uppbyggd i flera steg (motsvarande förarintyg och skepparexamen).

Utredningen föreslår att man under den femåriga försöksperioden med frivillig förarutbildning även prövar effekten av en koncentrerad grundinformation uppbyggd efter amerikanskt och norskt mönster men anpassad till svenska förhållanden. Med hänsyn till båtintressets utbredning och betydel-

---

[1] U.S. Coast Guards huvudsakliga uppgifter är att övervaka efterlevnaden av de amerikanska sjöfartsbestämmelserna, att rädda och skydda liv och egendom till sjöss, att anordna nödvändiga hjälpmedel för att underlätta navigeringen för handelsflottan och flyget, att främja effektivitet och säkerhet för handelsflottan samt att stå i marinens tjänst.
Coast Guard sköter alltså både polisens och tullens uppgifter till sjöss. Man ansvarar också för säkerheten, sköter farleder och utprickning, samt handhar sjöräddningen. Coast Guard bedriver även information och propaganda i sjösäkerhetsfrågor.
Coast Guard skall i krigstid stå i marinens tjänst och dess organisation är uppbyggd efter militärt mönster. Man sysselsätter i dag ca 30 000 personer.

sen av att minska antalet fritidsbåtolyckor bedömer utredningen det realistiskt att kunna påräkna televisionens och andra medias medverkan för största möjliga spridning av sådan information. Det skall ankomma på båtmyndigheten att sammanställa materialet för och att organisera spridningen av nu nämnda information. Detta arbete skall ske i nära samarbete med båtorganisationerna. Fritidsbåtregistret bör lokalt utnyttjas för att etablera kontakt med de båtägare som saknar förarutbildning. Informationen bör lämnas utan kostnad för båtägaren.

Den fortsatta frivilliga utbildningen för förarintyg bör som hittills bedrivas av båtorganisationerna och det frivilliga utbildningsväsendet, under överinseende av båtmyndigheten och i samarbete med skolöverstyrelsen. Båtmyndigheten skall även sammanställa nödvändigt studiematerial för utbildningen, utbilda studieledare och på annat sätt stimulera verksamheten.

Utredningen bedömer det särskilt angeläget att nå även de oorganiserade båtägarna med den frivilliga utbildningen. Ett båtregister bör härvid utnyttjas för uppsökande verksamhet.

Utredningen har tidigare påpekat att delar av den nuvarande förarutbildningen ej kan anses tillräckligt väl anpassad till dagens båtliv. Sålunda bör större vikt läggas vid sådan kunskap som kan bedömas vara av väsentlig betydelse från allmän sjösäkerhetssynpunkt. Det är angeläget att även praktiska tillämpningsövningar i möjligaste mån ingår i utbildningen. Utredningen är medveten om att dessa praktiska moment kan vålla betydande svårigheter att inordna i utbildningen. De är dock av så stor betydelse från säkerhetssynpunkt - speciellt för nya båtägare - att båtmyndigheten under den föreslagna försöksperioden med frivillig utbildning bör ägna stor uppmärksamhet åt att finna tillfredsställande lösningar på denna fråga.

Anvisningarna från 1962 beträffande kunskapsfordringarna för förarintyget synes genom sina vaga formuleringar medge stora variationer i kraven på eleverna. Mera konkreta anvisningar bör utfärdas i syfte att skapa största möjliga likhet över landet vad avser kunskapskraven. Detta bör även kunna ske genom vissa centralt distribuerade standardprov.

Sedan "Fritt valt arbete" infördes i skolarbetet har båtorganisationerna utarbetat studiematerial syftande till att ge de elever som så önskar kompetens för förarintyg. Båtmyndigheten bör i samverkan med båtorganisationerna intensifiera detta arbete, vilket även bör anpassas till och följa upp den skolundervisning i sjövett, som utredningen tidigare föreslagit.

Utredningen anser att skepparexamen liksom nu bör utgöra den högsta utbildningen för fritidsbåtförare. Denna utbildning bör även fortsättningsvis vara obligatorisk för förare av fritidsbåt som är minst tolv meter lång

och minst fyra meter bred. Med den nuvarande skepparexamen som grund bör dock båtmyndigheten i samarbete med skolöverstyrelsen företa en överarbetning av utbildningen i syfte att bättre anpassa denna till de speciella fordringar som bör ställas på en högsta examen för förare av fritidsbåt. En uppdelning av denna utbildning i en gren för fritidsbåtskeppare och en annan för yrkessjöfartens behov bör övervägas.

Hela utbildningsprogrammet under båtmyndighetens ansvar kommer således enligt utredningens förslag att bestå av tre steg: grundinformation för skolungdom resp. vuxna, utbildning för förarintyg och utbildning för skepparexamen.

Båtmyndigheten bör också stödja och stimulera annan - även mera specialinriktad - frivillig utbildningsverksamhet på båtlivets område. Detta kan gälla avancerad navigationsutbildning, motorlära, etc.

5.8 Utredningen ang. minimiålder för båtförare

5.8.1 Synpunkter och motiv

Utredningen konstaterar att förslagen att införa en bestämmelse om minimiålder för båtförare väsentligen motiverats med samma skäl som anförts, då det gäller förslagen om obligatorisk förarkompetens.

Det har anförts att en sådan bestämmelse skulle öka säkerheten

1. för övriga fritidsbåtar, dess förare och passagerare,

2. för yrkessjöfarten,

3. för andra - icke båtburna - människor i eller vid vattnet,

4. för fritidsbåtföraren själv, den egna båten och för eventuella passagerare.

Paralleller har även i detta fall dragits med de bestämmelser som gäller för motortrafiken till lands.

Den tillgängliga olycksstatistiken visar att antalet fritidsbåtolyckor som orsakats av barn eller där barn och ungdom under 15 år tagit aktiv del är få. Under åren 1959 - 1972 uppgår antalet sådana olyckor till i genomsnitt 6 per år och antalet döda vid dessa olyckor till 2,4 per år. 1972 utgjorde barnolyckorna 3,4 % av samtliga båtolyckor. Härtill kommer att av dessa barnolyckor endast ca en tredje del avsåg motordrivna båtar, som är de båtar för vilka minimiålder har ifrågasatts.

Det statistiska underlaget för införandet av en bestämmelse om minimiålder för förandet av fritidsbåt, måste alltså - även med reservation för olycksstatistikens ofullständighet och kvalitet - sägas vara mycket svagt. Trots detta vill utredningen ur mera allmänna trafiksynpunkter hävda att större och snabbare båtar ej bör framföras av alltför unga förare. En sådan inskränkning i rätten att framföra vissa båtar kan ej sägas på något avgörande sätt begränsa möjligheterna att utöva båtliv eller innebära någon väsentlig reducering av den frihet under ansvar, som måste bedömas som ett viktigt och positivt inslag i det svenska båtlivet. Motsvarande, redan existerande, bestämmelser avseende fordonstrafiken kan sannolikt också - trots de betydande skillnader som finns vad avser trafikmiljö och olycksrisker - för det allmänna rättsmedvetandet väl motivera en sådan inskränkning.

Även med denna utgångspunkt ser utredningen främst tre skäl tala mot eller försvåra införandet av en bestämmelse rörande minimiålder för förare av fritidsbåt.

1. Avgränsningsfrågan beträffande vilka fritidsbåtar - alternativt även vilka regioner - en sådan bestämmelse skulle omfatta är svårbedömd. Motorstyrka, båtstorlek, båttyp, maximal båthastighet och trafikintensitet är några faktorer, som här måste beaktas.

2. Kontrollen av en bestämmelse om minimiålder för förare av fritidsbåt torde - för att komma i nivå med motsvarande förhållanden vad avser fordonstrafiken och för att garantera efterlevnaden - kräva ökade tillsynsresurser. Sådana insatser blir svårare att genomföra och motivera genom att utredningen på andra punkter - i varje fall under en försöksperiod eller under ett inledningsskede - föreslår frivilliglinjen i stället för obligatorier. De senare skulle sannolikt ha medfört krav på en sådan utbyggnad av tillsynsresurserna att även kontrollen av en bestämmelse om minimiålder utan större merkostnader kunnat inrymmas i verksamheten. En bestämmelse om minimiålder för båtförare skiljer sig dock ur kontrollsynpunkt från en eventuell bestämmelse om dokumenterad förarkompetens. Brott mot en bestämmelse om minimiålder uppmärksammas i regel lättare såväl av befintliga tillsynsorgan (kustbevakning, sjöpolis etc.) som av övriga båtförare. Redan härigenom kan en sådan bestämmelse förväntas bli respekterad i betydande omfattning. Till detta kommer det faktum att flertalet ungdomar under den fastställda minimiåldern måste ha tillgång till förälders eller annan vuxens båt för att bli i tillfälle att bryta mot den aktuella bestämmelsen.

3. En bestämmelse om minimiålder för båtförare kan komma att undanskymma det faktum att förbättrad utbildning och ökad förarkompetens torde vara de åtgärder som på ett mera avgörande sätt kan öka säkerheten vad gäller båtlivet. Enbart det faktum att man uppnått den i en bestämmelse

angivna minimiåldern kvalificerar ju inte till förandet av sådana större och snabbare båtar, som här kan vara aktuella.

5.8.2 Förslag

Utredningen ser frågan om minimiålder för förare av vissa fritidsbåtar kopplad till frågan om obligatorisk, dokumenterad förarkompetens. Mot denna bakgrund och med hänsyn till att antalet fritidsbåtolyckor, som orsakats av barn eller där barn och ungdom under 15 år tagit aktiv del, enligt tillgänglig olycksstatistik är mycket lågt anser utredningen det tänkbart att även beträffande en eventuell bestämmelse om minimiålder avvakta den föreslagna femåriga försöksperioden med frivillig förarutbildning. Härigenom skulle fritidsbåtregistreringen även kunna utnyttjas som underlag vid bedömningen av för vilka båttyper, motorstyrkor etc., som bestämmelsen om minimiålder skulle gälla.

Som utredningen framhållit talar dock allmänna trafiksynpunkter för att vissa större och snabbare båtar ej bör få framföras av alltför unga förare. En sådan bestämmelse innebär som nämnts ej någon väsentlig inskränkning i möjligheterna att utöva båtliv och torde av flertalet båtförare upplevas som motiverad. Utredningen föreslår därför införande av en bestämmelse om lägsta tillåtna ålder för förande av fritidsbåt och förordar att åldersgränsen - liksom i Norge - sättes till lägst 16 år.

En gränsdragning för bestämmelsens giltighetsområde bör emellertid ske. Utredningen anser att båtens maximala fartprestanda eller längd därvid skall vara avgörande. Att knyta bestämmelsen till båtens aktuella hastighet på så sätt att minderårig skulle tillåtas att med begränsad hastighet köra en båt med större fartresurser är både olämpligt och svårkontrollerbart. Svårighet att på en gång föra båten, navigera och hålla nödvändig uppsikt inträder vid hastigheter kring 15 knop. Utredningen föreslår därför att den som ännu ej fyllt 16 år inte ensam får föra båt som maximalt kan prestera 15 knop eller mer. Valet av denna hastighetsgräns i en bestämmelse om minimiålder undanröjer också de risker som uppstår då en båt som drar en vattenskidåkare körs av minderårig.

Vad gäller båtens storleksgräns föreslår utredningen att båt med en minsta längd (Löa) av 7 meter ej skall få föras av minderårig.

Utredningen har tidigare framhållit att utbildning och kompetens är de avgörande faktorerna för att uppnå säkerhet i båtlivet. För att understryka detta faktum och för att uppmuntra ungdomarna att skaffa sig ordentliga kunskaper genom frivillig utbildning föreslår utredningen slutligen att den som har avlagt prov för förarintyg undantas från bestämmelsen om minimiålder. Förarintyget skall medföras under färd. Härigenom blir ingen defi-

nitivt avstängd från att ensam föra båt.

5.9 Förslag ang. bestämmelse om bemanning vid vattenskidåkning

Utredningen har i det föregående redovisat de skäl som skulle kunna motivera att bestämmelser införs om obligatorisk förarkompetens och minimiålder vid förande av viss fritidsbåt. Beträffande förarkompetens föreslår utredningen att frivilliglinjen prövas under en femårsperiod, medan beträffande förarens minimiålder utredningen föreslår åldersbegränsning för vissa båtar.

Också när det gäller bemanningen av båt som drar vattenskidåkare anser utredningen att det finns skäl att ställa vissa krav. Några regler för sådan verksamhet existerar inte i dag. Det är därför tillåtet för var och en - även utan tidigare erfarenhet av båtkörning - att ensam föra en snabbgående båt som drar vattenskidåkare. En förutsättning för vattenskidåkningen är som bekant relativt hög fart. Det är inte ovanligt att vattenskidåkning sker i närheten av badande eller i trafikerade leder. Svårigheten att samtidigt ha uppsikt framåt vid körningen och bakåt på den vattenskidåkande är påtaglig och innebär en väsentlig säkerhetsrisk. Det förekommer ofta att föraren inte omedelbart uppmärksammar att vattenskidåkaren släppt draglinan och denne kan således bli liggande i vattnet mitt i en trafikerad led med uppenbar risk att bli påkörd av passerande båtar.

Det är enligt utredningens uppfattning uppenbart att så stora risker förekommer i samband med vattenskidåkning att särskilda försiktighetsmått bör iakttas. Enligt utredningens uppfattning är det en lämplig åtgärd att införa krav på att dragbåt vid vattenskidåkning måste ha minst två personer ombord, behöriga att föra sådan båt. Med hänsyn till den föreslagna bestämmelsen om minimiålder vid förande av viss fritidsbåt innebär detta att två ombordvarande måste vara minst 16 år. Däremot anser utredningen inte att undantagsbestämmelsen för ungdom under 16 år som avlagt förarprov med hänsyn till de speciella risker som är förknippade med vattenskidåkning skall gälla i förevarande fall.

Utredningen anser avslutningsvis att riskerna i samband med vattenskidåkning är särskilt stora då denna sker i icke tävlingsmässiga former. Utredningen föreslår därför att båtmyndigheten ges uppgiften att närmare dra upp riktlinjerna för olika former av vattenskidåkning, t.ex. genom att anvisa särskilda områden för träning och tävling.

6 Om ansvar vid onykterhet till sjöss

6.1 Utredningens direktiv

I beslut i december 1971 förordnade Kungl. Maj:t i tilläggsdirektiv att fritidsbåtutredningen borde överväga frågan om införande av s.k. promilleregler vid trafik med fritidsbåtar (dvs. bestämmelse att straffbarhet inträder när alkoholkoncentrationen i blodet uppgår till viss lägsta procent).

6.2 Lag om straff för vissa trafikbrott på land

Den första straffbestämmelsen för onykterhet vid förande av motorfordon infördes genom 1923 års motorfordonsförordning. Bestämmelsen innebar att alkoholförtäring i samband med bilkörning bedömdes som en försvårande omständighet av betydelse vid straffmätningen. 1934 infördes frihetsstraff som en påföljd vid brottet. Då tillkom också en lag om blodundersökning vid brottmål.

År 1941 ändrades trafiknykterhetslagstiftningen och s.k. promillelagstiftning infördes, vilket innebar att straffansvar anknöts till alkoholkoncentrationen i förarens blod. Härigenom skedde en faktisk utvidgning av det straffbelagda området. Nu gällande bestämmelser om trafikonykterhet finns i lagen (SFS 1951:649) om straff för vissa trafikbrott. I 4 § skiljs mellan två brottstyper, ett grövre brott som regleras i 1 mom. (rattfylleri) och ett lindrigare brott som regleras i 2 mom. (rattonykterhet). Enligt 1 mom. inträder ansvar för rattfylleri om föraren under färden har varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte har kunnat på betryggande sätt föra fordonet. Hade föraren under färden en alkoholkoncentration i blodet av minst 1,5 promille skall han anses ha varit så påverkad som förutsätts för ansvar. Denna presumtion (antagande) får inte motbevisas. För ansvar enligt 2 mom. förutsätts att det inte är styrkt att föraren varit så påverkad som i 1 mom, sägs. Ansvar inträder då om alkoholkoncentrationen i förarens blod har uppgått till minst 0,5 men ej till 1,5 promille. Denna brottstyp bygger således uteslutande på promillevärden.

6.3 Sjötrafikförordningen (SFS 1962:150)

I proposition 1962:94 med förslag till sjötrafikförordning togs frågan om nykterhet till sjöss upp. Departementschefen ansåg att, då frågan om särskilda bestämmelser om ansvar för onykterhet till sjöss behandlades av en annan utredning, det räckte med att föreslå en allmän bestämmelse om ansvar för den som gör sig skyldig till vårdslöshet i trafik till sjöss. En sådan bestämmelse skulle - i avvaktan på särskilda bestämmelser om onykterhet till sjöss - i mera uppenbara fall kunna åberopas gentemot den som var onykter vid förandet av båt. Stadgandet intogs som 4 § i sjötrafikförordningen.

6.4 Sjölagen (SFS 1967:48)

Sjölagskommittén föreslog i sitt betänkande (SOU 1965:18) bl.a. en bestämmelse om straff för onykterhet på fartyg men avvisade samtidigt tanken på att införa en promilleregel. Kommittén hävdade att en promilleregel inte skulle vara generellt genomförbar för sjöfartens del på grund av de särpräglade förhållandena till sjöss. Redan valet av promillegräns skulle bli ett problem eftersom till sjöss starkt skiftande trafikförhållanden samt skilda slag av fartyg och sysslor ombord rimligen ställde olika starka krav i nykterhetshänseende. Kommittén föreslog att till straff skulle kunna dömas envar, som "å fartyg fullgör tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen att han icke kan fullgöra sina åliggan-den på betryggande sätt".

För straffbarhet krävdes i förslaget att gärningsmannen varit påverkad under tjänstgöring. Kommitténs avsikt var således inte att "uppställa ett generellt krav på nykterhet hos envar, vars sysslor normalt omfattar tjänst som här avses, även för tid då han ej fullgör sina från säkerhetssynpunkt väsentliga uppgifter. Å andra sidan förhåller det sig så, att i vart fall inom handelssjöfarten gränsen mellan när befattningshavaren är i tjänst eller inte är svårbestämbar. Särskilt äger detta sin giltighet till sjöss och i fråga om det högre befälet. Befälhavaren måste ständigt vara beredd att träda till det omedelbara kommandot och fatta beslut i olika hänseenden. Att fatta sådana beslut kan ställa höga krav på omdömesgillhet". Också för personal i manskapsställning medförde förslaget krav på nykterhet även utom tjänstgöringstid.

I propositionen (1966:145) med förslag till ändring i sjölagen följde departementschefen i huvudsak kommitténs förslag. Man avstod också från särskild promillegräns. I propositionen upptogs en bestämmelse om nykterhet till sjöss av följande lydelse: "Är den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel, att det måste antagas att han icke på betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, dömes till böter eller fängelse i högst ett år". Departementschefen underströk också att bestämmelsen borde vara tillämplig på all sjöfart. Stadgandet är intaget i 325 § sjölagen. Under riksdagsbehandlingen uttryckte första lagutskottet sin "tillfredsställelse med den föreslagna straffbestämmelsen för onykterhet till sjöss". Utskottet godtog skälen mot en promilleregel men underströk samtidigt vikten av att utredning om alkoholkoncentration i gärningsmannens blod användes som ett led i bevisningen om berusningsgraden. Utskottet påpekade dock att det inte ansåg frågan om en promilleregel vara slutligt löst utan att saken kunde komma i ett annat läge när utredningstekniken utvecklas mer och övervakning genom sjöpolis förstärks (1LU 1967:3).

6.5 Senare behandling av frågan i riksdagen

Vid riksdagarna 1970 (mot. I:170, II:21) och 1971 (mot. 1971:25) väcktes motioner, vari hemställdes om utredning av frågan om införande av promilleregler vid bedömning av trafiknykterhetsbrott även inom sjöfarten.

Första lagutskottet hänvisade i sitt utlåtande (1LU 1970:7) över 1970 års motion till tidigare utlåtande och anförde att några omständigheter som borde föranleda ett ändrat ställningstagande från utskottets sida inte förekommit. I sitt utlåtande över 1971 års motion ansåg lagutskottet (LU 1971: 17) på nytt att en generell promilleregel inte var genomförbar f.n. men att frågan framdeles kunde komma i ett annat läge. För fritidsbåtarnas del ansåg lagutskottet lämpligt att fritidsbåtutredningen övervägde frågan om införande av särskilda promilleregler vid trafik med fritidsbåtar. Motionen överlämnades därför till utredningen för övervägande.

6.6 Alkoholpåverkan vid fritidsbåtolyckor

Det statistiska underlaget var före 1968 alltför begränsat. Även senare års statistik bör användas med försiktighet då materialet är ofullständigt. Långt ifrån alla olyckstillbud rapporteras eller kommer till myndighets kännedom. Dödsolyckor utreds alltid av polisen. I övrigt utreds alkoholpåverkan endast vid olycka där polisen direkt ingripit. Slutsatser vid den siffermässiga jämförelsen mellan olika år bör av flera skäl undvikas.

År	Totalt antal olyckor	Antal dödsolyckor	Antal drunknade	Antal fall där föraren varit alkoholpåverkad	Anm.
1) 1968	126	58	75	5	
1) 1969	205	84	114	8	
1) 1970	268	100	122	12	
1971	292	84	104	2)	34 drunknade alkoholpåverkade
1972	251	100	114		47
1973	289	89	106		53

1) Under dessa år noterades enbart förarens alkoholpåverkan.

2) Fr.o.m. 1971 redovisar statistiken ingen särskild tabell för drunknade, alkoholpåverkade förare.

Det statistiska underlaget är sålunda inte fullständigt och möjligheterna att bevisa något samband mellan alkoholpåverkan och olycksfallsfrekvensen är därmed begränsade.

Det bör i detta sammanhang påpekas att endast polisen har rätt att föranstalta om blodprovstagning, inte tullen t.ex.

6.7 Utdömda straff

Under tiden den 1 juli 1962 - den 1 oktober 1972 har sjöåklagaren väckt åtal för onykterhet till sjöss i 66 fall. Nära nog samtliga avser fritidsbåtförare. Av åtalen har endast 3 tagits upp före 1967 och hänförts till 4 § sjötrafikförordningen, de övriga har hänförts till 325 § sjölagen. 6 mål har förts till hovrätten och 1 till Högsta domstolen, där prövningstillstånd vägrats. 1 mål är ännu ej avgjort. I 62 fall har åtalet bifallits medan 3 ogillats. I 3 fall har hovrätt ändrat underrätts frikännande dom till dagsböter.

6.8 Utredningen

6.8.1 Synpunkter och motiv

Frågan om onykterhet vid förandet av fritidsbåt utgör ett av de viktigaste säkerhetsproblemen inom denna sektor av friluftslivet. Det är också ett problem som ägnats stor uppmärksamhet och som tidigare nämnts har frågan vid upprepade tillfällen behandlats i riksdagen och även av flera utredningar.

Trots detta har hittills ej kunnat nås enighet beträffande införandet av en särskild promilleregel för förare av fritidsbåt, vilket är det förslag som från gång till annan förts fram i den allmänna debatten. Inte heller fritidsbåtutredningen är beredd att nu föreslå införandet av en sådan lagstiftning.

Orsakerna härtill är flera.

1. Sjölagens 325 §, som även gäller fritidsbåtar, tillgodoser i stor utsträckning kravet på en reglering av alkoholförtäringen på sjön. Paragrafen omfattar dessutom inte bara föraren utan kan även avse annan ombordvarande med uppgift att bistå vid navigering och framförande av farkosten. Med den lydelse paragrafen har kan föraren göras ansvarig från den tidpunkt alkoholförtäringen börjar. Utredningen vill emellertid påstå att fritidsbåtfolkets kännedom om gällande lagstiftning på detta område och dess innebörd inte är tillfredsställande. Kontrollen och övervakningen hämmas av betydande praktiska svårigheter. Den är följaktligen inte tillräcklig och kan beträffande intensitet och effektivitet inte jämföras med vad som gäller

motsvarande lagstiftning för vägtrafiken.

2. Införs en promilleregel är det mycket tveksamt om den får nykterhetsfrämjande effekt utan en mycket omfattande och kostnadskrävande utbyggnad av bevakningsresurserna och en väsentligt utökad information. Speciellt svårlöst förefaller bevakningsproblemet vara beträffande landets många insjöar, där - vilket fritidsbåtundersökningen visar - en mycket stor del av de mindre fritidsbåtarna finns. Det är också i denna båtmiljö och bland dessa båtkategorier som ett stort antal olyckor enligt tillgänglig statistik inträffar.

3. Den tillgängliga statistiken avseende fritidsbåtolyckorna kan ej sägas utgöra ett tillfredsställande underlag för en skärpning av lagstiftningen eller för att ge denna en annan inriktning, t.ex. genom en promilleregel. Materialet visar att alkoholförtäring ofta finns med i olycksbilden men medger ej säkra slutsatser om alkoholens betydelse som olycksorsak. Av statistiken framgår ej heller i vilken mån förarens eventuella onykterhet varit orsak till att en eller flera ombordvarande omkommit i samband med en båtolycka. Teoretiskt skulle självfallet en promilleregel gällande för såväl förare som passagerare kunna tänkas. Motivet skulle i så fall vara att onykterhet kan vara förenad med särskild fara i miljön båt-vatten. Men en sådan lagstiftning skulle bli väsentligt strängare än motsvarande för vägtrafiken.

4. Vad beträffar vägtrafiken utgör den fara en alkoholpåverkad förare innebär för andra trafikanter och för den allmänna säkerheten ett starkt motiv för gällande lagstiftning. Förhållandena måste i de flesta fall anses vara annorlunda för fritidsbåttrafikens del. Olycksstatistiken visar t.ex. att antalet kollisioner med dödlig utgång mellan båtar 1971 var 0, 1972 var 3 och 1973 var 0. Den överväldigande delen av fritidsbåtbeståndet - ca 75 %- är också enligt fritidsbåtundersökningen av den storleksordning och karaktär att båtarna knappast med fog kan hävdas utgöra någon större sjösäkerhetsrisk för andra sjötrafikanter, även om de skulle framföras av en alkoholpåverkad förare.

5. Båtlivets speciella villkor kan skapa särskilda problem vad gäller efterlevnaden av en promilleregel. Det finns ett stort antal båtar som används för övernattning vid kortare eller längre färder. De ersätter i många fall fritidshuset och nyttjas över veckoslut, semestrar och annan ledighet för fisketurer och annan rekreation. Gemensamt för skilda användningsområden är emellertid att de används som bostad, vilket kan vålla gränsdragningsproblem vid rättstillämpningen. Även vid alkoholförtäring i en förtöjd båt - vilket rimligtvis inte kan förbjudas - kan väderleksförhållanden etc. nödvändiggöra förflyttning och förande av båten, vilket således skulle medföra brott mot bestämmelsen om promillegräns.

Det har i sammanhang, då promilleregler på sjön diskuterats, framförts argument mot promilleregler för yrkessjöfartens del med hänsyn till de speciella förhållanden de ombordanställda lever under. Man har emellertid därvid gjort gällande att det vore annorlunda med fritidsbåtarna och att det vore lämpligt med promilleregler för dessa båtar. Utredningen finner det emellertid svårt att argumentera för en strängare bestämmelse för fritidsbåtarna. Skälet för införande av en sådan bestämmelse är säkerhetsaspekten. Den skada en berusad person i ansvarig ställning ombord kan vålla torde vara så mycket mindre i en fritidsbåt än i ett fartyg. Det skulle sannolikt också vara nödvändigt att knyta promillebestämmelser till föraren vilket säkert skulle komma att vålla problem ur bevissynpunkt.

6.8.2 Förslag

Sammanfattningsvis anser sig utredningen inte böra föreslå att promilleregler införs vid framförandet av fritidsbåt. Utredningen ser dock ej detta som ett slutligt ställningstagande för lång tid framöver från samhällets sida. Den föreslagna förbättrade rapporteringen av fritidsbåtolyckorna (kap. 9) och den intensifierade bearbetningen av materialet från denna tillsammans med materialet från den likaledes föreslagna registreringen av vissa fritidsbåtar (kap. 10), bör väsentligt kunna bidra till att bättre klarlägga alkoholens roll i olyckorna och även angiva vägar till framtida åtgärder för att lösa detta problem. Det bör ankomma på båtmyndigheten att noga följa utveckligen på detta område och att föreslå eventuella åtgärder.

I avvaktan på resultatet av denna verksamhet vill utredningen föreslå en starkt intensifierad och utbyggd information till båtägarna dels om gällande bestämmelse i 325 § sjölagen och dels om de allmänna risker som är förenade med alkoholförtäring inte bara i samband med förande av fritidsbåt utan även vid vistelse ombord. Den föreslagna båtregistreringen torde även skapa en ny och viktig möjlighet till direktkontakt med båtägarna - eller grupper av dessa - som bör kunna öka effekten av sådan information. Det bör ankomma på båtmyndigheten att närmare utforma denna informationsverksamhet.

7 Typprovning av fritidsbåtar, säkerhetsbesiktning m. m.

7.1 Utredningens direktiv

I direktiven till utredningen uttalas i denna fråga. "Som jag tidigare berört medför det starkt ökande antalet fritidsbåtar vissa problem från sjösäkerhets- och miljövårdssynpunkter. De sakkunniga bör göra en genomgång av gällande bestämmelser rörande fritidsbåttrafiken och överväga vilka ändringar som behöver göras för att tillgodose rimliga säkerhets- och miljövårdsintressen. Därvid bör bl.a. prövas frågor rörande besiktning av fritidsbåtar från säkerhetssynpunkt."

7.2 Inledning

I slutet av 1950-talet och början på 1960-talet uppmärksammades mer och mer det säkerhetsproblem i olika avseenden som den alltmer växande fritidsbåttrafiken utgjorde. Detta kom till uttryck bl.a. i uttalanden av departementschefen i prop. 1962:94 med förslag till ändring av sjötrafikförordningen, vari på tal om säkerheten ombord underströks det viktiga i att även fritidsbåtarna uppfyllde rimliga säkerhetskrav och var riktigt utrustade. Samma uppfattning gav tredje lagutskottet tillkänna i sitt utlåtande (3LU 1962:33) över propositionen. Man förutsatte att frågan om kontroll av fritidsbåtarnas säkerhet skulle behandlas i samband med den pågående översynen av gällande bestämmelser om tillsynen å fartyg.

7.3 Sjöfartsstyrelsens skrivelse den 24 februari 1964

Sjövettskommittén tillställde 1963 dåvarande sjöfartsstyrelsen en utredning innehållande förslag till åtgärder i syfte att öka säkerheten vid användningen av fritidsbåtar. Man rekommenderade bl.a. frivillig testning av fritidsbåtar enligt vissa normer. Sjöfartsstyrelsen överlämnade under 1964 denna utredning med eget yttrande till kommunikationsdepartementet. Sjöfartsstyrelsen anslöt sig i stort till sjövettskommitténs synpunkter och lade därvid särskild vikt vid testning av fritidsbåtar. Styrelsen hemställde om bemyndigande att få utfärda bestämmelser för testning av motor- och roddbåtar och hade även bifogat förslag till kungörelse i ärendet. Skrivelsen föranledde emellertid ingen annan åtgärd än att Kungl. Maj:t i december 1964 överlämnade handlingarna till konsumentupplysningsutredningen för övervägande av frågan om test av motor- och roddbåtar.

7.4 Lag om säkerheten på fartyg (SFS 1965:719 och 908)

7.4.1 Förslag till lag om säkerheten på fartyg (Stencil H 1962:2)

En utredning inom handelsdepartementet (1962:2) föreslog bl.a. att också båtar med en bruttodräktighet understigande 20 bruttoregisterton, däribland flertalet s.k. fritidsbåtar, skulle vara underkastade viss kontroll beträffande sjövärdighet och belastning. Från säkerhetssynpunkt ansågs det vara av stort värde att möjliggöra en form av typgodkännande för nytillverkade fritidsbåtar. Import av båtar av plast eller lättmetall, byggande

av standardbåtar i stora serier och användning av utombordsmotorer med allt större effekt var även omständigheter, som torde påkalla någon form av statlig tillsyn över fritidsbåtarna. De sakkunniga ansåg sig böra föreslå att "fritidsbåtar icke skall få nyttjas till sjöfart utan att ha blivit godkända för ändamålet".

7.4.2 Proposition (1965:132) med förslag till lag om säkerheten på fartyg

Departementschefen uttalade att sjösäkerhetslagstiftningen i princip skulle komma att omfatta alla fartyg oavsett storlek. Även fritidsbåtar borde således uppfylla generella bestämmelser om sjösäkerheten. Lagens regler var emellertid närmast avsedda för handelssjöfarten och inte utan vidare tillämpliga på fritidsbåtar. Något krav på att dessa båtar skulle undergå sjövärdighetsbesiktning i egentlig mening borde inte uppställas. Däremot skulle de kunna bli föremål för inspektion från tillsynsmyndighetens sida. Departementschefen påpekade vidare att konsumentupplysningsutredningen hade fått i uppgift att undersöka frågan om konsumentupplysning rörande fritidsbåtar från bl.a. säkerhetssynpunkt. I avvaktan på resultat av de undersökningar och den verksamhet som bedrevs inom området fanns inte anledning att bryta ut bestämmelser för fritidsbåtar ur säkerhetslagen.

7.5 Kort sammandrag av de för fritidsbåttrafiken viktigaste bestämmelserna i sjösäkerhetslagen

I sjösäkerhetslagen (1965:719) och tillämpningskungörelsen (1965:908) till lagen har sammanförts bestämmelser om vad som från säkerhetssynpunkt krävs i fråga om fartygets konstruktion, utrustning, lastning och bemanning. Vidare ges regler om tillsynen för kontroll av att bestämmelserna efterlevs. Sjösäkerhetslagen omfattar enligt 1 kap. 1 § i princip alla fartyg oavsett storlek, således även fritidsbåtar. I 2 kap. 1 § stadgas att fartyg inte är sjövärdigt om det inte är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet att det med hänsyn till fartygets användning och den fart, vari det nyttjas eller avses att nyttjas, erbjuder betryggande säkerhet till förekommande av sjöolycka. I 4 kap. 1 § finns bestämmelser om lastning, vilka också är tillämpliga på fritidsbåtar. Bestämmelserna innebär att fartyg inte får vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet äventyras eller säkerheten för fartyget eller de ombordvarande sätts i fara. I 7 kap. meddelas bestämmelser om bl.a. sjövärdighetsbesiktning, vilken under vissa förhållanden skall ske av fartyg mellan 100 och lägst 20 bruttoregisterton. Det mindre tonnaget och alltså även fritidsbåtarna är befriade från besiktning. Dessa fartyg kan emellertid enligt 7 kap. 16 § bli föremål för inspektion, varvid tillsyn av fartygets sjövärdighet kan ske. Förekommer skälig anledning antaga bl.a. att fartyget - således även fritidsbåt - inte är sjövärdigt för resa i avsedd fart eller att det inte är behörigen lastat eller barlastat kan fartyget enligt 8 kap. 1 § beläggas med nyttjandeförbud. För brott mot nyttjandeförbud kan enligt 10 kap. 4 § dömas till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Tillsyn av fartyg i de hänseenden som behandlas i säkerhetslagen utövas lokalt av sjöfartsinspektionsdistrikten. Centralt handläggs dessa frågor inom sjöfartsinspektionen, en avdelning inom sjöfartsverket.

7.6 Konsumentupplysning - principer och riktlinjer (SOU 1968:58)

Konsumentupplysningsutredningen tog i sitt betänkande inte upp frågan om fritidsbåtarna. Sjöfartsstyrelsens skrivelse i ämnet överlämnades i stället till den 1967 tillsatta konsumentutredningen, som 1971 överlämnade handlingarna till fritidsbåtutredningen.

7.7 Varudeklaration - ett medel i konsumentpolitiken (SOU 1973:20)

Varudeklarationsutredningen lade i sitt betänkande fram ett förslag, "lag om varudeklaration" och angav däri (s. 88 f) de varuområden inom vilka den föreslagna lagen borde få betydelse. Beträffande fritidsbåtar återfanns följande synpunkter. "VU konstaterar att viss märkning av fritidsbåtar förekommer på frivillig väg. Fritidsbåtutredningen överväger om obligatorisk typprovning skall införas. Om obligatorisk typprovning av småbåtar införs, torde frågan om deklarationer av dessa samtidigt kunna få en tillfredsställande lösning. I annat fall bör enligt VU:s mening den nya lagen vinna tillämpning inom fritidsbåtsektorn".

7.8 1969 års riksdag

I motionerna I:147 och II:165 anhölls om utredning av trafiken med s.k. fritidsbåtar och framhölls att - på samma sätt som gäller för bilar - det borde krävas typ- och kontrollbesiktning av motorbåtar.

Riksdagen avslog motionerna.

7.9 Sjöfartsverkets fritidsbåtprovning

Sjöfartsverket fick under våren 1971 i uppdrag av Kungl. Maj:t att utarbeta normer för typprovning av fritidsbåtar. Normerna skulle ligga till grund för en frivillig provning av industritillverkade båtar, vilken skulle utföras av sjöfartsverket. Verket bildade i samband härmed en "Samrådsnämnd för frivillig typprovning av fritidsbåtar", bestående av representanter för båttillverkare, konstruktörer, branschorganisationer, konsumenter m.fl., som skulle ha till uppgift att komma med synpunkter på och förslag till förbättringar av de normer som verket arbetat fram. I slutet av 1971 fastställde sjöfartsverket "Normer för frivillig typprovning av fritidsbåtar". Under våren och sommaren 1972 testades drygt 50 båttyper. På grund av de erfarenheter detta gav ändrades och förtydligades normerna på en del punkter vid ett möte med samrådsnämnden i september 1972. Under hösten provades ytterligare ett 25-tal båttyper.

Typprovningsverksamheten hade fram till oktober 1974 resulterat i att nära 200 båttyper provats och att nära 50 000 båtar försetts med godkännandeskylt.

En överenskommelse att arbeta för en harmonisering av de norska och svenska normerna träffades i slutet av 1972 med Det norske Veritas. I

januari 1973 påbörjades arbetet av representanter för sjöfartsverket och Det norske Veritas samt en observatör från finska sjöfartsstyrelsen. Under våren 1973 knöts också Direktoratet for Statens Skibstilsyn i Danmark och norska Sjöfartsdirektoratet till samarbetet. Sommaren 1973 enades den nordiska samarbetsgruppen om ett förslag till gemensamma nordiska normer. I Sverige sändes detta förslag vid midsommar 1973 ut till ledamöterna i samrådsnämnden för yttrande. Remisserna bearbetades och i november antog den nordiska samarbetsgruppen det ändrade förslaget. I Sverige godkände samrådsnämnden i december 1973 de samnordiska "Normer för frivillig typprovning av öppna och delvis däckade fritidsbåtar med en längd över allt upp till ca 5 m". I april 1974 utfärdade sjöfartsverket en kungörelse (1974:A 6) om frivillig typprovning av öppna eller delvis däckade fritidsbåtar företrädesvis med längd upp till fem meter. Samma normer skall gälla i de övriga nordiska länderna och en författning av detta innehåll har i Danmark utfärdats av Det Danske Skibstillsyn. I Norge har Det norske Veritas antagit normerna.

En för sjöfartsverket mycket viktig målsättning är att även internationalisera normerna.

7.10 Utredningen

7.10.1 Utredningens synpunkter och förslag avseende provning av båtar

Som tidigare i olika sammanhang framhållits är fritidsbåtbeståndet redan nu mycket omfattande och det finns grundad anledning anta att antalet båtar kommer att öka avsevärt. Mellan en och en halv till två miljoner människor har en ganska regelbunden kontakt med båtlivet - även om omfattningen varierar. Det gäller således en mycket stor grupp människor för vilka olycksriskerna i möjligaste mån bör elimineras. Utredningen anser det följaktligen viktigt att den båtintresserade allmänheten ges bättre garantier för att bl.a. de nya fritidsbåtarna, som tillförs båtbeståndet, fyller rimliga krav vad avser säkerhet. Detta bedömer utredningen bäst kunna ske genom att de statliga insatserna på området byggs ut och görs effektivare. Principiellt är det lika motiverat med säkerhetsnormer för båtar som det anses vara för bilar. Båt- och motortillverkningen bör därför bli föremål för utbyggd kontroll. Båtens sjövärdighet måste provas och vidare bör kontrollen sträckas ut att gälla båtarnas utrustningsdetaljer. Sålunda bör motor- och elinstallationer, där bristfälligheter kan medföra fara, kontrolleras. Normer för säkerhetsutrustning - såväl fast som rörlig - måste utarbetas, kontrolleras och kontinuerligt anpassas till nya erfarenheter. Utredningen ser denna fråga som en av de mer brådskande och angelägna att lösa och föreslår därför att den nu frivilliga typprovningen blir obligatorisk.

Som tidigare nämnts har sjöfartsverkets provningsverksamhet hittills gällt fritidsbåtar - med och utan motor - med en största längd av ca 5 m. Sjöfartsverket håller nu på att i samarbete med företrädare för övriga nordiska länder successivt utveckla normer för att prova även större fritidsbåtar.

Familjebåtarna (såväl motor- som segelbåtar) kommer således inom en snar framtid att bli föremål för frivillig typprovning. Emellertid är det svårare att skapa enhetliga normer för dessa båtkategorier än för de mindre. Tillverkningen av de båtarna ställer höga anspråk på tekniskt kunnande hos tillverkare och konstruktörer inte minst beroende på att de används på ett mer skiftande och krävande sätt. De båtar som det här är fråga om skall kunna brukas intensivare, tåla längre färder med starkare motorer eller segel, klara hårdare påkänningar av väder och vind under gång i öppet vatten. De skall också kunna tjäna som bostad, rymma flera personer och större last m.m. Det kommer att bli besvärligare och dyrare för tillverkarna att anpassa sig till de förslag till ändringar av konstruktioner och installationer osv. som i många fall blir följden av en utvidgad typprovning. De ökade kostnaderna täcker tillverkarna som regel med prishöjningar och det är tyvärr att räkna med att många köpare kommer att uppfatta den till priset billigare båten som det ekonomiskt gynnsammaste köpet. De räknar då inte med att det lägre priset för en otestad båt kan bli skenbart eftersom båtköparen inte sällan tvingas göra kostsamma kompletteringar eller reparationer för att uppnå en tillfredsställande säkerhet. En fortsatt frivillig typprovning kan skapa den situationen att den seriöse båttillverkaren som låter testa sina båtar förlorar köpare därför att dessa i sin önskan om en billig båt eftersätter kravet på garanterad säkerhet. Provningen, som skall vara en garanti för hög kvalitet på säkerheten, riskerar att få en konkurrensbegränsande effekt.

Ur konsumentens synpunkt är detta en allvarlig svaghet hos den frivilliga typprovningen även om den ger en viss normerande verkan. Få båtköpare torde besitta den sakkunskap eller den möjlighet till insyn i tillverkningsprocessen - speciellt vid användningen av plast som skrovmaterial - vilken krävs för en kritisk granskning av en båt vad avser konstruktion, sjövärdighet samt installations- och säkerhetsdetaljer. Någon organiserad service på detta område i dess helhet existerar inte.

De skäl som nu anförts anser utredningen utgöra tillräckliga motiv för att införa obligatorisk provning av alla nytillverkade fritidsbåtar. Med dessa båtar skall jämställas importerade båtar.

Sjöfartsverkets typprovning gäller f.n. i huvudsak industritillverkade båtar i helfabrikat. Det finns emellertid en rätt omfattande försäljning av halvfabrikat, dvs. av båtskrov som saknar inredning, utrustning eller motor. Båttillverkarna ger köparen möjlighet att välja om han vill ha en helt färdig båt eller om han vill färdigställa den själv. Eftersom även halvfabrikat kan vara behäftade med risker ur säkerhetssynpunkt föreslår utredningen att också den gruppen blir föremål för typprovning beträffande de punkter som hör samman med skrovets konstruktion. Även de eventuella tillbehör, säkerhetsdetaljer och installationer som vid försäljningen finns med eller är utförda skall kontrolleras. Problemen att avgöra var gränsen går för hel- eller halvfabrikat elimineras härigenom då ingen tillverkningsgrupp blir undantagen.

Utredningen föreslår att på sjöfartsverket under sjösäkerhetsinspektionen bildas en ny särskild sektion, som skall ansvara för den del av sjösäkerheten som hör ihop med provning av båtar m.m. Sektionen kommer att ha

samma och i väsentlig grad utökade uppgifter som den enhet på sjöfartsverket, vilken i dag ägnar sig åt typprovning. Verksamheten skall bedrivas i samråd med båtmyndigheten och kostnaderna för denna liksom tidigare i huvudsak täckas genom avgifter. Sektionens övriga kostnader skall bestridas av medel ur båtfonden.

Sektionen skall ha till uppgift att utarbeta normer för och utföra provning av fritidsbåtar, material, tillbehör, utrustning m,m., att ansvara för tillsynen av skilda bestämmelser t.ex. genom att låta företa stickprovskontroller hos tillverkarna, att bedriva flygande besiktning samt att utbilda besiktningsmän för frivillig säkerhetsbesiktning. Befattningshavare på sektionen skall också kunna anlitas som experter i allmänna reklamationsnämnden och vid domstol samt även lämna allmänheten information i frågor som rör sektionens verksamhetsområde. Ett nära och kontinuerligt samarbete med konsumentverket bör ske för att åstadkomma de effektivaste vägarna att nå konsumenterna. I det fall trafikbullerutredningen framlägger förslag till bullernormer som leder till beslut härom, bör kontrollen av dessa normer anförtros sektionen. Sektionen skall även fortsättningsvis följa upp den internationella utvecklingen och i görligaste mån anpassa de svenska bestämmelserna till motsvarande i övriga länder, främst i Norden.

Den här beskrivna verksamheten skall utföras av personal som är fast knuten till sektionen samt genom utnyttjande av bl.a. sjöfartsverkets fartygsinspektörer.

Sektionens arbetsuppgifter kommer att få stor betydelse för tillverkningen och importen av säkrare båtar och följaktligen också för båtfolket och för utformningen av de framtida fritidsbåtarna. Sektionens åtgärder kan även i stor utsträckning komma att inverka på båtfolkets ekonomiska situation i olika hänseenden. De krav som ställs på båttillverkarna kan t.ex. medföra högre båtpriser och bestämmelser om obligatorisk säkerhetsutrustning kan medföra större utgifter. Den övriga verksamheten inom sektionen såsom säkerhetsbesiktning och information, kommer att påverka sektionens medelsbehov och därmed den totala båtlivsbudgeten. Det är därför angeläget att båtfolket tillförsäkras möjlighet till insyn i och inflytande på sjöfartsverkets arbete i detta avseende. Det bör därför åligga sjöfartsverkets representant i båtnämnden att kontinuerligt hålla nämnden underrättad om de större och mera principiella problemen och att i nämnden diskutera dessa för att nämndens synpunkter skall kunna påverka sjöfartsverkets slutliga ställningstaganden. Vidare bör ett fast samarbete etableras mellan provningssektionen och båtlivsbyrån för att de båda verken direkt skall kunna dra nytta av varandras erfarenheter och kunnande, samt samordna informationen i hithörande frågor.

7.10.2 Utredningens synpunkter och förslag avseende säkerhetsbesiktning

Här föreslagna åtgärder löser emellertid inte säkerhetsproblemet vad beträffar de närmare 600 000 båtar som redan finns och som fortsättningsvis under en betydande tid kommer att användas. Utredningen anser ej att denna grupp båtar kan lämnas utanför det aktuella arbetet för ökad säker-

het. Någon form av besiktning torde vara en framkomlig väg. Sådan besiktning i syfte att öka eller vidmakthålla säkerheten även hos äldre fritidsbåtar förekommer i viss omfattning i bl.a. Norge, Finland och USA.

Säkerhetsbesiktning av fritidsbåtar kan på båtägarnas egen begäran i Norge ske genom att avtal träffas med Det norske Veritas. Besiktningen, som sker med två års intervaller, omfattar en rad säkerhetsfaktorer som skrovets kondition, motorinstallation, styranordning etc. Såväl motor- som segelbåtar kan besiktigas. Verksamheten startade 1972 och har hittills bedrivits som en försöksverksamhet. Besiktningen lär dock redan visat sig värdefull i försäkringssammanhang samt vid försäljning.

I Finland förekommer viss besiktning av motor- och segelbåtar i båtorganisationernas regi och gäller de båtar som är registrerade i Finlands Motorbåtsförbund resp. Finlands Seglarförbund. Besiktningen utförs av inom organisationerna utsedda besiktningsmän. Båtarna delas vid besiktningen in i tre grupper: långfärdsbåt - utfärdsbåt - småbåt och för varje grupp finns särskilda krav avseende utrustning etc. Besiktningen är årlig och obligatorisk för samtliga båtar anslutna till de båda organisationerna. Även i Finland förefaller besiktningen att vara av betydelse i försäkringssammanhang.

Utredningen föreslår att alla i bruk varande fritidsbåtar skall kunna bli föremål för säkerhetsbesiktning. Denna besiktningsverksamhet bör dels ske i form av "flygande" besiktning av stickprovskaraktär, dels vara frivillig och som sådan ske på ägarens begäran och vara giltig förslagsvis ett år eller två. Viss obligatorisk besiktning bör ske av halvfabrikat och hemmabyggen (se 7.10.3).

Den s.k. flygande säkerhetsbesiktningen skall utföras av sektionens personal, fartygsinspektören eller av någon till annan myndighet knuten särskilt härför förordnad och genom sektionens försorg utbildad personal. Besiktning efter sektionens bedömande kan exempelvis koncentreras till vissa tider och/eller detaljer vad avser båt och säkerhetsutrustning. Besiktigad båt med väsentliga säkerhetsbrister skall kunna åläggas nyttjandeförbud, alternativt åtgärdsföreskrift och ny besiktning.

Den frivilliga besiktningen skall utföras av genom sektionen utbildade besiktningsmän hämtade från och knutna till båtorganisationerna. Utredningen har bedömt det vara alltför kostnads- och personalkrävande att i detta skede låta sjöfartsverket även åta sig besiktning av äldre båtar på begäran av ägare eller eventuell köpare. Den frivilliga besiktningen skall omfatta en av sektionen fastställd kontroll av bl.a. skrovets kondition, motor-, el- och andra installationer, styranordning, fasta detaljer av större betydelse för säkerheten samt övrig säkerhetsutrustning. Utredningen har på denna punkt studerat erfarenheter från USA, där US Coast Guard och den till denna myndighet knutna frivilligorganisationen US Coast Guard Auxiliary, som under en följd av år utfört sådan besiktning. Denna besiktningsverksamhet har till betydande del anförtrotts av Coast Guard utbildade frivilliga besiktningsmän hämtade ur båtorganisationerna. Vid besiktningen erhålles besiktningsprotokoll med angivande av eventuella rekommenderade åtgärder. Avsikten med denna besiktningsform är att besiktningsmannen

skall fungera som rådgivare till båtägaren under iakttagande av vissa av sjöfartsverket särskilt fastställda former. Besiktningsintyget skall däremot inte ersätta bestämmelser om köpeavtal, garantiåtaganden m.m. Har besiktningsmannen utfärdat besiktningsprotokoll som visar att han godtagit båtens skick vid besiktningstillfället, skall varken han eller sjöfartsverket kunna göras ansvariga om någon olycka ändock inträffat på grund av fel som förelegat vid besiktningstillfället.

Samarbetet med båtorganisationerna vad gäller den frivilliga säkerhetsbesiktningen bedömer utredningen som ytterst väsentlig. Härigenom utnyttjas dels den sakkunskap och de erfarenheter som många medlemmar i båtorganisationerna besitter, dels torde den delaktighet som båtorganisationerna på detta sätt ges i verksamheten positivt komma att påverka frekvensen av frivilliga besiktningar. Genom att även icke klubbanslutna båtar mot ersättning tas emot till besiktning skapas också en inkörsport för kontakt med båtklubbarna som kan bredda intresset för och underlätta rekryteringen till dessa. Slutligen torde ett sådant samarbete vara en rationell och effektiv lösning på ett säkerhetsproblem som annars skulle ställa mycket stora personella och ekonomiska krav på samhället.

7.10.3 Utredningens förslag avseende principbestämmelser m.m.

Utredningen föreslår följande principbestämmelser rörande tillverkningskontrollen m.m. av fritidsbåtar.

1. I Sverige för försäljning, nytillverkad båt eller skepp, företrädesvis avsedd att brukas för annat ändamål än handelsjöfart, yrkesfiske eller annan yrkessjöfart, skall vara underkastad obligatorisk provning från säkerhetssynpunkt. Provningen omfattar tillverkningen, material, tillbehör m.m. i den utsträckning som bestäms av Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t förordnar.

2. I utlandet nytillverkad båt eller skepp avsedd för sådant ändamål som sägs under 1. och som importeras för att brukas i Sverige skall vara underkastad obligatorisk typprovning från de synpunkter som anges under 1. Där tillverkningslandets provningsnormer helt eller till väsentliga delar överensstämmer med de svenska kan dispens meddelas.

3. Det som sagts under 1. och 2. i fråga om obligatorisk typprovning skall också - oavsett fabrikations- eller utrustningsled - gälla nytillverkade s.k. halvfabrikat av båt eller skepp, avsedda för försäljning.

4. Båt eller skepp avsedd för sådant ändamål som sägs under 1. skall kunna underkastas tillfällig s.k. flygande säkerhetsbesiktning enligt de bestämmelser som utfärdas av Kungl. Maj:t eller den myndighet som Kungl. Maj:t förordnar.

5. Frivillig säkerhetsbesiktning av båt eller skepp avsedd för sådant ändamål som sägs under 1. skall kunna ske på begäran. Säkerhetsbesiktningen sker enligt de bestämmelser som utfärdats av Kungl. Maj:t eller den myndighet som Kungl. Maj:t förordnar.

Det är uppenbart att genomförandet av typprovning och besiktning enligt vad nu föreslagits kommer att ställa stora krav på ekonomiska och personella resurser.

Utbyggandet av den föreslagna kontrollverksamheten föreslås därför ske successivt. Eftersom det redan i dag föreligger viss beredskap i fråga om resurser för typprovning är det enligt utredningens uppfattning lämpligt att fortsätta och bygga ut den verksamheten. Till en början bör därför obligatorisk provning införas enligt 1., 2. och 3. Säkerhetsbesiktningar i form av såväl flygande som frivillig besiktning kan inte komma igång förrän en omfattande utbildning skett. Det gäller både personal vid myndighet och frivilliga krafter i båtorganisationer.

Utredningen föreslår även att provning enligt 1., 2. och 3. bör komma i gång senast den 1 januari 1976.

Det är viktigt för konsumenten, främst från säkerhetssynpunkt, att hela det föreslagna systemet genomförs inom förslagsvis en period av fem år.

Utredningen är medveten om att en grupp av nytillverkade båtar är undantagna från obligatorisk provning, nämligen de som helt eller delvis är hemmabyggen och inte avsedda för försäljning. Undantaget har emellertid grundats på den uppfattningen att det skulle bli alltför dyrt och arbetskrävande att parallellt med den föreslagna provnings- och besiktningsverksamheten även bygga upp en obligatorisk besiktningsverksamhet för hemmabyggen. Förslaget om att frivillig besiktning skall kunna företas på begäran möjliggör dock att den som så önskar kan få även en sådan båt undersökt, en möjlighet som bör få betydelse både för båtägaren själv och eventuell båtspekulant före ett köp. Denna frivilliga besiktning torde emellertid i längden inte vara tillräcklig för dessa hemmabyggda båtar och utredningen anser därför att även dessa båtar i framtiden bör genomgå en obligatorisk säkerhetsbesiktning som då skall avse kontroll av bl.a. motor- och elinstallationer samt viss säkerhetsutrustning. Besiktningen bör helst ske före det första registreringstillfället och i vart fall senast vid tidpunkten för överlåtelse till ny ägare. Besiktningsintyg bör företes vid anmälan till registret om äganderätt.

Utredningen är vidare medveten om att det kommer att finnas vissa båtar av fritidsbåtkaraktär avsedda för specialbruk, som inte kan uppfylla minimi-normerna i ett eller flera avseenden. Normsystemet måste dock i stora delar vara flexibelt och tillämpas av den provande sektionen med smidighet. I vissa fall kan det även bli nödvändigt att ställa större krav vid typprovning och/eller besiktning eller att kräva obligatorisk, kontinuerlig besiktning, (t.ex. för uthyrningsbåtar). Det kommer vidare att finnas anledning att utfärda rekommendationer eller bestämmelser som anger vilket slag av båtar som är lämpade för vissa specialändamål.

Här nedan anges några exempel på nyttjandesätt som kan ge upphov till särskilda bestämmelser och som även kan nödvändiggöra dispens i skilda hänseenden.

1. <u>Tävlingsbåtar</u>. Dessa båtar måste ofta ha speciella tävlingsegenskaper,

vilka inte kan accepteras vid en typprovning. För att lösa detta problem kan man tänka sig att dispens lämnas för de båtar som tillhör ett särskilt tävlingsförbund och som ska användas för tävlingsbruk. Förbundet ska ha skyldighet att till sektionen rapportera när båten inte längre används för tävlingsverksamhet. Detta förutsätter ett organisationstvång för tävlingsbåtar av denna typ. För att detta system ska fungera krävs samråd från sektionens sida med organisationen.

2. Uthyrningsbåtar. Årlig obligatorisk besiktning bör krävas i vart fall för s.k. familjebåtar som hyrs ut i förvärvssyfte och på längre sikt bör småbåtar inte få hyras ut för t.ex. fiske och bad, om de inte är typgodkända.

3. Livräddningsbåtar. Här avses sådana båtar som kommuner, klubbar, strandhotell m.fl. anskaffar för livräddningsändamål och som förtöjs lätt tillgängliga vid stränderna för att snabbt kunna tas i bruk i nödsituationer. Här måste höga krav ställas på säkerhet, utrustning och båtens kondition eftersom även helt båtovana personer kan väntas komma att använda dem.

4. Gummibåtar.

5. Kanoter.

6. Strandleksaker (eng. beach-devices). Avsedda att transportera människor (t.ex. vattentrampcyklar). Det är viktigt att sektionen får möjlighet att kontrollera dessa farkoster som ofta utgör en latent livsfara. Här kan t.ex. vara lämpligt att mycket hårt begränsa användningsområdet.

Beträffande kostnaderna är det utredningens uppfattning att den obligatoriska typprovningen med vad den omfattar helt bör täckas med avgifter från tillverkarna.

Den frivilliga besiktningen bör enligt utredningens uppfattning visserligen också avgiftsbeläggas men taxesättningen bör omsorgsfullt avpassas så att frekvensen av sådana frivilliga besiktningar inte påverkas negativt.

Den flygande besiktningen ska givetvis ej avgiftsbeläggas utan ses som en samhällelig insats i säkerhetsbefrämjande syfte.

Utredningen har valt att föreslå en ramlagstiftning som ger möjlighet till successiv utveckling av normer och åtgärder, vilket är nödvändigt när det gäller ett så omfattande, detaljrikt och känsligt område som detta. Det är olyckligt om man lagstiftningsvägen låser de normer och bestämmelser som reglerar tillverkningen och kontrollen. Uppgiften att arbeta fram och utfärda normer för verksamheten bör i största utsträckning överlåtas på den ansvariga myndigheten. På så sätt erhålls en kontinuerlig anpassning till den framtida utvecklingen. Förevarande förslag anger således endast vilka frågor som skall bli föremål för reglering i någon form och vilka medel som skall användas härför. Det bör överlåtas på sjöfartsverket och båtmyndigheten att gemensamt bedöma utvecklingen av verksamheten och föreslå åtgärder.

7.11 Säkerhetsutrustning m.m.

7.11.1 Utredningens synpunkter och förslag avseende säkerhetsutrustning m.m.

Utredningens förslag om obligatorisk typprovning av fritidsbåtar avser i första hand själva båten och den fasta utrustningen till denna. Utredningen vill dock understryka att även den rörliga utrustningen är av största betydelse för sjösäkerheten.

Några bestämmelser rörande obligatorisk sådan utrustning finns inte i Sverige vad avser fritidsbåtar och heller inte i övriga Norden. Vissa försäkringsvillkor gäller dock i Sverige beträffande obligatorisk brandsläckare i vissa fritidsbåtar och i Finland är till båtorganisationernas årliga besiktning av fritidsbåtar även knutna bestämmelser rörande viss säkerhetsutrustning. I Sverige har sjöfartsverket samt vissa båtorganisationer sammanställt utrustningslistor för olika båttyper och ändamål.

Utredningen bedömer det som angeläget och nödvändigt att övriga åtgärder för ett säkrare båtliv kompletteras med insatser som skapar garantier även för tillfredsställande säkerhetsutrustning på de svenska fritidsbåtarna. Som ett exempel på vad detta skulle kunna betyda för säkerheten vill utredningen peka på den bild sjösäkerhetsrådets olycksstatistik ger av flytvästens roll. Av 106 omkomna drunknade 103 1973 i samband med fritidsbåtolyckor. Endast tre drunknade var försedda med flytväst - en av dessa hade dock flytvästen felaktigt påsatt.

Utredningen anser det uppenbart att ett allmännare bruk av flytväst väsentligt skulle ha minskat antalet drunknade under det aktuella året. Vidare är utredningen övertygad om att bättre greppmöjlighet i en kantrad eller vattenfylld båt, goda länsningshjälpmedel samt i båten monterade eller lösa flythjälpmedel även aktivt skulle medverka till att drunkningsolyckorna minskade i antal.

Utredningens principiella uppfattning är därför att bestämmelser bör utfärdas som anger vilken säkerhetsutrustning som skall finnas på fritidsbåtarna. Flera skäl talar dock för att även på detta område utvecklingen måste ske successivt och efter bedömningar som görs då båtmyndigheten börjat sitt arbete.

Ett skäl är att det även på denna punkt på uppdrag av Nordiska rådet pågår ett samarbete syftande till gemensamma bestämmelser. Arbetet är ännu ej avslutat men arbetsgruppen rekommenderade hösten 1974 att förslag till utrustningslistor skall utarbetas gemensamt, men att denna utrustning tills vidare skall vara frivillig.

Utredningen föreslår därför att sjöfartsverkets provningssektion i samverkan med båtmyndigheten ges uppdraget att utarbeta utrustningslistor avseende säkerhetsutrustning för olika typer av fritidsbåtar och att genom intensiv information och propaganda sprida kännedom om och förståelse i denna viktiga säkerhetsfråga. Bl.a. skall denna fråga beaktas vid den föreslagna flygande säkerhetsbesiktningen.

Båtmyndigheten skall även ges uppdraget att fortlöpande - bl.a. med hjälp av material från olycksrapportering och registrering - följa denna fråga och då så kan anses nödvändigt och möjligt ta initiativ till obligatoriska bestämmelser i detta avseende. Båtmyndigheten skall även följa frågans utveckling på det nordiska planet.

Vid slutet av den föreslagna femåriga försöksperioden för frivillig förarutbildning skall även denna fråga tas upp till förnyad och genomgripande diskussion och prövning.

8 Ansvarsförsäkring

8.1 Utredningens direktiv

I direktiven till utredningen anför departementschefen bl. a.

> "De sakkunniga bör göra en genomgång av gällande bestämmelser rörande fritidsbåttrafiken... Därvid bör bl. a. prövas frågor rörande...obligatorisk ansvarsförsäkring och säkerhetsutrustning samt besiktning av fritidsbåtar från säkerhetssynpunkt."

8.2 Inledning

Ansvarsförsäkringens syfte är att erbjuda skydd för skadeståndsansvar enligt skadeståndsreglerna. Utbetalning under försäkringen sker först då det föreligger ett ersättningskrav. Försäkringen gäller alltså för den skadevållandes ansvar och inte för den skadelidandes förlust.

Ansvarsförsäkringen kan vara frivillig eller obligatorisk. Den frivilliga ansvarsförsäkringen är i dag så vanlig att man kan räkna med att de flesta skadestånd betalas av försäkringsbolag. Det finns över två miljoner privatansvarsförsäkringar. De flesta skyddar samtidigt mer än en person. Som senare framhålles löser dock dessa försäkringar endast i begränsad utsträckning fritidsbåtsägarens speciella ansvarighetsproblem.

8.3 Försäkring av ansvar under båtförsäkring

8.3.1 Villkor

Alla former av båtförsäkring som tecknas i Sverige inkluderar i "paketet" s.k. båtansvarsförsäkring. Denna ingår antingen som en integrerande del i de allmänna villkoren eller, såsom hos Båtförsäkringsföreningens medlemmar, styrs av "Särskilda villkor för båtansvarsförsäkring". I regel kan båtansvar även tecknas som separat försäkring.

8.3.2 Försäkringens omfattning

Försäkringen omfattar skadestånd som försäkringstagaren lagligen kan bli skyldig att utge i sin egenskap av ägare, brukare eller förare av den försäkrade båten. Försäkringen gäller dessutom för den som med försäkringstagarens medgivande använder båten.

Den personkrets som skyddas av försäkringen är, som framgår av detta, tämligen stor.

Genom att särskilt ange att försäkringen gäller för ägaren i hans egenskap av brukare, understrykes att försäkringen inte bara gäller då båten manöv-

reras till sjöss utan även vid stillaliggande både på land och i vatten.

8.3.3 Ersättningsskyldighetens begränsning

Försäkringsgivarens ersättningsskyldighet är vid varje skada begränsad till 1 milj. kr. vid personskada och 100 000 kr. vid egendomsskada. Vid samtidig person- och egendkomsskada kan således högst 1 100 000 kr. komma att utbetalas. ("Båtorganisationernas egen försäkring" täcker ersättningsskyldighet upp till 600 000 kr. vid personskada, dock högst 300 000 kr. för varje skadad person, och upp till 60 000 kr. vid egendomsskada).

8.3.4 Vattenskidåkning

Försäkringen inkluderar skadestånd som försäkringstagaren kan bli skyldig att utge då den försäkrade båten använts som dragbåt vid vattenskidsport. Förutsättningen är dock att en annan person än den som fört båten haft uppsikt på och samband med vattenskidåkare.

Det bör observeras att försäkringen inte gäller sådant skadestånd som vattenskidåkaren själv kan dra på sig, genom oaktsamhet, vårdslöshet eller genom att inte följa båtförarens instruktioner.

8.3.5 Undantag i båtansvarsförsäkringens giltighet

Båtansvarsförsäkringen innehåller vissa undantag, de flesta av standardnatur i den meningen att de är vanliga i all slags privatansvarsförsäkring.

Båtansvarsförsäkringen omfattar således ej skadestånd till följd av

a) Skada för den som vid skadetillfället varit ägare eller brukare av båten eller på medlem av dennes familj. Med "familj" avses härmed den närstående familjekretsen i tre generationer.

b) Skada på den egna båten eller ombordvarande egendom.

c) Skada som den försäkrade vållat uppsåtligen.

d) Skada vållad under påverkan av alkoholhaltiga drycker, andra berusningsmedel eller narkotika.

e) Skada uppkommen då båten deltar i hastighetstävling för motorbåtar. Det finns dock en kollektiv ansvarsförsäkring för racerförare, varom

mera nedan.

f) Skada uppkommen då båten är uthyrd eller då den användes i förvärvssyfte.

8.3.6 Självrisk

Båtförsäkringsföreningens medlemmar tillämpar en självrisk av 300 kr. för varje ansvarsskada. Denna summa har försäkringstagaren själv att betala till den skadelidande. Självrisken har främst ett preventivt syfte, samtidigt som den är avsedd att sålla bort småskador.

"Båtorganisationernas egen försäkring" tillämpar 200 kr. självrisk vid skadeståndsskyldighet för egendomsskada och för motorbåt dessutom 500 kr. i tilläggssjälvrisk, om befälhavaren vid skadetillfället är under 18 år och ej innehavare av i villkoren angiven nautisk kompetens.

Även andra i Sverige verkande bolag tillämpar självriskbestämmelser i båtansvarsförsäkring (t.ex. Folksam 100 kr., Ansvar 100 kr.)

8.4 Försäkring av båtansvar under hemförsäkring

I Sverige tecknade hemförsäkringar gäller för skada som den försäkrade är ansvarig för i sin egenskap av ägare av roddbåt.

Folksams hemförsäkring gäller dessutom för personansvarsskada om motorbåt är högst 5 m lång och har en motorstyrka av högst 5 hk.

Försäkringsbeloppen är 1 000 000 kr. vid personskada och 100 000 kr. vid egendomsskada.

Självrisk utgår i regel med 200 kr.

Detta innebär att det i undantagsfall kan uppstå dubbelförsäkringssituationer. Dessa är dock av mindre betydelse och klaras regelmässigt ut av försäkringsbolagen inbördes.

8.5 Ansvarsförsäkring vid hastighetstävlingar

Genom ett specialavtal med ett svenskt försäkringsbolag finns ansvarsförsäkring för båtförare tillhörande Svenska Racerbåtsförbundet (SVERA). Denna gäller för det skadestånd som till följd av skada på person eller egendom (ej medtävlande eller deras båtar) kan åläggas förare vid del-

tagande i av förbundet eller under förbundet sorterande klubbar utlyst tävling.

Försäkringsbeloppen är 1 000 000 kr. vid personskada och 500 000 kr. vid sakskada.

8.6 Båtansvarsförsäkring i utlandet

Undersökning har gjorts beträffande båtansvarsförsäkringens konstruktion i bl.a. övriga nordiska länder, Västtyskland, England och USA.

Det har visat sig att man i dessa länder ger en täckning som på det stora hela motsvarar den som lämnas av svenska bolag. Dock skiljer sig de maximala ansvarsbeloppen från varandra.

8.7 Obligatorisk försäkring

8.7.1 Förekomsten av obligatorisk ansvarsförsäkring

I Sverige förekommer obligatorisk ansvarsförsäkring huvudsakligen för bilar och andra motorfordon, varvid lagen om trafikförsäkring från 1929 gäller. Bakgrunden till detta obligatorium är att behovet av ersättning till trafikens offer med den tilltagande utvecklingen av trafiken är ett av våra viktigaste samhällsproblem. Det har också ansetts att biltrafik är en speciellt "farlig verksamhet", vilken bör ersätta alla de skador den orsakar. De allra flesta länder har infört obligatorisk trafikförsäkring och 1959 ingicks under Europarådets ledning en europeisk konvention om obligatorisk ansvarsförsäkring för bilskador.

Rättstekniskt anses tillämpningen av trafikförsäkringslagen vara ganska komplicerad ur många synpunkter.

I lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss (SFS 1973:1198) föreskrivs (12 - 16 §§) att ägare av svenskt fartyg, som befordrar mer än 2 000 ton olja som bulklast, skall taga och vidmakthålla försäkring (eller ställa annan betryggande säkerhet) för att täcka sin ansvarighet enligt denna lag eller lagen i annan konventionsstat. Beloppet skall uppgå till det ansvarsbelopp som anges i lagen (5 §). Bestämmelserna i lagen grundar sig på en regel i 1969 års ansvarighetskonvention.

I de tillstånd till svävarfart som Kungl. Maj:t gett med stöd av förordningen (SFS 1966:159) om tillstånd för brukande av svävare har föreskrivits skyldighet att taga och vidmakthålla av sjöfartsverket godkänd ansvarighetsförsäkring avseende skada, som kan orsakas i samband med svävarens brukande.

Det förtjänar i detta sammanhang att understrykas att - med undantag för nyssnämnda regel för tankfart - för sjöfarten i Sveriges ej finns några regler om försäkringsplikt. Sålunda kan all yrkesmässig trafik, däri inräknat passagerartrafik med såväl större fartyg som mindre s.k. passbåtar, bedrivas utan obligatorisk försäkring.

8.7.2 Obligatorisk båtansvarsförsäkring i andra länder

I Italien existerar sedan 1971 regler om krav på en obligatorisk försäkring för motorbåtar för fritidsbruk, vars bruttotonnage inte överstiger 50 ton och vars motorstyrka inte understiger 3 hkr. Lagen gäller också för utländska båtar som trafikerar italienska farvatten.

I Schweiz är det försäkringsplikt för vissa större båtar (les yachts navigant en mer), och i en del kantoner likaledes för andra slags båtar. Man studerar där frågan om huruvida obligatoriet skall utsträckas att gälla på det federala planet.

I Norge har frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring varit uppe till diskussion vid ett par tillfällen. En kommitté tillsattes 1965 och avgav sitt betänkande i juli 1967. Utredningen ansåg inte att behovet av ett obligatorium var dokumenterat och avstyrkte lagstiftning härom. Kommittén ansåg att den frivilliga ansvarsförsäkringen var så allmänt utbredd att den - samtidigt som sjösäkerhetspropagandan drivs med allt större intensitet - kunde anses täcka en mycket stor del av behovet.

Enligt norska kommitténs mening vore anledningen större att införa försäkringsplikt för småfartyg med certifikat att föra passagerare. I denna verksamhet kunde skadeståndskraven vid personskador lätt komma upp till mycket höga belopp.

Frågan togs i Norge upp på nytt 1971 inom en av "Sjøvettsrådet" tillsatt kommitté. Anledningen var fritidsbåtflottans mycket stora tillväxt under de närmast gångna åren. Kommittén fann emellertid att någon motsvarande ökning av personansvarsskadorna inte hade skett och avstyrkte på ungefär samma grunder som 1965 års kommitté en obligatorisk försäkringsform.

På det internationella planet har frågan dryftats inom FN organet Economic Commission for Europe (ECE), UNIDROTT och i Nordiska rådet. Diskussionerna är ännu inte slutförda. Inom ECE har företagits en sondering om medlemsstaternas intresse för frågan. Därvid har noterats att Italien har föreskrifter om obligatorisk ansvarsförsäkring vid färd med fritidsbåt. Dessa gäller också utländsk båt, som skall användas i Italien. Systemet för utländska båtar bygger i huvudsak på de principer som gäller för s.k. grönt kort vid bilfärd i utlandet. Försäkring köps vid gränsstationer och

kan omfatta 15, 30 eller 45 dagars vistelse i Italien. F.n. övervägs ett liknande system i Schweiz och Österrike. Med hänsyn till denna utveckling studeras f.n. behovet av en rekommendation om regler för gemensam obligatorisk ansvarsförsäkring inom en expertgrupp hos ECE.

8.8 Försäkrings- olycksfalls- och skadestatistik

8.8.1 Förekomsten av båtansvarsförsäkring i Sverige

Antalet båtar med särskild båtförsäkring har ökat mycket snabbt. De uppgifter som årligen lämnats av båtförsäkringsbolagen visar följande utveckling från 1953.

1953	22 800	1964	66 300
1954	23 600	1965	72 200
1955	24 300	1966	78 100
1956	26 500	1967	87 000
1957	28 400	1968	94 000
1958	31 300	1969	99 000
1959	35 100	1970	110 000
1960	41 300	1971	116 000
1961	47 900	1972	123 000
1962	57 100	1973	134 000
1963	60 800		

Fritidsbåtundersökningen har kommit till resultatet att 1971 totalt 123 900 båtar hade särskild båtförsäkring, vilket således stämmer rätt väl med försäkringsbolagens egna siffror.

Samtliga "båtförsäkrade" båtar har, som tidigare påpekats automatiskt en ansvarsförsäkring.

8.8.2 Ansvarsförsäkringens fördelning på olika båttyper

Någon båtförsäkringsstatistik omfattande samtliga båtförsäkringsgivare i Sverige finns inte. Båtförsäkringsföreningen gör dock, på basis av material från sina medlemmar, en tämligen detaljerad, hålkortsbearbetad statistik.

I fritidsbåtundersökningen redovisas (tab. 5.6) antalet båtar med särskild båtförsäkring. Med utgångspunkt från Båtförsäkringsföreningens detaljstatistik - tillämpad under i övrigt lika förutsättningar på hela den svenska båtförsäkringsaffären - kan man få fram jämförelsesiffror i vad avser under 1971 tecknade ansvarsförsäkringar i Sverige. En sådan undersökning ger följande resultat.

	Antal	Antal försäkrade		Andel i %	
		a) Enl. fritidsbåtundersökningen	b) Enl. förs. statistik	a)	b)
Båttyp 1 - 2					
Kanoter, roddbåtar m.m.	202 300	8 500	171 950	4,4 %	85,0 %
Båttyp 3					
Båt med motor med mindre än 10 hk	161 400	32 120	27 950	19,9 %	17,3 %
Båttyp 4 - 5					
Övriga motorbåtar	103 600	63 095	65 450	60,9 %	63,1 %
Båttyp 6 - 8					
Segelbåtar	38 100	22 785	29 600	59,0 %	77,7 %

Skillnaden i fritidsbåtundersökningens och försäkringsstatistikens siffror beträffande försäkringsfrekvensen i båttyp 1 - 2 har följande förklaring. Antalet "båtförsäkrade" kanoter, jollar, ekor och roddbåtar är mycket litet, vilket också framgår av fritidsbåtundersökningen. Sannolikt inkluderas i dessa siffror för övrigt även jollar försäkrade som tillbehör till segel- och motorbåtar. Ett betydligt större antal av dessa båtar omfattas emellertid av hemförsäkringens ansvarsmoment. Man kan på goda grunder utgå från att ca 85 % av samtliga svenska hushåll har hemförsäkring. Denna procentsiffra kan direkt, när det gäller täckning av s.k. båtansvar, appliceras på alla båtar som inte är försedda med segel eller motor.

Resultatet i fråga om försäkring (inkl. ansvar) av båtar försedda med en motor med mindre än 10 hk motorstyrka blir ungefär detsamma antingen man utgår från fritidsbåtundersökningen eller Båtförsäkringsföreningens statistik. Det rör sig alltså här om en relativt låg procentandel (max 20 %). Möjligen ligger denna siffra i själva verket något högre. Ett av de svenska försäkringsbolagen (Folksam) inkluderar nämligen i sin hemförsäkring personskada som den försäkrade är ansvarig för i sin egenskap av ägare, brukare eller förare av motorbåt, som är högst 5 m lång och har motorstyrka av högst 5 hk. Dessutom kan man förvänta en ökning av antalet båtförsäkringar i denna grupp (inkl. ansvar) beroende på att de svenska försäkringsbolagen numera ej genom hemförsäkringen lämnar stöldersättning

för båtmotorer och båttillbehör, vilket däremot båtförsäkringen gör under förutsättning att motorerna etc. förvaras i låst utrymme.

I fråga om "övriga motorbåtar" kan man förmoda att andelen (ansvars-) försäkrade båtar ligger kring 60 - 65 % av totala antalet sådana båtar.

Totalt kommer fritidsbåtundersökningen fram till att endast 25 % av båtar i Sverige har särskild båtförsäkring. Båtförsäkringsföreningens statistikmaterial - som alltså inkluderar även de genom hemförsäkring ansvarsförsäkrade fritidsbåtarna - visar att minst 58 % av båtarna har en ansvarsförsäkring.

8.8.3 Ansvarsskadefrekvens

Följande tabell visar Båtförsäkringsföreningens medlemmar och Folksams skadeersättningar under ansvarsförsäkringsmomentet under 1968 - 1971. Tillsammans representerar dessa bolag ca 75 % av den svenska båtförsäkringsmarknaden.

Personansvar	Antal skador	Ers. kr.
1968	7	62 000
1969	3	8 000
1970	5	13 000
1971	1	10 000
Egendomsansvar		
1968	111	149 000
1969	79	138 000
1970	103	158 000
1971	120	222 000

Andel av totalt utbetalade ersättningar under båtförsäkring.
(Endast Båtförsäkringsföreningens medlemmar)

1968	3,35 %
1969	1,20 %
1970	1,95 %
1971	2,70 %

Av dessa siffror framgår klart att skadeståndsansvar relativt sällan uppstår i samband med förande eller nyttjande av båt.

Problemet är uppenbarligen inte tillnärmelsevis av samma dimensioner som i motorfordonstrafiken.

De svenska försäkringsbolag som inte representeras i den redovisade statistiken har enligt uppgift haft samma erfarenheter. Av upplysningar från företrädare för båtförsäkringsbranschen i Danmark, Finland och Norge har framgått att man inte heller i dessa länder i nämnvärd utsträckning haft att reglera ersättningskrav under båtansvarsförsäkringen. Diskussioner inom Comité Européenne des Assurances (CEA) har visat att detsamma gäller även för andra europeiska försäkringsbolag.

8.8.4 Olika slag av ansvarsskador

De redovisade personansvarsskadorna har endast i ett mycket litet antal fall lett till dödsfall. Det är också sällan fråga om skador där den skadelidande erhållit framtida men.

Egendomsskadorna kan uppdelas i två kategorier. Dels förekommer s.k. förtöjningsskador, varmed man avser ansvarsskador genom att den försäkrade båten slitit sig, draggat eller förtöjts på olämpligt sätt, varvid grannbåt eller annan båt åsamkats skador. Dels har man kollisionsskador, för vilka ansvaret faller på den ena eller andra eller båda av båtarna. En särskild och ganska betydande undergrupp utgörs här av de s.k. kappseglingsskadorna, där en part syndat mot kappseglingsreglerna och förorsakat en sammanstötning.

8.8.5 Fritidsbåtolyckor

Enligt Sjösäkerhetsrådets uppgifter inträffade under 1973 289 olyckshändelser av den art att benämningen "fritidsbåtolyckor" ansetts adekvat. Motsvarande siffra var under 1972 251. Av dessa olyckor var under 1972 100 dödsolyckor med 115 omkomna och under 1973 89 dödsolyckor med 106 omkomna.

Flertalet av sjösäkerhetsrådet registrerade skador, antingen de lett till dödsfall eller inte, kan ej föras tillbaka på ett skadeståndsansvar för någon. Den omständigheten att en person faller över bord, att båten kantrar eller att den vattenfylls och sjunker torde i ett stort antal fall bero på en situation som den eller de förolyckade själva försatt sig i och inte på ett vållande från båtens ägares, brukares eller förares sida som grundar ett skadeståndsansvar.

Man har också att ta hänsyn till att spritpåverkan kan finnas med i bilden. I sådant fall gäller som tidigare sagts inte ansvarsförsäkringen.

Inte heller gäller ansvarsförsäkringen för personskada som drabbar båtägaren själv eller medlem av hans familj. Av sjösäkerhetsrådets statistik

framgår inte direkt hur vanlig denna situation är. Man kan dock förmoda att frekvensen av denna typ av skador är ganska stor. Här bör man även göra en jämförelse med bilansvarighetslagen, som inte medger bilföraren själv ersättning under lagen. I sådant fall får han lita till en frivillig olycksfallsförsäkring, den s.k. förarplatsförsäkringen.

Den enda av sjösäkerhetsrådet angivna olycksfallsorsak, som direkt torde kunna hänföras till begreppet ansvar är "kollision med annan båt", 3 fall under 1972 och 6 fall under 1973. Dessutom har för 1973 moterats 3 fall, där människor påkörts i vattnet. Två av dessa hade skadats svårt.

8.9 Utredningen

8.9.1 Synpunkter och motiv

Utredningen finner av det framlagda materialet att behovet av obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar för närvarande måste bedömas som relativt svagt. Tillgänglig försäkringsstatistik visar att antalet fritidsbåtolyckor med person- eller egendomsansvar är lågt och att de ekonomiska ersättningarna för detta skadeståndsansvar endast uppgår till någon procent av de totalt utbetalda ersättningarna i samband med båtförsäkring.

Inte heller önskemålet om en samordning av de nordiska bestämmelserna avseende fritidsbåtar utgör i denna fråga något motiv för införandet av ett obligatorium.

Generellt kan sägas att risken att vid fritidsbåttrafik vålla annan part person- eller egendomsskada vid jämförelse med biltrafiken framstår som alltför liten för att motivera de kostnader och de administrativa problem som införandet och kontrollen av ett obligatorium beträffande ansvarsförsäkring för fritidsbåtar i dag skulle medföra. Däremot kan noteras en utveckling mot ett ökat antal allmänna fritidsbåtförsäkringar (vilka alltså även inkluderar ansvarsförsäkring). Utredningen anser av flera skäl denna utveckling positiv och värd att främja. Det av utredningen föreslagna båtregistret bör därför under lämpliga former få utnyttjas för spridandet av information om båtförsäkring.

Vid en typ av skada är ansvarsskyldigheten relativt vanlig. Det gäller materialskada i fritidsbåtshamn vid manövrar inne i hamnen, bristfällig förtöjning etc. Här täcks dock skadan ibland genom de krav den för hamnen ansvariga (båtklubb etc.) ställer på försäkring av samtliga i hamnen förtöjda fritidsbåtar - en försäkring som sålunda automatiskt även omfattar ansvarsförsäkring. Utredningen finner det sannolikt att detta system har förutsättningar att även i fortsättningen fungera tillfredsställande för fritidsbåtar förtöjda i båthamn.

8.9.2 Förslag

Även om utredningen alltså ej finner skäl att föreslå ett allmänt obligatorium beträffande båtansvarsförsäkring, vill utredningen icke utesluta att utveckligen inom båtbeståndet - t.ex. mot flera stora och motorstarka båtar - kan komma att förändra bilden och ev. aktualisera behovet av ett obligatorium för vissa båttyper.

Denna utveckling måste kunna följas och utredningen ser detta som ett starkt motiv för den föreslagna båtregistreringen liksom för den föreslagna rapporteringsplikten avseende vissa fritidsbåtolyckor. Ett genomförande av dessa båda åtgärder gör det möjligt att följa fritidsbåtbeståndets utveckling, att studera frekvensen av båtolyckor med skadeansvar som följd och dessa olyckors fördelning på olika båttyper samt även att kontinuerligt avläsa omfattningen av den frivilliga försäkringen för båttyperna.

Båtregistreringen skapar slutligen också administrativa resurser för införandet av en ev. obligatorisk båtansvarsförsäkring - även differentierad till vissa båttyper - samt för en effektiv kontroll avseende efterlevnaden av en sådan bestämmelse.

9 Olycksrapportering

9.1 Allmän drunkningsstatistik

Den svenska drunkningsstatistiken förs i dag av flera olika instanser. Statistiska centralbyrån (SCB) registrerar med utgångspunkt från dödsbevisen samtliga dödsfall som förorsakats av drunkning - även drunkning genom självmord och sådana dödsfall som inträffar relativt långt efter olyckstillfället men bedöms ha sådana orsaker att de bör rubriceras som drunkningsolyckor.

SCB:s statistik över antalet drunknade per år ligger därför i regel något högre än Svenska Livräddningssällskapet/Simfrämjandets preliminära drunkningsstatistik. Denna senare bygger i första hand på pressklipp, men i efterhand sker komplettering av materialet med rikspolisstyrelsens registeruppgifter avseende polisundersökta drunkningsolyckor. Organisationen har vidare närmare granskat polisrapporterna avseende drunkningsolyckorna under 1969 och 1970 och redovisat detta material i årsböckerna för 1972 och 1973. Denna granskning har skett i syfte att - så långt det är möjligt med utgångspunkt från detta material - klarlägga omständigheterna vid olyckorna. Fortsättandet av denna senare verksamhet är dock helt beroende av tillgången på ekonomiska bidrag, vilka nu främst utgår från enskilda försäkringsbolag.

9.2 Statistik avseende fritidsbåtolyckor

Vad gäller speciellt drunkningsfallen i samband med fritidsbåtolyckorna insamlas i dag material av sjösäkerhetsrådet.

Rapporteringen av fritidsbåtolyckor och sammanställningen av statistik påbörjades 1959 av sjöfartsverket. Bakgrunden var att frågan om att införa en bestämmelse om minimiålder för båtförare aktualiserats. Man ville undersöka det eventuella sambandet mellan båtförarens ålder och olycksfrekvensen. Statistiken omfattade därför endast uppgift om antalet fritidsbåtolyckor och de inblandade förarnas ålder.

Rapporteringen och statistiken utvidgades 1967 att omfatta även olyckstyp och vissa egenskaper hos förare och båt. Statistiken baserades dock helt på tidningsreferat.

Detta material kompletterades 1969 med rapporter från lotsdistrikten om dessas ingripanden vid fritidsbåtolyckor och fr.o.m. andra halvåret 1970 har även rapporter från polis, kustbevakning och sjösäkerhetsrådets distriktsombud insamlats. Rapporteringen har skett på speciell blankett.

Sjösäkerhetsrådet ansvarar fr.o.m. 1971 för sammanställningen av statistik om fritidsbåtolyckor. Rapporteringen sker via ovan angivna källor.

Vid alla allvarligare olyckor utgör polisrapporterna det väsentligaste materialet, men rådet söker även genom egna undersökningar av vissa olyckor ytterligare komplettera detta material.

9.3 Statistik rörande sjöräddningsinsatser avseende fritidsbåtar

Till sjöfartsverket rapporteras samtliga sjöräddningsinsatser avseende handelsfartyg, fiskefartyg och fritidsbåtar av tullen, polisen, försvaret, televerket och Sjöräddningssällskapet. Tillsammans med rapportmaterial om sjöfartsverkets egna sjöräddningsinsatser bearbetas dessa rapporter och ger underlag för analys och uppföljning av sjöräddningsinsatserna. Materialet tjänar även som underlag för fördelningen av vissa sjöräddningskostnader på de olika trafikantgrupperna.

Antalet rapporterade sjöräddningsinsatser omfattar till stor del tillbud i form av motorhaverier, sökningar etc. och är därför avsevärt större än antalet till sjösäkerhetsrådet rapporterade fritidsbåtolyckor.

9.4 Statistikens användningsområde

Frånsett SCB:s statistik är syftet med det arbete som ägnas insamlandet av material om drunkningsolyckorna - och bearbetningen av detta material - att klarlägga de orsaker som ligger bakom de enskilda olyckorna för att få underlag för olika åtgärder i avsikt att nedbringa antalet drunknade till ett minimum.

9.5 Utredningen

9.5.1 Synpunkter och motiv

Flertalet av de förslag som utredningen lägger fram syftar till att förebygga och så långt det är möjligt minska antalet fritidsbåtolyckor. Detta gäller t.ex. förslagen om typprovning, besiktning, säkerhetsutrustning, registrering och intensifierad frivillig förarutbildning. Denna ambition är väsentlig med hänsyn till den stora och växande grupp människor som utövar båtliv och till det betydande antal människor som årligen förolyckas i samband med fritidsbåtolyckor.

För att rätt kunna bedöma utformningen, omfattningen och avvägningen av de olika åtgärder, som föreslås eller i framtiden kan komma att aktualiseras, krävs detaljerad och aktuell kunskap om fritidsbåtbeståndet och om de inträffade olyckorna vad gäller orsak etc. Sådan kunskap av tillräcklig aktualitet och omfattning finns inte i dag. Inte heller finns resurser i er-

forderlig omfattning för en tillfredsställande och samlad bearbetning av sådant material. Detta synes också ha resulterat i en viss osäkerhet vid bedömningen av vissa fritidsbåtolyckor och dessas orsaker samt om vilka olycksförebyggande åtgärder som måste anses mest angelägna.

Utredningen finner det vidare angeläget (även om detta ej kan sägas ligga inom utredningens uppdrag) att samtliga drunkningsolyckor i Sverige - alltså oavsett olyckstyp etc. - blir föremål för en årlig samlad bedömning och undersökning. Utredningen vill - utan att underskatta det ytterst värdefulla ideella arbete, som nedläggs på detta område - hävda att kraftfulla statliga insatser här bör komma till stånd.

Beträffande fritidsbåtbeståndet har den s.k. fritidsbåtundersökningen gett en tidigare icke tillgänglig bild av detta. Bilden avser dock endast en bestämd tidpunkt (undersökningstillfälle november 1971), vilket numera gör materialet mindre aktuellt. Undersökningen gör det inte heller möjligt att dra säkra slutsatser om utvecklingstendenser etc., vartill kommer att den använda stickprovsmetoden på vissa punkter gör materialet otillräckligt eller mindre lämpat för konkreta beslut i detaljfrågor. Redan denna undersökning har dock sammanställd med sjösäkerhetsrådets olycksstatistik, som framgår i kap. 3, gett intressant information om t.ex. olycksfrekvensen vad avser olika båttyper och regioner.

Behovet av aktuell, detaljerad och tillförlitlig information rörande fritidsbåtbeståndet och dess utveckling är ett starkt motiv för den i kap. 10 föreslagna obligatoriska registreringen av vissa båtar. Utredningen har ej kunnat finna att denna mycket viktiga information kan inhämtas på annat sätt. Det ligger också ett betydande värde i att båtägarna via registret kan få direkt rådgivning och upplysning i olycksförebyggande syfte.

Utredningen anser det viktigt att man - genom ökade resurser - vidareutvecklar det arbete avseende olycksrapporteringen som sjösäkerhetsrådet så förtjänstfullt utfört. Utredningen anser det dock nödvändigt att till detta material foga även rapporterna om sjöräddningsinsatserna. Som nämnts är antalet sådana insatser väsentligt högre än antalet rapporterade fritidsbåtolyckor (1973 795 resp. 289 st). Ett studium av orsakerna till och omständigheterna kring även sådana tillbud, som ej utvecklats till verkliga fritidsbåtolyckor, bedömer utredningen som mycket viktigt.

En sådan vidgning och effektivisering av rapporteringen avseende fritidsbåtolyckor är möjlig att åstadkomma utan större kostnader eller betydande merarbete. Redan nu rapporteras som nämnts samtliga av statliga organ (tullen, polisen, försvaret, televerket och sjöfartsverket) gjorda sjöräddningsinsatser. Genom samråd mellan båtmyndigheten, sjöfartsverket och övriga berörda myndigheter bör denna rapportering kunna vidgas till att omfatta även sådana uppgifter som bedöms vara av betydelse för en samlad

granskning och utvärdering av materialet ur olyckssynpunkt - så som f.n. sker inom sjösäkerhetsrådet med materialet om rapporterade fritidsbåtolyckor.

Då det gäller allvarligare fritidsbåtolyckor, som ej blir föremål för ingripande och rapportering enligt ovanstående, anser utredningen att obligatorisk rapporteringsskyldighet bör gälla för ägaren till den i olyckan inblandade fritidsbåten. Sådan rapporteringsskyldighet föreligger för befälhavare på handels- och fiskefartyg enligt sjölagens 70 § samt enligt lagen (1965:719) om säkerhet på fartyg 9 kap. 10 §.

Utredningen har i denna fråga studerat material från USA, där obligatorisk olycksrapportering avseende fritidsbåtar tillämpats under en följd av år. Sådan rapporteringsskyldighet åvilar ägaren till varje fritidsbåt som varit inblandad i olycka, som medfört dödsfall, personskada med minst tre dagars arbetsoförmåga och/eller materielskada för lägst 100 dollars värde. Rapporteringen omfattar t.ex. uppgifter om förarens sjövana och kompetens, båten och dess utrustning samt yttre omständigheter kring olyckan såsom t.ex. väder och vind. Uppgifter från denna rapportering, som sammanställs med den där tillämpade registreringen av vissa fritidsbåtar, har i väsentliga delar fått leda och styra det omfattande säkerhetsarbete, som bedrivs beträffande de ca 9 miljonerna fritidsbåtar. Den årliga sammanställningen och bearbetningen av detta material, som redovisas av U.S. Coast Guard i publikationen Boating Statistics, påverkar således bestämmelserna rörande testnormer för fritidsbåtar, konstruktionsanvisningar, säkerhetsutrustning, utbildning etc. Flera av dessa bestämmelser har i USA utformats så att de fortlöpande kan och skall anpassas till de nya fakta, som kommer fram om fritidsbåtolyckorna och båtbeståndets utveckling. Erfarenheterna av detta system förefaller att vara goda och genom The Federal Boat Safety Act 1971 har olycksrapporteringen ytterligare effektiviserats och registreringen av fritidsbåtar i samband härmed utvidgats att omfatta alla motordrivna fritidsbåtar (tidigare registrerades i regel endast båtar med starkare motor än 10 hk).

9.5.2 Förslag

Utredningen bedömer det som viktigt att rapportering sker relativt snabbt efter inträffad olycka och även i viss utsträckning direkt genom den inblandade båtens ägare. Härigenom bör i jämförelse med nuläget betydligt fler detaljer med större noggrannhet kunna kartläggas kring varje olycka och den samlade bilden vad avser båtolyckor bättre kunna bedömas.

Utredningen föreslår därför att båtolycka, som blir föremål för ingripande av polisen, tullen, försvaret, televerket, Sjöräddningssällskapet eller sjöfartsverket (eller kommer till dessas kännedom) skall rapporteras till båt-

myndigheten av resp. myndighet. Rapporteringen skall ske på av båtmyndigheten och sjöfartsverket fastställd blankett och samordnas med den nuvarande rapporteringen av sjöräddningsinsatser. Utredningen föreslår vidare att rapporteringsskyldighet skall åligga ägaren till varje båt, vilken är inblandad i allvarligare båtolycka, som ej blir föremål för rapportering på ovan angivet sätt. Som exempel på sådan olycka vill utredningen nämna sådan som förorsakat dödsfall eller personskada av sådan omfattning att den krävt läkarvård och/eller medfört nedsatt arbetsförmåga under viss tid. Beträffande brand- och explosionsolycka anser utredningen att rapportering bör ske oavsett om dödsfall eller personskada inträffat. Rapporteringen bör som nämnts ske snabbt efter det att olyckan inträffat. Utredningen föreslår att båtmyndigheten av Kungl. Maj:t bemyndigas utfärda bestämmelser rörande vilka båtolyckor, som skall rapporteras på detta sätt och även inom vilken tidsrymd efter olyckan rapporteringen skall ske.

Det tvång och krav på aktiv medverkan, som rapporteringsskyldigheten kan sägas innebära för båtägaren, bör med hänsyn till säkerhetsintresset rimligen kunna accepteras. Utredningen anser det angeläget att genom information - främst genom båtorganisationerna och det båtregister som föreslås inrättat - hos båtägarna skapa förståelse och lojalitet för en åtgärd som direkt syftar till en effektivisering av de olycksförebyggande åtgärderna.

Rapportering bör ske på speciell blankett, vilken tillhandahålles genom båtmyndigheten, på polisstationerna etc. Myndigheten skall bearbeta och årligen - tillsammans med uppgifter rörande det gångna årets båtregistrering - i lämplig och lätt tillgänglig form redovisa detta material. Det åligger båtmyndigheten att på grundval av materialet, och de slutsatser som kan dras utifrån detta, föreslå den anpassning av bestämmelserna rörande typprovning, besiktning, säkerhetsutrustning, utbildning etc., som kravet på maximal säkerhet kan aktualisera. Vid denna årliga bearbetning av olycksstatistiken skall båtmyndigheten biträdas av en expertgrupp bestående bl.a. av medicinsk sakkunskap och av företrädare för sådana friluftsaktiviteter, som har samband med båtlivet.

Det förefaller utredningen lämpligt och rationellt att i denna bearbetning inbegripa även tillgänglig statistik rörande drunkningsolyckor utan samband med båtolyckor. Härigenom erhålles en samlad bild av samtliga drunkningsolyckor och en gemensam utvärdering av faktorer som alkoholpåverkan, bristande simkunnighet etc. kan ske. Genom att knyta den verksamhet som främst Svenska Livräddningssällskapet-Simfrämjandet bedriver på detta område till fritidsbåtenhetens reguljära uppgifter, tryggas också den nödvändiga kontinuiteten i den viktiga del av drunkningsforskningen, som nu är helt beroende av ekonomiska bidrag från företag och enskilda.

Med undantag för brand- och explosionsolyckor har utredningen i detta skede ej - som är fallet i USA - velat vidga båtägarens rapporterings-

skyldighet till att avse alla båtolyckor, där endast betydande materielskada (i USA för lägst 100 dollars värde) uppstått. Det är dock utredningens uppfattning att ökad kunskap även om dessa olyckors art och omfattning är ytterst angelägen för det olycksförebyggande arbetet. Ansträngningar bör därför av båtmyndigheten göras för att såvitt möjligt även samla in material rörande dessa olyckor. Detta kan ske bl.a. via försäkringsbolagen samt genom propaganda för frivillig rapportering av sådana olyckor från båtägarna. Utredningen vill dock förutskicka att utvecklingen kan aktualisera en utvidgning av rapporteringsskyldigheten till att avse även olyckor med endast materielskador. Det bör ankomma på båtmyndigheten att i sådant fall väcka förslag härom.

Inträffar allvarligare båtolyckor bör det finnas möjligheter att vidta särskilda åtgärder. Särskild expertis bör kunna tillkallas för att utreda orsaken till olyckan, händelseförloppet och de åtgärder som bör vidtas för att undvika en upprepning. Utredningen vill i detta sammanhang erinra om det förslag till organisation och handläggningsordning för allvarligare sjöolyckor m.m., som sjöfartsverket lade fram i november 1973. Däri föreslås bl.a. att en särskild undersökningskommission för fartygsolyckor upprättas i nära överensstämmelse med vad som f.n. gäller vid luftfartsolyckor. En sådan kommission föreslås företa utredning när allvarligare olycka inträffat. Den skall noga följa den haveriverksamhet, som bedrivs inom landet och i utlandet. Vidare skall statistiska uppgifter bearbetas och särskilda tendensundersökningar utföras.

Förslaget är f.n. under beredning i kommunikationsdepartementet. Enligt utredningens uppfattning bör en sådan kommissions verksamhetsområde lämpligen kunna utsträckas att omfatta också allvarligare fritidsbåtolycka. Kommissionen bör i sådant fall ha en sammansättning som tillförsäkrar den särskild sakkunskap i småbåtsfrågor.

Eftersom frågan om kommissionens tillsättande, verksamhetsområde m. m. ännu inte avgjorts vill utredningen nu endast uttala lämpligheten av att den av sjöfartsverket föreslagna ordningen kommer till stånd och att verksamheten får omfatta också allvarligare båtolycka.

Oavsett om den föreslagna särskilda undersökningskommissionen kommer till stånd eller inte bör dock båtmyndigheten ha möjlighet att i samarbete med sjöfartsverket - genom egen personal och annan erforderlig expertis - verkställa direkta undersökningar på olycksplatsen, då så bedöms erforderligt.

10 Registrering

10.1 Inledning

Bestämmelser om registreringsplikt för ägare av fritidsbåtar finns inte i svensk lagstiftning. Däremot har sedan gammalt funnits regler i sjölagen om fartygsregistrering. Enligt fortfarande gällande regler i 1 kap. 2 § sjölagen skall register föras över alla svenska fartyg, vilka är avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller passagerarbefordran och har en bruttodräktighet av 20 registerton eller däröver. I 1 § förordningen (1901:78) angående registrering av svenska fartyg stadgas att registret skall föras hos sjöfartsverket.

I samband med tillkomsten av sjötrafikförordningen (SFS 1962:50) togs frågan om bl.a. särskild registrering av fritidsbåtar upp. Dåvarande sjöfartsstyrelsen som övervägt en sådan vid sin översyn av delbestämmelser som reglerar sjötrafiken, ansåg i sitt förslag till sjötrafikförordning att detta var en fråga som inte borde föranleda någon åtgärd. Vid remissbehandlingen av förslaget togs registreringsfrågan upp på nytt. I propositionen (1962:94) med förslag till sjötrafikförordning uttalade vederbörande departementschef att han - i anslutning till den förhärskande meningen bland remissinstanserna - inte ansåg behovet vara mera framträdande och att ytterligare erfarenhet av trafiken till sjöss borde avvaktas, innan frågan om registrering närmare prövades. Riksdagen följde departementschefens förslag.

Frågan om registrering av fritidsbåtar återkom motionsvägen vid 1965 års riksdag men föranledde inte någon åtgärd.

10.2 Fartygsregistrering (SFS 1973:1064)

I proposition till 1973 års riksdag (1973:42) föreslogs att en i flera hänseenden ny ordning skulle skapas för registrering av, inskrivning av äganderätt till och inteckning i svenska fartyg. Förslaget har antagits av riksdagen (LU 1973:22, rskr 1973:272). De nya reglerna skall träda i kraft den dag Kungl. Maj:t bestämmer. Bland de nya reglerna kan följande nämnas. Det nuvarande hos sjöfartsverket förda fartygsregistret och den av inskrivningsdomare i Stockholms domsaga förda boken över fartygsinteckningar ersätts med ett för registrering av och inteckning i större fartyg (skepp) gemensamt register och en förteckning över vissa mindre fartyg (båtar). Vidare införs en ny ordning för registrering av, inskrivning av äganderätt till och inteckning i fartyg under byggnad. Ett särskilt register inrättas för detta ändamål.

De nya registren - skeppsregistret, båtregistret och skeppsbyggnadsregistret - skall föras hos en för landet gemensam registermyndighet.

Enligt de nya reglerna skall (1 kap. 1 §) fartyg anses som svenskt om det till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Kungl. Maj:t eller efter Kungl. Maj:ts bemyndigande sjöfartsverket kan medge att annat fartyg vars drift står under avgörande svenskt inflytande skall anses som svenskt. Fartyg delas in i två kategorier. Till den första kategorin, som betecknas skepp, hör fartyg vars skrov har en största längd av minst 12 meter och en största bredd av minst 4 meter. I den andra kategorin ingår alla andra fartyg, vilka kallas båtar. Över samtliga svenska skepp och skepp under byggnad i Sverige skall föras register. Över båtar skall föras ett båtregister i den omfattning Kungl. Maj:t bestämmer.

Reglerna om fartygsregister i sjölagen skall kompletteras med detaljföreskrifter i en särskild kungörelse.

Kungl. Maj:t har genom skrivelse den 14 juni 1974 till domstolsväsendets organisationsnämnd och Stockholms tingsrätt uppdragit åt tingsrätten att lägga upp ett skeppsregister och ett båtregister samt förordnat att detta skall ske med användning av automatisk databehandling inom ramen för rättsväsendets informationssystem. Vidare har bestämts att tingsrätten skall ombesörja vad som ankommer på den registermyndighet som avses i 1 kap. 2 § sjölagen. Ett skeppsregister skall läggas upp på grundval av innehållet i det nuvarande fartygs- och fiskefartygsregistren samt inteckningsboken för fartyg. På grundval av samma register skall tillika läggas upp ett båtregister. I Kungl. Maj:ts beslut har vidare utvecklats vad de olika registren skall innehålla.

10.3 Förslag till fartygsregisterkungörelse, innehåll och syfte

Arbetet med fartygsregisterkungörelsen pågår inom justitiedepartementet och beräknas bli slutfört under hösten 1974. Det utkast som f.n. är framlagt innehåller sju kapitel. Det första innehåller bestämmelser om registermyndigheten och dess informationssystem. I registermyndigheten, dvs. Stockholms tingsrätt, skall göromålen handläggas av en särskild enhet, kallad sjöfartsregistret. Personalkostnaden har beräknats till ca 500 000 kr. medan kostnaden för terminalutrustning och kringutrustning uppskattats till ca 100 000 kr. för det första budgetåret. I kap. 2 ges bestämmelser om skepps- och skeppsbyggnadsregistren. Alla svenska skepp skall registreras i skeppsregistret. Redovisningen av skepp sker i avdelningar, som upptar identifieringsuppgifter, uppgifter om skeppet, registreringsförhållanden, ägare, huvudredare, inteckningar och anteckningar.

Redovisning av skepp under byggnad i Sverige sker i skeppsbyggnads-

registret på motsvarande sätt.

Kap. 3 innehåller bestämmelser om båtregistret. I kap. 4 ges regler om dagböcker, minnesböcker, aktbildning och registerutdrag, vilka regler är gemensamma för registren.

För alla registrerade fartyg utfärdas nationalitetshandling, utan vilken registreringspliktigt fartyg inte får hållas i drift. Regler härom finns i kap. 5.

Kap. 6 behandlar ärenden med anledning av anmälan om partrederiavtal eller andelsövergång i partrederi.

I kap. 7 upptas bl.a. bestämmelser om delgivning, underrättelser till och från registermyndigheten samt registreringsavgifter.

En förutsättning för införing i något av registren är att det är fråga om fartyg. Fartygsbegreppet är inte bestämt i svensk sjörättslig författning. Man har därför hänvisat till en praktisk tolkning med utgångspunkt från vissa vedertagna synpunkter i ämnet. Med fartyg anses i allmänhet vissa sjötransportmedel, varmed jämställs redskap för annan verksamhet till sjöss. En viss manöverduglighet måste vara för handen. Krav på eget framdrivningsmedel brukar inte ställas. Pråmar och läktare är alltså att betrakta som fartyg medan flottar faller utanför fartygsbegreppet. Detta anses framgå av formuleringen i 1 kap. 3 § sjölagen, som talar om tillbehör till "fartyg med dess skrov och styrinrättning". Frågan om fartyget skall införas i skepps- eller båtregistret är löst i sjölagen och beror på dess längd och bredd.

Det nya båtregistret kommer att omfatta dels yrkessjöfarten med registreringsplikt dels nöjessjöfarten med registreringsrätt och för flertalet båtar blir det också en nedre gräns för registreringsbarheten vid minst sex meters största längd. Endast svenska båtar kan komma i fråga för registrering. Skepps- och båtregistren blir alltså s.k. nationalitetsregister, inte territorialregister.

Syftet med båtregistreringen är att bokföra båtbeståndet för tillsyn, som utövas av sjöfartsverket, och att bereda båtägare som har behov därav möjlighet att skaffa nationalitetshandling. Av betydelse för båtregistreringen kan också bli ett förslag, som framlagts av lagberedningen (Utsökningsrätt XIII SOU 1974:55), om att båtregistreringen bl.a. skall kunna utnyttjas för privaträttsligt bruk - notering om äganderättsövergång och pantsättning.

Registreringssyftet leder till att båtregistreringen måste grundas på rättslig prövning av båtens egenskap av fartyg, ägarens förvärv och med-

borgarskap samt, vid utlandsförvärv, prövning av om båten är registrerad utomlands eller ej. Som en följd av det kommer en framtida privaträttsligt tillrättalagd registreringsordning att kunna gälla det registrerade båtbeståndet utan övergångsproblem av privaträttslig natur. Detta är emellertid en biprodukt av den ordning som likväl måste etableras för båtregistret redan när de nya sjölagsreglerna träder i kraft.

Registermyndighetens informationssystem grundas på automatisk databehandling och ingår i rättsväsendets informationssystem (RI-systemet). Systemet klarar ett måttligt antal registerenheter och man har inte ansett sig böra räkna med mera under en ordning med frivillig fritidsbåtregistrering i syfte att vinna nationalitetshandling.

Registreringsplikt föreligger för båtar, avsedda för yrkesmässig befordran av gods eller passagerare, för bogsering eller bärgning eller för fiske eller annan fångst i saltsjön, om skrovet har en största längd av minst 6 meter eller om båten kan föra flera än tolv passagerare. Båt som är avsedd för yrkesmässig uthyrning till allmänheten skall registreras, om skrovet har en största längd av minst 6 meter. Annan svensk båt får registreras om skrovet har en största längd av minst 6 meter eller särskilda skäl finns för registrering.

Registrerade båtar skall, om de inte längre uppfyller villkoren för registrering, kunna avregistreras. Icke registreringspliktiga båtar skall dessutom kunna avregistreras på ägarens begäran.

Båtregistret skall innehålla, särskilt för varje båt, identifieringsuppgifter, uppgifter om båten, registreringsförhållanden, ägare, huvudredare och anteckningar. I avdelningen för identifieringsuppgifter upptas båtens igenkänningssignal och båtens namn. I avdelningen för uppgifter om båten upptas art, hemort, byggnadsår och byggnadsland, byggnadmateriel, djupgående samt största längd och största bredd, dödvikt samt brutto- och nettodräktighet, maskinstyrka, klassificeringsanstalt.

Båt registreras under sin igenkänningssignal. Sådan tilldelas fartyg av sjöfartsregistret ur den för identifiering av svenska fartyg internationellt reserverade serien SAA-SMZ. Sjöfartsregistret skall därvid samråda med televerket. För båt består igenkänningssignalen av en treställig bokstavskombination eller siffer- och bokstavsgrupp, åtföljd av fyra siffror av vilka den första skall vara en tvåa eller högre.

Ägare av registreringspliktig båt skall inom en månad från förvärv anmäla båten för registrering. När båten förvärvats med äganderättsförbehåll inträder anmälningsskyldigheten först när förvärvet fullbordats. Har båten köpts på avbetalning skall den alltså vara registrerad på avbetalningssäljaren tills den är betald och äganderätten formellt övergått på köparen.

Köparen har emellertid möjlighet men inte skyldighet att anmäla förvärvet för anteckning i registret. Även säljaren är skyldig att anmäla överlåtelsen, om inte köparen fullgjort sin anmälningsskyldighet. Ändrade förhållanden skall anmälas till registreringsmyndigheten i regel inom en månad. Registreringsanmälan skall vara skriftlig, om inte fångeshandling eller annan tjänlig handling företes. Den skall vara egenhändigt undertecknad och bör vara upprättad på fastställt formulär. Fångeshandling om sådan finns och bevis om ägarens personnummer eller registernummer samt nationalitet skall bifogas. Vidare skall bevis om båtens största längd och bredd och förhållanden som betingar dess egenskap av fartyg inges. Bevis får utfärdas på ägarens begäran av fartygsinspektör, lots, tjänsteman vid distrikttullkammare eller kustbevakningen, besiktningsman enligt sjölagen eller annan som registermyndigheten utser efter samråd med sjöfartsverket. Vid förvärvsanmälan av registrerad båt skall båtens registerbeteckning uppges.

Om båt inte uppfyller fordringarna för registrering eller om sökanden inte kan härleda sin rätt till båten skall registreringsanmälan avslås. Kan sökanden visa att han förvärvat båten från någon som hade den i sin besittning skall anmälan bifallas, om inte förvärvet är uppenbart ogiltigt.

Dagbok och minnesbok skall föras över vad som dag för dag förekommit i ärende om båtregistrering. För varje båt skall handlingarna föras samman i en akt och förvaras efter registerbeteckning. Uppgifter ur registren lämnas i form av registerutdrag, skall skall innehålla de uppgifter om bl.a. båt som införts i registret.

Registreringspliktigt fartyg får inte hållas i drift utan gällande nationalitetshandling. För skepp utgörs sådan handling av nationalitetscertifikat och för båt av nationalitetsbevis. För icke registreringspliktig båt utfärdas nationalitetshandling endast på ansökan av båtägaren. Tillfällig nationalitetshandling som gäller endast kortare tid eller för viss resa får utfärdas av registermyndigheten. Nationalitetshandlingen skall åtfölja fartyget, såvitt gäller båt dock endast om den lämpligen kan förvaras ombord.

Sjöfartsverket och tullverkets distrikttullkammare skall i samarbete med kustbevakningen biträda registermyndigheten med att tillhandahålla olika blanketter, motta anmälningar och handlingar samt lämna ut expeditioner m.m. De skall också biträda med att vaka över att bestämmelserna om registrering och inskrivning av förvärv efterlevs.

Vid införing av båt i båtregistret skall registreringsavgift erläggas med etthundra kronor om båten är registreringspliktig, eljest med femtio kronor.

Registrerad båt skall på lättillgänglig plats på skrovets insida ha identi-

fieringsmärke, som visar båtens registerbeteckning. Det skall vara utfört i korrosions- och brandbeständigt materiel och vara minst 50 x 15 mm. Registrerad båt, för vilken nationalitetsbevis utfärdats, skall ha registerbeteckningen väl utmärkt på skrovets sidor. Bokstäver och siffror skall ha en höjd resp. bredd av minst 75 x 15 mm.

Bevis om att invändig märkning och plombering utförts på föreskrivet sätt skall ges in till sjöfartsregistret inom en månad från det båtens ägare fick del av bevis om registrering.

10.4 Kända fritidsbåtregister utomlands

Registreringsplikt för vissa fritidsbåtar finns enligt utredningens undersökningar i Norge och Finland samt i Frankrike, Italien, Kanada, Nederländerna, Polen, Spanien, Förbundsrepubliken Tyskland, Schweiz, USA och Österrike. Utformningen och omfattningen av registreringen varierar från land till land. De norska bestämmelserna om registrering och märkning av fritidsbåtar infördes ursprungligen under den tyska ockupationen. Bestämmelserna upphävdes omedelbart efter krigsslutet, men återinfördes senare. De nuvarande bestämmelserna hänför sig till 1961 och stadgar om registrerings- och märkningsplikt för alla småbåtar "som brukar mekanisk kraft som framdriftsmedel". Bestämmelserna gällde tidigare endast vid trafik i havet men utvidgades 1970 till att gälla även insjöar och vattendrag.

Segelbåtar är tillsvidare undantagna från registreringsplikten, men förslag har framförts att registrera även dessa. Registren förs fylkesvis av polismyndigheten, men en återgång till tidigare förhållande med en central registrering har diskuterats.

Tekniskt är det norska fritidsbåtregistret ett manuellt register med handskrivna registerkort - två för varje båt, sorterade dels efter båtägarens namn, dels efter båtens registernummer. Trots att ett relativt stort antal uppgifter registreras för varje båt (t.ex. typ, tillverkningsår, material, längd, motorstyrka, motorfabrikat etc.) gör denna registerform det svårt och arbetskrävande att ur registret ta fram statistiskt material. För utredningsändamål har dock delar av registret tillfälligt bearbetats genom automatisk databehandling, vilket gjort det möjligt att erhålla information om båtbeståndets sammansättning, båtarnas material och ålder, utvecklingstendenser m.m.

Den norska båtregistreringen är avgiftsfri, men båtägaren är själv skyldig att förse båten med det tilldelade registreringsnumret (fylkesbokstav och löpande numrering). Vid ägarskifte som medför att båten permanent brukas i annat fylke eller vid permanent förflyttande av båten till annat fylke tilldelas båten nytt registreringsnummer.

I Finland registreras motorbåtar vars motorstyrka överstiger 20 hk (för inombordsmotorer 50 hk). Liksom i Norge är segelbåtar undantagna från registrering, men frivillig registrering av såväl segelbåtar som motorbåtar med lägre motorstyrka är möjlig. Registreringen sker hos länsstyrelse och även i Finland används ett manuellt register. En inregistreringsavgift på 7 mark uttages f.n. Ungefär samma uppgifter som i Norge registreras och även här får båtägaren själv anbringa det tilldelade registreringsnumret (länsbokstav samt löpnummer) på båtens utsida. På samma sätt som i Norge har förslag framförts om att fritidsbåtregistret skall föras centralt och en övergång till automatisk databehandling har även här diskuterats för att möjliggöra bearbetning av materialet för planerings- och statistikändamål.

I USA har sedan 1950-talet fritidsbåtar med större motorstyrka än 10 hk registrerats i de flesta delstater. Genom en särskild fritidsbåtlag 1971 registreras dock alla motordrivna fritidsbåtar i USA. En avgift (f.n. 3 dollar) uttages vid nyregistrering och registerändring. Båtägaren får själv anbringa registernumret på båtens utsida.

10.5 Andra registersystem i Sverige

10.5.1 Bilregistret

Med utgångspunkt från bilregisterutredningens principbetänkande Bilregistrering (SOU 1968:23) beslöt statsmakterna 1969 om omläggning av fordonsregistreringen (prop. 1969:30). I sitt slutbetänkande Ett nytt bilregister (1971:11) lade bilregisterutredningen fram förslag till utformningen av det nya registreringssystemet. Statsmakterna har fr.o.m. den 1 januari 1971 inrättat en särskild nämnd - bilregisternämnden - med uppgift att leda det återstående planerings- och systemutvecklingsarbetet jämte idrifttagningen av det nya bilregistret. Nämndens arbete beräknas vara avslutat den 1 juli 1975, då nämnden skall uppgå i statens trafiksäkerhetsverk.

I det nya registreringssystemet hålls själva registreringen skild från kontrollen över fordonsbeståndet. Registreringen är en ren notering av fordonets existens och vem som äger det och sker oberoende av om förutsättningarna (besiktning, skatt, försäkring) för att bruka fordonet är uppfyllda. Registreringsbeteckningarna består av tre bokstäver åtföljda av tre siffror och saknar hemortsangivelse. Den beteckning som tilldelas fordonet vid registreringen följer det under hela dess tid. Tillverkningen av registreringsskyltar sker under statlig kontroll. Skyltarna distribueras till fordonsägarna direkt från tillverkaren.

Registerföringen är samordnad till ett centralt ADB-register, administrerat

av bilregisternämnden, medan handläggningen av registrerings- och anmälningsärenden är decentraliserad till länsstyrelserna. Dessa står i direkt förbindelse med det centrala bilregistret (CBR) genom bildskärmsterminaler.

Fristerna för ansökningar och anmälningar till bilregistret har avkortats till en vecka. Därigenom kan registret hållas betydligt aktuellare än som tidigare varit fallet.

Polisen, tullverket, försvarets materielverk (biluttagningsmyndigheten) m.fl. är anknutna till CBR genom egna bildskärms- eller telexterminaler. Svensk Bilprovning rapporterar utfallet av alla kontrollbesiktningar direkt till CBR, där uppgifterna registreras. Försäkringsbolagen får från CBR uppgift om nya försäkringar och tilldelade registreringsnummer. Bolagen anmäler direkt till CBR försäkringar som har upphört och orsaken därtill.

Engångskostnaderna för införande av registreringssystemet beräknades till 52 milj.kr. Driftskostnaderna för bilregistret uppgick år 1973 till 30 milj.kr.

Kostnaderna för bilregistret betalas av bilägarna genom att en årlig enhetlig avgift (registerhållningsavgift) tas ut för varje i registret infört fordon. Avgiften tas ut i samband med fordonsskatteuppbörden.

Myndighet använder registret utan avgift i normala fall. Allmänheten lämnas kostnadsfritt svar på telefon eller skriftligt ställda frågor rörande enkla registreringsuppgifter.

10.5.2 Jaktkortsregistret

Den som utövar jakt i Sverige är enligt lagen den 3 juni 1938 om rätt till jakt (SFS 1938:274) pliktig att lösa jaktkort och erlägga jaktvårdsavgift.

Register över jaktkortsinnehavare förs av Svenska Jägareförbundet, som lagrar uppgifterna om de ca 270 000 jägarna på magnetband. Med hjälp av registret sker även den årliga uppbörden av jaktvårdsavgiften (f.n. 36 kr.). Ur materialet hämtas statistik avseende jägarnas antal och regionala fördelning och registret utnyttjas vidare för enkätundersökningar bland jägarna samt (enligt fastställda regler) även av företag som vill nå jägarna - eller grupper av dessa - med reklam och information.

10.6 Utredningen

10.6.1 Utredningens direktiv

I utredningens direktiv anförs bl.a.

> Den närmare reglering i vissa avseenden av fritidsbåttrafiken som enligt vad jag tidigare anfört bör övervägas förutsätter att möjligheter finns att övervaka och identifiera fritidsbåtar. De sakkunniga bör därför utreda frågan om obligatorisk registrering av vissa slag av fritidsbåtar samt lägga fram förslag till utformning av ett fritidsbåtregister.

10.6.2 Synpunkter och motiv

I enlighet med sina direktiv har utredningen utrett frågan om obligatorisk registrering av vissa fritidsbåtar samt utarbetat grundläggande riktlinjer för utformning av ett register omfattande fritidsbåtar.

För bedömningen av behovet och omfattningen av ett fritidsbåtregister har utredningen sökt kartlägga ett sådant registers användningsområden och de krav dessa kan komma att ställa på registrets kvalitet och utformning.

1. Planeringsunderlag för hamnbyggande och annan samhällelig båtservice

Fritidsbåtundersökningen visar både värdet av statistiskt material rörande fritidsbåtarna och behovet av att sådant material kontinuerligt förnyas, så att utvecklingen av båtbeståndet - vad avser omfattning, struktur och lokalisering - väl kan följas. En sådan kunskap måste bedömas som oundgänglig vid den kraftigt ökade statliga satsning på båtlivet, som utredningen föreslår. Även för de kommunala insatserna, som, beträffande hamnbyggandet, kan förutses komma att komplettera det statliga anslaget, måste ett tillfredsställande planeringsunderlag skapas. Här torde krävas ganska "grova" uppgifter om fritidsbåtar som är av sådan storlek att de kan anses behöva hamnplats och annan båtservice. De registrerade båtarna bör kunna grupperas efter t.ex. båttyp, storlek, motorstyrka/segelarea och hemort.

Kraven på tät aktualisering av registret (dvs. införandet av ändrade uppgifter rörande den enskilda båten) samt omedelbara svar på ställda frågor till registret för dessa ändamål torde vara relativt små.

2. Jämförelser med statistik över båtolyckor

Man bör kunna jämföra den statistik över båtolyckor, som genom den effektiviserade olycksrapporteringen kan väntas föreligga, med ett material som visar båtbeståndets aktuella storlek och sammansättning. Dels kan man då konstatera om olycksfrekvensen är särskilt hög inom någon båttyp, region etc., dels får man underlag för och möjlighet till direkta aktioner för att minska olycksantalet.

Användningsområdet ställer ungefär samma krav på registrets innehåll som punkt 1, men det är dessutom här önskvärt att registrera även mindre båtar.

Kraven på tät aktualisering och omedelbara svar är små.

3. Övervakning och identifiering av fritidsbåtar

Registret bör göra det möjligt för allmänheten, kustbevakning, sjöpolis m.fl. att genom observation identifiera båtar som framförs eller nyttjas på otillåtet sätt samt underlätta spaning efter försvunna eller stulna båtar. Likaså bör ägaren till en observerad båt genom registret kunna identifieras. Även om det synliga registernumret - av erfarenheterna från existerande fritidsbåtregister i andra länder att döma - här torde ha den viktigaste funktionen, kan vissa registrerade uppgifter (t.ex. båttyp, storlek och motortyp) få betydelse. Likaså kan för detta speciella användningsområde tät aktualisering beträffande ägarbyte etc. vara angelägen och detta gäller även möjlighet att under båtsäsongen få omedelbara svar från registret på ställda frågor.

4. Speciella bestämmelser rörande fritidsbåttrafiken

Av t.ex. säkerhets- och miljöskyddsskäl kan komma att aktualiseras behovet av speciella bestämmelser avseende hastighet etc. för vissa båt- och motortyper eller för vissa regioner.

Ett fritidsbåtregister bör göra det möjligt att ur denna aspekt överblicka fritidsbåtbeståndet och dess sammansättning samt att begränsa eventuella bestämmelser i här berört avseende till att gälla enbart de båtar och regioner där sådana bestämmelser oundgängligen erfordras. Ett fritidsbåtregister bör även medge direkt informationskontakt med berörda båtägare i en sådan situation.

5. Kontroll av kompetens

Man bör bland ägarna till de olika båttyperna kunna få en uppfattning,

t.ex. för statistisk bearbetning, av förekomsten av dokumenterad kompetens (alt. efterlevnad av bestämmelser om obligatorium). Vid val av frivilliglinjen beträffande förarutbildningen bör registret även medge lokal uppsökande verksamhet från båtorganisationernas sida vad avser båtägare utan dokumenterad kompetens.

I stort sett samma registerkrav som under punkt 1.

6. Kontroll av ansvarsförsäkring

Man bör för de olika båttyperna kunna få fram uppgifter om frekvensen av ansvars- och båtförsäkring (alt. efterlevnaden av bestämmelser om obligatorium). I stort sett samma krav som under punkt 1, men även möjlighet till koppling med försäkringsbolagens register. Information bör även kunna förmedlas till de båtägare, som saknar båtförsäkring.

7. Information till båtägarna

Registret bör göra det möjligt att nå enskilda båtägare, grupperade enligt punkt 1 (efter t.ex. båttyp, storlek, motorstyrka/segelarea och hemort), med bl.a. sådan information om aktuell lagstiftning, sjösäkerhetsfrågor, naturvettspropaganda etc., som i dag främst sjösäkerhetsrådet förmedlar. I likhet med vad som gäller punkt 2, bör dock registreringen här även omfatta de mindre båtarna.

8. Information från båtägarna

Registret bör göra det möjligt att från båtägarna genom enkäter etc. lokalt, regionalt eller centralt inhämta information om vanor, önskemål m.m. i syfte att underlätta och effektivisera planering och insatser. Användningsområdet torde ställa samma krav på registret som punkt 1.

9. Kontroll av uttjänta båtar

Registret bör kunna ge bättre besked om avgången av uttjänta båtar, om båtägaren skall vara skyldig att avregistrera farkosten. För kontroll av eventuella bestämmelser om destruktion av uttjänta båtar krävs ett register enligt punkt 1, dock kompletterat med uppgifter om tillverkningsår och material.

10. Typprovning, besiktning och obligatorisk säkerhetsutrustning

Registret bör göra det möjligt att avläsa frekvensen av typprovade resp, säkerhetsbesiktigade fritidsbåtar i enlighet med det förslag utredningen lägger fram. Berörda båtägare skall vidare genom registret kunna informeras om gällande bestämmelser i detta av-

seende liksom beträffande eventuella bestämmelser om obligatorisk säkerhetsutrustningning för olika båttyper etc. Av detta skäl bör också relativt små fritidsbåtar registreras.

11. Bedömning av fritidsbåtarnas drivmedelsförbrukning

Registret bör göra det möjligt att genom stickprovsundersökningar eller på annat sätt kartlägga den genomsnittliga drivmedelsförbrukningen för olika typer av motordrivna fritidsbåtar och härigenom även hela fritidsbåtbeståndets årliga förbrukning. Detta material bör bl.a. kunna ligga till grund för beräkning av det belopp, som landets fritidsbåtägare årligen erlägger i bensinskatt samt vid eventuell drivmedelsbrist möjliggöra utformning och administration av en drivmedelsransonering av samma typ som tillämpas för landfordon. Detta talar för att alla motordrivna båtar registreras.

12. Kontroll av införsel från utlandet av fritidsbåtar

Under senare år har tull och polis kunnat konstatera en ökning av i landet insmugglade fritidsbåtar, varigenom alltså statskassan undandragits betydande belopp i mervärdesskatt och tullavgifter. En fritidsbåtregistrering skulle få stor betydelse för kontrollen av denna införsel.

13. Uppbörd av båtavgift

Vid beslut om en båtavgift för täckande av vissa av kostnaderna för de samlade insatserna för fritidsbåttrafiken bör registret möjliggöra en rationell och - för såväl båtägaren som myndigheten - enkel och billig uppbördsform, även vid en avgift som är differentierad med hänsyn till båttyp, storlek etc. För detta ändamål behöver samma båtar som under punkt 1 registreras, alltså inte de minsta typerna. Kraven på tät aktualisering och omedelbara svar är även här relativt små.

Utöver här redovisade användningsområden för ett fritidsbåtregister torde finnas andra, vilka antingen är relativt begränsade eller beroende av principiella ställningstaganden från ansvarig myndighets sida. Bland de förra kan nämnas utfärdandet av nationalitetshandling och eventuell uttagning av fritidsbåt för militärt ändamål under krigstillstånd. Bland de senare märks utfärdandet av äganderättsbevis vid eventuellt beslut om viss inteckningsmöjlighet i fritidsbåt samt båtorganisationers och företags möjligheter att genom registret komma i kontakt med enskilda båtägare eller grupper av sådana för distribution av information eller reklam.

Följande uppgifter i ett fritidsbåtregister torde täcka de behov, som redo-

visats i ovanstående förteckning över användningsområden.

1. identifieringsuppgifter
a) båtens igenkänningssignal såsom registerbeteckning
b) båtens namn
c) typ (båtmodell)

2. uppgifter om båten
a) art (motorbåt, segelbåt etc.)
b) hemort och hemmahamn
c) byggnadsår och ev. tillverkningsnummer
d) största längd och största bredd
e) byggnadsmaterial
f) motortyp, motoreffekt, motornummer och drivmedel
g) segelarea och masthöjd
h) segelmärkning
i) typprovning
j) besiktning
k) försäkring
l) huvudsaklig färg

3) ägare
a) namn, personnummer eller registernummer (för juridisk person), postadress och för utlänning nationalitet
b) vid flera ägare uppgift om andelar i båten

Utredningen konstaterar att registrering av vissa typer av fritidsbåtar är vanlig i länder med ett utvecklat båtliv. Sålunda registreras fritidsbåtarna - eller vissa typer av dessa - i Finland och Norge, vidare i t.ex. Frankrike, Italien, Nederländerna, Polen, Spanien, Förbundsrepubliken Tyskland, Schweiz, Österrike, Kanada och USA. Tendensen tycks gå mot ökad registrering. I USA - där antalet fritidsbåtar växer snabbt och nu beräknas till drygt 9 miljoner - har en tidigare registrering, som omfattat endast båtar med mer än 10 hk motorstyrka, genom The Federal Boat Safety Act 1971 vidgats till att gälla alla motordrivna fritidsbåtar.

Behovet av att genom registrering med åtföljande tilldelning av igenkänningssignal ge vissa fritidsbåtar en klart angiven identitet samt möjligheten att genom den obligatoriska registreringen av vissa båttyper mera i detalj kunna följa och bedöma båtbeståndets tillväxt och sammansättning synes ha varit de starkaste motiven för registrerings införande i de olika länderna.

I USA har behovet av att - vid den årliga bearbetningen av materialet från den rapportering som där är obligatorisk vid alla allvarligare fritidsbåtolyckor - kunna göra jämförelser med aktuell och tillförlitlig statistik avseende fritidsbåtbeståndet av allt att döma varit den faktor som vägt tyngst vid den nyligen beslutade utvidgningen av fritidsbåtregistreringen.

Fritidsbåtutredningen bedömer med hänvisning till tidigare redovisade användningsområden för ett fritidsbåtregister frågan om obligatorisk registrering av vissa båttyper som viktig. Det är nödvändigt att denna fråga avgörs i detta sammanhang.

För planeringen och avvägningen av de samhälleliga insatserna beträffande hamnar, uppläggningsplatser, farleder etc. - där betydande statliga och kommunala ekonomiska investeringar kan förutses under en följd av år - måste ställas höga krav på beslutsunderlag och uppföljningsmöjligheter. Utredningen finner att dessa krav bäst kan uppfyllas genom registrering av båtbeståndet.

Utredningen har i flera av sina förslag, som syftar till att öka säkerheten i samband med båtlivet, valt en väg som mera innebär ökad satsning på frivillig utbildning, service, information etc. än på obligatorier. Detta gäller t.ex. kravet på förarkompetens, ansvarsförsäkringen, nykterheten till sjöss, besiktningen av äldre fritidsbåtar m.m. Utredningen väljer denna väg i förtroende för båtfolket och med målsättningen att inte utan tvingande skäl belasta en bred och ur samhällets synpunkt starkt positiv friluftsaktivitet med restriktioner samt en omfattande och kostnadskrävande kontrollapparat. Ett villkor för att den valda vägen skall bli framgångsrik är dock dels att de aktuella insatserna kan planeras och avvägas med hjälp av ett tillförlitligt kunskapsunderlag beträffande båtbeståndets faktiska storlek och sammansättning, dels att resultatet av de olika insatserna så snabbt och exakt som möjligt kan avläsas och bilda grunden för det fortsatta arbetet. Utredningen anser obligatorisk registrering av fritidsbåtar vara den enda realistiska vägen att kontinuerligt erhålla detta kunskapsunderlag och denna summering av resultaten.

I kap. 9 har utredningen understrukit betydelsen av att materialet från en effektivare olycksrapportering kan sammanställas med den statistik som blir tillgänglig först genom en fritidsbåtregistrering och även påpekat att detta faktum föranlett myndigheterna i USA att vidga registreringsplikten att gälla alla motordrivna fritidsbåtar.

De möjligheter till identifiering av enskilda fritidsbåtar, som det med registreringen sammanhängande tilldelandet av igenkänningssignal medför, bedömer utredningen som ytterst väsentliga - såväl ur preventiv och kontrollerande synpunkt som då det gäller efterspaning vid befarad olycka, stöld etc.

Utredningen vill vidare peka på registreringens betydelse för problemet med destruktion av uttjänta fritidsbåtar. Det är sannolikt att detta problem relativt snart kan bli av väsentlig omfattning. Fritidsbåtundersökningen visar att plasten fr.o.m. 1968 blivit det vanligaste materialet för fritidsbåtar och nu helt dominerar tillverkningsbilden. Tiotusentals nya plast-

båtar tillförs sålunda årligen det svenska fritidsbåtbeståndet. Man saknar ännu tillräckliga erfarenheter för att kunna bedöma plastbåtarnas livslängd, men man kan dock emotse ett mycket stort antal skrotade fritidsbåtar av plast per år. Till skillnad mot de tidigare helt dominerande träbåtarna kommer dessa uttjänta plastskrov att ligga kvar relativt oförstörda längs stränderna under en följd av år. Härigenom kan - sannolikt i de båtrika tätortsregionerna - komma att uppstå ett miljövårdsproblem, som starkt minskar strandregionernas rekreativa värde och skapar en negativ inställning till båtlivet bland allmänheten.

Utredningen bedömer registreringsplikten med åtföljande krav på avregistrering av uttjänta fritidsbåtar som ett värdefullt instrument för att angripa detta problem.

Vidare anser utredningen att en registrering öppnar nya möjligheter för direkt information till båtägarna i en rad viktiga säkerhets- och miljövårdsfrågor samt för att inhämta information från båtägarna (t.ex. via enkätundersökningar).

Mot dessa för den enskilde båtägaren och samhället positiva effekter av en registrering måste ställas det besvär och de kostnader denna kan komma att vålla båtägaren. Kostnaderna blir lägst de som krävs för registreringens administration samt för anskaffning av registreringsskyltar eller för motsvarande utmärkning. De uppgifter som enligt utredningens uppfattning erfordras för registret kan inte anses kränka den personliga integriteten. Uppgifter torde vara av sådan art att flertalet båtägare hemma i bostaden direkt och utan mätningar etc. kan lämna dessa. Efter denna första registrering inskränker sig båtägarens medverkan till en årlig kontroll av de lämnade uppgifternas aktualitet.

Utredningen anser att åtskilliga tungt vägande skäl talar för att obligatorisk registrering av hittills oregistrerade båtar införs. Detta kan inte komma att medföra sådana kostnader och besvär för den enskilde båtägaren att dessa negativa omständigheter väger upp de fördelar som vinns genom ett register. Den registrering av båtar som redan beslutats i samband med sjölagsändringarna omfattar tills vidare endast varje i nuvarande fartygsregistret eller fiskefartygsregistren infört fartyg, som inte är skepp. Enligt det utkast till administrativa föreskrifter m.m. med anledning av lagen (SFS 1973:1064) om ändring i sjölagen som arbetsgruppen för skeppsregistrering m.m. avlämnat i juni 1974 skall - som framgår under avsnitt 10.3 - båtregistret omfatta yrkessjöfarten med registreringsplikt och nöjessjöfarten med registreringsrätt. För flertalet båtar blir det också en nedre gräns för registreringsbarhet.

Det är uppenbart att en obligatorisk båtregistrering, föranledd av de skäl som utredningen funnit vara väsentliga, måste omfatta huvuddelen av de

båtar som regelmässigt trafikerar svenskt farvatten.

I det register som utredningen förordar (i fortsättningen kallat det obligatoriska båtregistret) bör också ingå de båtar som förs in i det nu under uppbyggnad varande båtregistret (i fortsättningen kallat yrkesbåt- och frivilliga båtregistret) och som vid tiden för det obligatoriska båtregistrets uppläggning redan är registrerade. I annat fall förloras en del av den effekt man önskar uppnå genom den obligatoriska registreringen. Å andra sidan bör yrkesbåt- och frivilliga båtregistret finnas kvar i någon form, därför att där skall lagras sådana speciella uppgifter, t.ex. om äganderätt och nationalitet, som inte nödvändigt måste utredas i fråga om varje annan båt.

I detta läge anser utredningen uppenbara fördelar tala för lämpligheten av att de båda båtregistren förs samman så nära som möjligt. I det obligatoriska registret förs in alla grunduppgifter i fråga om båt och ägare. I yrkesbåt- och frivilliga båtregistret kompletteras dessa uppgifter med några särskilda data för speciella ändamål.

Utredningen finner lämpligt att registren förs samman och att detta sammanförda register delas upp i två avdelningar. I den ena, i fortsättningen kallad avdelning B, registreras varje svensk båt som är avsedd för yrkesmässig befordran av gods eller passagerare, för bogsering eller bärgning eller för fiske eller annan fångst (i saltsjön) om skrovet har en största längd av minst sex meter eller, i fråga om båt avsedd för passagerarbefordran, om båten kan föra flera än tolv passagerare. I denna avdelning av registret tas också in båt som är avsedd för yrkesmässig uthyrning till allmänheten, om skrovet har en största längd av minst sex meter. I avdelning B får också registreras annan svensk båt, om skrovet har en största längd av minst sex meter eller om det med hänsyn till båtens typ eller användning, dess utrustning med radiostation eller eljest, är särskilda skäl till registrering i denna avdelning.

Andra registreringspliktiga båtar än de som nu beskrivits och som skall finnas i avdelning B står i avdelning A.

När det gäller frågan vilka båtar som skall föras in i avdelning A har utredningen uppställt vissa allmänna krav att beaktas vid sitt ställningstagande. För det första är det viktigt att genom denna åtgärd kunna nå så många båtägare som möjligt och att åstadkomma generella och enkla lösningar. Undersökningen av andra länders båtregistersystem visar att varje gränsdragning ger upphov till olägenheter. I de fall ändringar skett i dessa register har ändringarna gjorts i utvidgande riktning.

Registreringsskyldigheten bör vara lätt att kontrollera utan att härför skall krävas mätning av något slag, t.ex. av båtens längd och bredd, motor-

styrka, segelarea. Man bör enbart genom synintryck på avstånd kunna avgöra om en båt enligt gällande lag skall vara registrerad eller inte. Vidare är det viktigt att finna en avgränsning som inte frestar till några speciella anpassningar i produktionen av båtar eller båtmotorer.

Det förefaller dock rimligt att vissa båtar undantas från registrering. Roddbåt och kanot bör kunna hänföras till denna kategori. Detsamma skulle kunna gälla också för mindre segelbåt av typ jolle, snipe o.d., men betänkligheten mot detta hänför sig till kravet på enkelt kontrollerbar gräns för registrering. De som nyttjar båtar av detta slag kan för övrigt komma i åtnjutande av en del av de positiva insatser - inte minst utbildning och information - som, bl.a. via registret, avses bli möjliga genom den särskilda båtfond, som utredningen föreslår skall inrättas.

10.6.3 Förslag

På grund av de skäl som här anförts föreslår utredningen att alla motordrivna båtar och alla segelbåtar, oavsett om de är försedda med hjälpmotor eller inte, obligatoriskt registreras. En förutsättning är självfallet att de mera stadigvarande används inom Sveriges sjöterritorium (se lagen 1966:374 om Sveriges sjöterritorium och kungörelsen 1966:375 med närmare bestämmelser om beräkningen av Sveriges sjöterritorium).

Utredningen anser det inte vara lämpligt att begränsa de båtar som nu föreslås registreringsskyldiga till de som enligt bestämmelserna i sjölagen anses ha svensk nationalitet. Också fritidsbåtar som är i utländsk ägo bör tas in i avdelning A, om ägaren har hemvist i Sverige eller båten stadigvarande används i riket, dvs. har hemmahamn här. Som exempel kan nämnas båt, som stadigvarande finns här i landet och som ägs av utländsk person med anställning i riket eller båt, som ägs av utlänning som har fritidshus i landet och där brukar båten under semestertid. Med hemmahamn för fritidsbåt avser utredningen hamn där båten ligger stadigvarande förtöjd, t.ex. vid båtklubbs- eller fritidshusbrygga.

Den föreslagna gränsen för registreringsskyldighet anser utredningen vara så enkel att tvekan inte behöver uppstå huruvida sådan skyldighet föreligger. Så snart en båt framförs med motor skall den vara registrerad. Det gäller t.ex. också den "roddbåt" som vid något tillfälle framförs med utombordsmotor. Samma är förhållandet när båten förses med segel. Gränsen uppåt i storlek bestäms i sjölagen av reglerna om skepp. Samtliga dessa skall föras in i skeppsregistret. I det registret skall anges skeppets användningsområde. Det blir därför lätt att konstatera på grundval av anmälan till skeppsregistret om skeppet används yrkesmässigt eller för fritidsändamål.

Önskar ägare till båt, införd i avdelning A, få nationalitetscertifikat, t.ex.

för utländsk resa, medför detta sådan prövning att båten förs över till avdelning B i registret. Detta blir endast en registreringsåtgärd, som utöver själva anmälan inte leder till besvär för båtägaren. I avdelning B kan emellertid bara föras in båtar, som har svensk nationalitet (jfr 1 § sjölagen).

Kungl. Maj:t har i beslutet den 14 juni 1974 uppdragit åt Stockholms tingsrätt att lägga upp ett skeppsregister och ett båtregister och att ombesörja vad som ankommer på den registermyndighet som avses i 2 § sjölagen. Uppläggningen av registren skall ske med användning av automatisk databehandling inom ramen för rättsväsendets informationssystem.

Med utgångspunkt från vad som anförts under avsnitt 10.7 anser utredningen att det bör ankomma på samma myndighet att svara för ett utvidgat båtregister. Detta bör läggas upp i nära samarbete med de myndigheter som har hand om fritidsbåtfrågorna. Tekniska hinder för en sammanföring av all båtregistrering föreligger inte enligt vad utredningen erfarit. Men däremot synes en förändring i fråga om ADB-system nödvändig.

Frågor som hänger samman med valet av lämpligt ADB-system bör utredas ytterligare liksom ett stort antal detaljfrågor som rör båtregistrets innehåll, ärendenas behandling, anmälningsförfarandet, blanketter, prövning, beslut, dagbokföring, arkivering m.m. Eftersom dessa detaljfrågor ännu inte är avgjorda såvitt rör det av arbetsgruppen föreslagna båtregistreringsförfarandet, synes det utredningen lämpligt att frågorna tas upp i ett senare sammanhang. Om principbeslut fattas att inrätta ett fritidsbåtregister i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag, bör en särskild arbetsgrupp tillsättas så snart som möjligt för att utreda dessa problem. Gruppen bör hålla nära kontakt med det arbete som f.n. pågår inom justitiedepartementet i fråga om skepps- och båtregistrering.

Som ledning för gruppens arbete vill utredningen, utöver vad som redan uttalats, framhålla vissa principiella synpunkter på detaljfrågor rörande det obligatoriska registret.

I det obligatoriska båtregistret bör införas alla båtar som framdrivs med segel eller motor, om båtens ägare har hemvist i Sverige eller båten har hemmahamn i riket. Med hemmahamn avses den hamn där båten regelmässigt är förtöjd. Båtar, som är registrerade utomlands eller som utgör tillbehör till annat fartyg skall inte införas i båtregistret.

I fråga om registrets avdelning B, som närmare beskrivits tidigare, kan ytterligare nämnas följande. Denna avdelning kommer att utgöra det kvalificerade registret, där en noggrann prövning av bl.a. äganderättsförhållanden och båtens nationalitet sker, innan båten införs. För en del båtar är införing i denna registerdel nödvändig beroende på att båten an-

vänds yrkesmässigt. Båt som är införd i den kvalificerade registerdelen får inte stå kvar där om den på grund av ändrad nationalitet, användning eller på annat sätt inte uppfyller villkoren för registrering i denna avdelning. Den bör då antingen avregistreras eller föras över till den obligatoriska avdelningen, avdelning A.

Möjlighet att avslå registreringsanmälan måste finnas, t.ex. om båt inte uppfyller de allmänna villkoren för registrering genom att den inte framdrivs vare sig med segel eller motor.

Vidare bör tillskapas regler om avregistrering. Här bör finnas ett flertal grunder t.ex. att båten försvunnit, förolyckats eller förstörts eller av annan anledning inte längre kommer att brukas. Andra skäl kan vara att den på grund av ombyggnad eller annan anledning upphör att vara registreringspliktig båt eller förlorar erforderlig anknytning till Sverige. Om båten frånhänts ägaren genom brott och inte anträffats inom viss tid, bör båten, av samma skäl som i motsvarande situationer föreligger för bilar, avregistreras. Vid anmälan av båt för avregistrering skall uppgift lämnas om registerbeteckningen och om grunden för avregistreringen. Till anmälan skall fogas utredning, som visar att grund för sådan åtgärd föreligger i den mån sådan utredning inte redan finns hos registermyndigheten.

I fråga om avregistrering vill utredningen vidare hänvisa till det som sagts i kap. 15. Reglerna om avregistrering och anmälan om detta bör utformas i nära överensstämmelse med vad som gäller om motorfordon.

Bestämmelserna om registrets innehåll bör göras så att båten lätt kan identifieras. Detta är viktigt inte minst i sjöräddningssammanhang. I förenämnda förslag till fartygsregisterkungörelser redovisas i fråga om både skepp och båt de uppgifter som registret bör innehålla. Utredningen finner att komplettering bör ske när det gäller fritidsbåtar med uppgifter om maskintyp, drivmedel, segelarea, huvudsaklig färg, skrovets typ (dvs, två- eller flerskorvstyp), om båten är däckad eller avsedd för övernattning, besiktnings- och försäkringsförhållanden. Också andra uppgifter kan övervägas. Här bör uppmärksammas att man inom ECE:s kommitté för inlandstransporter till sjöss har antagit en resolution om vad ett fritidsbåtcertifikat bör innehålla. Sådana certifikat kommer sannolikt att få betydelse för svenska skepp och båtar som ämnar bege sig utomlands för icke yrkesmässiga färder. Det synes utredningen därför lämpligt att i ett svenskt båtregister om möjligt ta in de uppgifter som nu krävs i förutnämnda resolution om båtcertifikat.

När det gäller anmälningar till registret, t.ex. om äganderätt, förvärv eller ändrade förhållanden, bör en minsta tid stipuleras. Den tidrymd, inom vilken anmälningar av dessa slag bör ske, bör enligt utredningen sättas så kort som möjligt. Av flera skäl, t.ex. registrets användning vid

sjöräddning, bör uppgifterna i det vara mycket aktuella. Utredningen anser att anmälningsskyldighet bör åligga både förvärvare och överlåtare.

Den som inte fullgör sin registreringsplikt bör kunna bli föremål för olika åtgärder som t.ex. förbud att bruka oregistrerad men registreringspliktig båt, vitesföreläggande och böter. Inte bara ägaren utan även föraren av båten bör kunna dömas till påföljd, om han kände eller bort känna till hinder för båtens brukande.

Vid anmälningar i olika avseenden bör särskilda blanketter användas för att underlätta förfarandet vid registreringsmyndigheten.

Uppgifter ur registret bör lämnas i form av registerutdrag.

I fråga om avgifter i samband med registreringen hänvisas till kap. 18 och till det särskilda utkast som utredningen lägger fram till lag om särskild avgift för fartyg som användes för fritidsändamål m.m.

Den arbetsgrupp för registreringsfrågor som enligt utredningens förslag bör tillsättas, om ett principbeslut om båtregistrering tas, bör vidare överväga frågor om hur registreringen skall komma till uttryck på fartyget. Det bör enligt utredningens uppfattning lämpligen ske i form av att registreringsnumret - igenkänningssignalen - märks ut på den utvändiga bordläggningen. Bokstävers och siffrors storlek bör avpassas så att avläsning lätt kan ske på rimligt avstånd. Utredningen vill inte föreslå några storleksuppgifter innan praktiska försök utförts. Även färg och form bör undersökas liksom om beteckningen skall utföras i reflekterande material.

Ytterligare bör övervägas om igenkänningssignalen bör anbringas på bricka, plåt eller dylikt som fästs på båtens insida. På en sådan anordning skulle också kunna fästas beviset om att den särskilda avgiften erlagts. Här bör gruppen studera de förhållanden som föreligger i fråga om kontrollmärke och registreringsskylt på motorfordon.

Åtskilliga av de detaljfrågor som här har dragits upp har i viss utsträckning redan behandlats inom den arbetsgrupp som f.n. utarbetar förslag till detaljföreskrifter i fråga om de redan beslutade skepps- och båtregistren. Med hänsyn härtill förutsätter utredningen att detaljreglering i dessa frågor kan komma till stånd relativt snart efter ett eventuellt principbeslut att införa obligatorisk fritidsbåtregistrering.

11 Hamnar

11.1 Utredningens direktiv

I direktiven till utredningen anförs bl.a.

> "att det stigande båtantalet medför att behovet av småbåtshamnar och av olika serviceåtgärder för fritidsbåttrafiken ökar starkt. På många håll har det visat sig svårt att tillgodose den allt större efterfrågan på hamnplatser. Anläggandet av småbåtshamnar har i många fall förhindrats eller fördröjts till följd av finansieringssvårigheter. Detta gäller framför allt i fråga om s.k. hemmahamnar. Vid sidan av sådana hamnar behövs emellertid också s.k. anslutningshamnar och s.k. uthamnar eller gästhamnar."

Utredningen uppmanas att kartlägga de nuvarande statliga och kommunala insatserna för fritidsbåttrafiken liksom tillgången på båtplatser och annan service. Mot bakgrunden av en bedömning av utvecklingstendenserna bör en uppskattning ske av det framtida behovet av åtgärder av olika slag.

Beträffande bidragsgivningen till hamnar, bryggor och farleder m.m. för fritidsbåtar bör utredningen enligt direktiven pröva såväl omfattningen som inriktningen av de statliga insatserna. Därvid bör beaktas att det i princip bör ses som en kommunal uppgift att anordna hamnar och tilläggsplatser, som avses betjäna kommunens egna innevånare och att kostnaderna i största möjliga utsträckning skall kunna täckas av avgifter.

11.2 Hamninventeringar

11.2.1 1962 års fritidsutredning

1962 års fritidsutredning redovisade i sitt betänkande (SOU 1966:33 s. 36) hamnbeståndet i riket. Antalet småbåtshamnar beräknades vid detta tillfälle uppgå till 666 och antalet båtplatser till ca 46 000.

11.2.2 Naturvårdsverket

Naturvårdsverket utförde under 1969 en undersökning av landets småbåtshamnar för att bl.a. klarlägga dessas sanitära standard. Antalet hamnar beräknades då uppgå till 1 084 och antalet båtplatser till 83 470.

11.2.3 Fritidsbåtutredningen

Utredningen har i samarbete med Svenska Kommunförbundet genomfört en kartläggning av beståndet av sådana hamnar som helt eller i avsevärd

utsträckning används för fritidsbåtar. Landets samtliga kommuner tillställdes under 1971 en enkät med frågor som syftade till att klarlägga hamnförhållandena, de kommunala åtagandena och kostnaderna i detta sammanhang samt även kommunernas planer beträffande hamnbyggande fram till och med 1975. Materialet var avsett att bidra till underlaget för utredningens ställningstaganden och bedömning av behovet av framtida insatser.

Svar inkom från 372 kommuner eller ca 77 % av landets 479. Materialet täckte alla väsentliga kustavsnitt och insjöar. Standarden på svaren varierade starkt. Vissa kommuner lade ned ett omfattande arbete medan andra besvarade endast ett fåtal av frågorna. Vid uppenbara felaktigheter kontrollerade utredningen svaren hos kommunen liksom i de fall uppgift av väsentlig betydelse hade utelämnats. Antalet kommuner, som inte svarade eller hade lämnat mindre genomarbetade svar, får bedömas med hänsynstagande till omständigheten att vissa kommuner inom sig har väsentligt mindre av sjö och kust än andra kommuner.

Av kommunernas ibland svaga intresse och bristfälliga underlag för besvarandet av enkäten kan man dock möjligen dra slutsatsen att vissa kommuner prioriterar fritidsbåtfrågorna relativt lågt och därför också gör små insatser för att lösa de problem, som det allt större antalet fritidsbåtar medför. Det är vidare tydligt att många kommuner har otillräcklig kunskap om vad man har för anläggningar inom den här sektorn. Att förvaltningsformerna varierar starkt mellan kommunerna gör det också svårt att få en klar bild av hamnsituationen.

Utredningen har även gjort en enkät i hamnfrågan bland landets båtklubbar. För att få en så total bild som möjligt av landets hamnsituation har en sammanställning av resultatet från de båda enkäterna utförts inom utredningens kansli. Utredningen särredovisar dock hamnarnas förvaltning. Klubbenkäten gick ut till ca 600 klubbar, varav drygt 400 svarade. Utredningen bedömer detta resultat som tillfredsställande, inte minst därför att flertalet klubbar, som avstått från att svara, sannolikt gjorde detta på grund av att de ej hade någon hamn att redovisa.

Enkäterna torde ge en ungefärlig uppfattning av antalet hamnar (samt antalet förtöjnings- och uppläggningsplatser) som 1971 innehades av kommunerna och båtklubbarna. De ger också uppgift om hur dessa hamnar ägdes och förvaltades. Hamnarnas sanitära standard torde redovisas med relativt stor säkerhet liksom kommunernas kostnader vad avser fritidsbåtarna. Materialet är dock begränsat beträffande hamnarnas tekniska utrustning och det ger heller inte underlag för en realistisk bedömning av den aktuella och framtida efterfrågan på förtöjnings- och uppläggningsplatser. En viss - men starkt begränsad - vägledning på denna punkt ger kommunernas utbyggnadsplaner fram till och med 1975.

Ett kompletterande material har utredningen slutligen erhållit i den av SCB utförda fritidsbåtundersökningen genom de uppgifter i denna som berör båtarnas förtöjnings- och uppläggningsplatser.

11.3 Antalet hamnar och förtöjningsplatser

Vid jämförelse med 1962 års fritidsutrednings material framgår att antalet fritidsbåthamnar mellan åren 1966 och 1971 ökat med ca 600 och antalet förtöjningsplatser med ca 57 000.

Den länsvisa fördelningen av olika typer av fritidsbåthamnar redovisas i bil. 2, tabell 1. Här anges även antalet förtöjningsplatser.

Sammanlagt redovisades 1971 1 264 hamnar för fritidsbåtar med totalt ca 103 000 förtöjningsplatser (fritidsbåtundersökningen visade att ca 100 000 fritidsbåtar var förtöjda i särskild fritidsbåthamn). Stockholms län och Göteborgs och Bohus län hade det största antalet hamnar med 348 resp. 246 (antalet förtöjningsplatser 28 000 resp. 26 000). Av norrlandslänen hade Norrbotten den största kapaciteten med 49 hamnar och ca 3 500 förtöjningsplatser. Bland ostkustlänen hade Södermanlands län efter Stockholms län den största kapaciteten med 55 hamnar och ca 5 800 förtöjningsplatser.

Inlandslänen hade av naturliga skäl betydligt lägre hamnantal med en koncentration till länen kring de stora sjöarna Vänern, Vättern, Mälaren och Hjälmaren.

11.3.1 Hamnarnas storlek

Mer än hälften av hamnarna hade (som framgår av bil. 2 tabell 2) högst 50 förtöjningsplatser. Det fanns i hela landet endast 11 hamnar med mer än 500 förtöjningsplatser. Av dessa stora hamnar fanns inte mindre än 7 i Göteborgs och Bohus län medan Stockholms, Östergötlands, Malmöhus och Norrbottens län hade vardera 1.

Även om en jämförelse med 1962 års fritidsutrednings material i alla delar inte är möjlig, synes det klart att någon större förskjutning mellan de olika hamnstorlekarnas andel av totalantalet inte har skett mellan de båda undersökningarna. Tillskottet av nya fritidsbåthamnar synes relativt jämnt ha fördelat sig på de olika storleksklasserna.

11.3.2 Hamnarnas tekniska utrustning

Som utredningen under 11.2.3 påpekat är enkätmaterialet vad avser hamnar-

nas tekniska utrustning relativt begränsat. De lämnade uppgifterna visade dock att sådan teknisk utrustning som slipar och båt- eller mastkranar var vanligast i hamnar som ägdes eller förvaltades av båtklubbar. Ca 90 % av båtklubbshamnarna redovisade någon sådan utrustning medan motsvarande siffra för kommunhamnarna endast var 50 %. Beträffande de kommunalt förvaltade hamnarna torde dock viss mobil teknisk utrustning (kranar etc.) ställas till förfogande vid t.ex. upptagning och sjösättning. Av hamnar som ägdes av annan än båtklubb eller kommun (t.ex. varv, marina, bryggförening, enskild etc.) hade ca 2/3 sådan teknisk utrustning.

11.3.3 Hamnarnas sanitära utrustning

Lagstiftningen på miljövårdsområdet har under senare år skärpt kraven även på fritidsbåthamnarnas sanitära utrustning. Även om tillgången till toaletter, sophämtning, tillgång till färskvatten och anslutning till kommunalt avloppssystem ännu inte är hundraprocentig, så synes en utveckling ha skett mot bättre förhållanden i detta avseende, främst i kommun- och båtklubbshamnarna.

Som framgår av bil. 2 tabell 3-7 förekom ordnad sophämtning i 80 % av kommunhamnarna och 77 % av båtklubbshamnarna, men endast i 45 % av övriga fritidsbåthamnar. Ordnade toalettförhållanden hade 57 % av båtklubbshamnarna, 50 % av kommunhamnarna och endast 23 % av övriga fritidsbåthamnar.

11.4 Antalet uppläggningsplatser i jämförelse med antalet förtöjningsplatser

I de av kommunerna ägda och förvaltade fritidsbåthamnarna fanns enligt undersökningen - som framgår av bil. 2 tabell 3-7 - 45 600 förtöjningsplatser men endast ca 27 000 uppläggningsplatser. I båtklubbshamnarna syntes råda balans mellan antalet förtöjnings- och uppläggningsplatser (ca 25 000 av vardera) även om det var ett visst underskott på uppläggningsplatser i några län, bland annat Stockholms. I fritidsbåthamnar som ägs av annan än kommun eller båtklubb redovisades ca 2 500 färre uppläggningsplatser än båtplatser. Allmänt synes tillgången på kollektiva uppläggningsplatser vara bättre i inlands- än i kustlänen.

11.5 Ägande- och förvaltningsförhållanden för fritidsbåthamnarna

Enkäterna visar (bil. 2 tabell 1) att 437 av de 1 264 fritidsbåthamnarna ägdes och förvaltades av kommun. Beträffande de 319 båtklubbshamnarna visar tabell 8 stor variation i ägande- och förvaltningsförhållandena. I fråga om

35 % ägde klubben anläggningen men arrenderade marken, i 18 % arrenderades såväl anläggning som mark och i 10 % ägde klubben såväl anläggning som mark. I 11 % av hamnarna ägde och förvaltade klubben anläggningen medan kommun upplåtit marken utan kostnad.

11.6 Kommunernas kostnader för fritidsbåthamnar m.m.

Kommunernas redovisade sammanlagda årliga kostnader för fritidsbåthamnar m.m. uppgick 1971 enligt undersökningen till drygt 10,6 milj. kr. (bil. 2 tabell 9).

Mot dessa kostnader svarade dock under samma tid intäkter i form av hyror etc. med ca 5,5 milj. kr. Kommunernas nettokostnad för fritidsbåttrafiken utgjorde alltså för 1971 ca 5,2 milj. kr. (för 1970 ca 5,1 milj. kr.). Den största skillnaden detta år mellan kostnader och intäkter noterades i Stockholms län med ca 1,9 milj. kr., medan motsvarande belopp var ca 0,8 i Malmöhus län, och 0,25 milj. kr. i Göteborgs och Bohus län.

11.7 Kommunernas utbyggnadsplaner avseende fritidsbåthamnar till och med 1975

Kommunerna planerade enligt enkäten (bil. 2 tabell 10) 148 nya hamnanläggningar med totalt ca 23 000 förtöjningsplatser fram till och med 1975. Härtill kommer att utbyggnad under samma tid planerades av befintliga hamnar med ca 8 000 nya förtöjningsplatser. Kostnaderna för dessa ny- och utbyggnader var beräknade till ca 107,7 milj. kr. i 1971 års kostnadsnivå. De planerade utbyggnaderna koncentrerades främst till storstadsregionerna Stockholm och Göteborg. Här skulle ett förverkligande av planerna ge 41 nya hamnar med 8 500 förtöjningsplatser samt 3 100 nya förtöjningsplatser i befintliga hamnar. De beräknade kostnaderna för dessa 11 600 förtöjningsplatser var ca 43,1 milj. kr. eller ca 40 % av kostnaden för den totala kommunala utbyggnadsverksamheten vad avser fritidsbåthamnar under perioden.

11.8 Fritidsbåthamnarnas avgiftssystem

Fritidsbåtarna kom tidigt att utnyttja hamnarna i kustsamhällena, men dessas möjligheter att inom disponibla hamnområden ta hand om en hastigt växande fritidsbåtflotta har blivit allt mindre. De första fritidsbåthamnarna anlades redan på 1920-talet oftast genom initiativ från lokala båtklubbar. Med hänsyn till ringa tillgång på medel måste klubbarna i stor utsträckning lita till medlemmarnas egna arbetsinsatser. Ett av villkoren för tillkomsten av en klubbhamn var vanligen bidrag från stat eller kommun. Prissättningen

var en inre föreningsangelägenhet. Räntor och avskrivningar bortsåg man ifrån varför avgifterna kunde hållas låga. Båtplatsavgifterna var ännu in på 1960-talet låga och i kustkommunerna subventionerades till stor del årskostnaderna i syfte att hålla avgifterna nere. Kraven på ökade anslag från det allmänna för idrott och motion kom även att omfatta fritidsbåtverksamheten.

Avsaknaden av enhetliga normer för prissättningen för förtöjningsplatser skapade en starkt varierande flora av avgifter.

Fortfarande finns stora olikheter beträffande prissättningen. I en utredning framlagd av en expertgrupp tillsatt av Storlandstingskommitténs friluftsberedningen i Stockholms län 1971 visade avgiften i kr./säsong för förtöjningsplats för båt om i regel upp till 2,5 breddmeter en spännvidd mellan 10 - 200 kr. För andra än kommunbor var avgiften i allmänhet 50 - 65 % högre. Även då kommunen tillämpade arrendeavtal med båtklubbar förelåg variation i avgifterna. Avgiften varierade här från 20 till 100 kr. per förtöjningsplats. Också för båtuppläggningsplatserna varierade avgiften, men svängningarna var här inte lika stora.

De avgifter båtklubbarna i Stockholms kommun tillämpade 1971 för förtöjningsplats - i av kommunen ägd hamn - anges nedan. Exemplen gäller en förtöjningsplats upp till 2,5 breddmeter, men i hälften av båtklubbarna är båtbredden utan betydelse för avgiftens storlek,

Båtklubbarnas storlek	Avgift för i regel enbart förtöjningsplats i kr./säsong, procentuell fördelning.		
	- 39 kr.	40-74 kr.	75 - kr.
- 100 förtöjningsplatser	50 %	40 %	10 %
100 - 200 förtöjningsplatser		80 %	20 %

Vid upplåtelse av hamn till båtklubb tog Stockholms kommun 1971 ut en avgift på 31:25 kr. per båtplats. 1974 är denna avgift uppe i 105 kr. Av båtklubbar med mer än 200 förtöjningsplatser tillämpade några en avgift i storleksordningen 100 kr., som då även inkluderade obligatoriska avgifter för vakthållning m.m. Vidare fanns det en grupp som tillämpade högre avgifter i skalan 150 - 185 kr. Denna avgiftsnivå synes bero på speciella förhållanden (stora kostnader för vakthållning och andra tjänster).

En orsak till att avgifterna var högre i de större båtklubbarna synes vara att dessa ej tog ut arbetstjänster från medlemmarna i samma utsträckning som de mindre. I några klubbar fanns arbetsplikten bestämd i antal timmar per år och medlem.

Under de senare åren har en markant höjning av båtplatsavgifterna skett.

11.9 Statlig bidragsgivning

Särskild bensinskatt infördes 1925 (prop. 1924:206). Departementschefen uttalade därvid att han intet hade att erinra mot en drivmedelsskatt för motorbåtar, men en restitution ansågs praktiskt omöjlig att realisera. Vid denna tid bedömdes motorbåtstrafik som lyxkonsumtion.

Denna uppfattning ändrades och i prop. 1935:1 VI s. 85 framförde departementschefen att motorbåten huvudsakligen användes som nyttotrafikmedel. Kraven på restitution ansågs inte längre kunna avvisas. En viss del av automobilskattemedlen föreslogs bli disponerade för ändamål som tjänade den mindre sjöfartens intressen. Enligt departementschefen borde dock en begränsning ske till bidrag till mindre hamnar, bryggor och till smärre farleder. Anslaget borde även komma till användning vid byggande och förbättrande av fiskehamnar. Riksdagen beslöt i enlighet med departementschefens förslag.

Bidragsvillkoren reglerades fram till och med den 30 juni 1969 genom Kungl. Maj:ts kungörelse (SFS 1935:189) ang. statsbidrag till byggande och underhåll av mindre hamnar och farleder (ändr. 1955:682, 1964:282). Bidragen beslöts av Kungl. Maj:t och utgick med högst 90 % av den verkliga kostnaden därvid inräknat projekteringen. Vid synnerliga skäl utgick bidrag även med högst 70 % för marklösen.

I prop. 1964:1 bil. 8 föreslogs nya riktlinjer för bidragsgivningen. Bidragsandelen skulle variera mellan 30-90 % och bidragets storlek avpassas efter flera faktorer som hamnens betydelse för annan än kommunens egen befolkning, byggkostnaderna per båtplats betingade av naturförhållandena, angelägenheten från allmän friluftssynpunkt att anläggningen kom till stånd m.m. Bidragen begränsades vanligen till byggkostnaderna utom för anslutningshamnar, där bidrag alltjämt kunde utgå för marklösen. I särfall kunde bidrag lämnas att täcka hela kostnaden.

Fr.o.m. den 1 juli 1969 har enligt Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut (prop. 1969:58 s. 68 JoU 1969:17) handläggningen av bidragsärendena överförts från sjöfartsverket till naturvårdsverket.

Nuvarande bidragsgivning regleras genom Kungl. Maj:ts kungörelse om statsbidrag till hamn, brygga eller farled för fritidsbåtar (SFS 1969:323).

Ansökan om bidrag görs skriftligen till naturvårdsverket. Vid ansökan skall fogas arbetsplaner med ritningar, kostnadsberäkningar m.m. allt enligt naturvårdsverkets anvisningar.

Naturvårdsverket inhämtar yttranden från sjöfartsverket och resp. länsstyrelse innan ärende i bidragsfrågor avgörs. Teknisk och ekonomisk

granskning av ärendena utförs på uppdrag av naturvårdsverket genom vägverkets hamnprojekteringskontor.

Bidrag kan utgå till såväl kommun som båtklubb. I det senare fallet dock endast om berörd kommun ställer sig som garant för anläggningens fortsatta skötsel.

Bidrag utgår till ny-, till- eller ombyggnad av hamn med ett belopp som svarar mot högst femtio procent av den skäliga kostnaden. Föreligger särskilda skäl kan bidraget utgå med högre belopp. Till förvärv av mark eller reparation utgår bidraget endast om synnerliga skäl föreligger och då begränsat till högst sjuttio procent av den skäliga kostnaden.

I skälig kostnad för ny-, till- och ombyggnad av hamn får inräknas kostnader för projektering, för uppgörande av arbetsplan, för muddring, för anskaffande av brygganordning, pontoner, kranar och slipar, för anordnande av pirar, uppställningsplats och vägar inom området, för inrättande av belysningsanordningar, stängsel och sanitära anordningar, akterförtöjningar samt för liknande anordningar.

Den tidigare så kraftiga differentieringen av bidragen har numera helt övergivits. Sedan 1969 har 50 % bidrag varit praxis. Finner naturvårdsverket att bidrag bör lämnas med ett belopp som överstiger 50 % av kostnaderna eller om verket i annat fall finner att bidrag bör lämnas och länsstyrelsen avstyrkt ansökan om bidrag skall nämligen ärendet hänskjutas till Kungl. Maj:t (SFS 1971:372) för prövning och beslut.

Statsbidrag till fritidsbåthamnar har för perioden 1959/60 - 1973/74 totalt uppgått till ca 37 milj. kr. Inneliggande bidragsansökningar vid budgetårsskiftet 1973/74 avsåg totala beräknade byggnadskostnader på ca 140 milj. kr. Anslaget för statsbidrag i detta hänseende uppgår för budgetåret 1974/75 till ca 2,7 milj. kr.

11.10 Författningar av betydelse vid anläggande av hamn

Vid anläggande av hamn, pir, båtbrygga eller annan hamnanordning kan ett flertal olika lagar eller förordningar bli aktuella. Sålunda torde de flesta nyanläggningar bli avhängiga vattendomstolens prövning enligt vattenlagens bestämmelser.

Prövning kan också komma att krävas enligt en eller flera av följande författningar

Naturvårdslagen
Byggnadslagen
Byggnadsstadgan

Problem och olägenheter av olika slag vid, i eller omkring en hamnanläggning kan uppkomma. Därvid kan tillämpningen av bestämmelserna i en serie olika författningar bli aktuella, bland andra följande

Allmänna ordningsstadgan
Hälsovårdsstadgan
Kommunala renhållningslagen
Miljöskyddslagen
Sjötrafikförordningen
Vägtrafikförordningen

11.11 Utredningens överväganden och förslag

11.11.1 Definitioner

Utredningen har i detta avsnitt samt i kap. 15 använt följande definitioner för de olika typerna av fritidsbåthamnar.

Hemmahamn

Med hemmahamn avser utredningen kollektiv anläggning för fritidsbåtars stadigvarande förtöjning. Sådan hamn är ofta belägen i anslutning till båtägarens bostad eller fritidshus, men fritidsbåtundersökningen visar att avståndet mellan bostaden och hemmahamnen ibland kan vara ganska stort.

Tidigare har ofta uttrycket anslutningshamn använts. Utredningen betraktar detta som en form av hemmahamn. Den är i regel avsedd för den båtägande tätortsbefolkningen och ofta belägen i anslutning till ett attraktivt fritidsområde, som kan ligga på större eller mindre avstånd från den aktuella tätorten. Anslutningshamnen medger att fritidsbåten inte behöver tas ända till hemorten efter varje användning utan båtägaren färdas med eget eller kollektivt samfärdsmedel mellan hemorten och anslutningshamnen.

Gästplatser

I hemmahamn kan finnas gästplatser, dvs. sådana förtöjningsplatser, som tillfälligt upplåts för gästande fritidsbåtar. Utredningen har avstått från att använda uttrycket gästhamn, då detta ger intryck av att hela hamnen är avsedd för sådan tillfällig upplåtelse, vilket i regel inte är fallet.

Uthamn

Med uthamn avser utredningen sådan anlagd fritidsbåthamn eller naturhamn med viss sanitär service, som är avsedd att utgöra utflyktsmål för de i tätorten baserade fritidsbåtarna och/eller stödhamn för sådana fritidsbåtar, som företar mera utsträckta färder.

11.11.2 Utredningens synpunkter och motiv

Förtöjningsplatser i hemmahamnar

Genom enkäten till kommuner och båtklubbar har utredningen sökt kartlägga situationen vad avser kollektiva fritidsbåthamnar. Denna undersökning visar att antalet förtöjningsplatser i sådana hamnar torde uppgå till drygt 100 000 fördelade på ca 1 300 fritidsbåthamnar. Denna siffra överensstämmer vad gäller förtöjningsplatser väl med det material, som framkommit via fritidsbåtundersökningen. Enligt denna var ca 20 % eller ca 100 000 av de totalt 505 000 fritidsbåtar, som fanns vid undersökningstillfället (hösten 1971) förtöjda i kommunal hamn, båtklubbshamn eller vid varv, marina etc. Dessa siffror visar således att ca 80 % av de svenska fritidsbåtarna - eller ca 400 000 - är förtöjda utanför de typer av kollektiva fritidsbåthamnar som ovan nämnts. Ett okänt antal fritidsbåtar torde vidare vara förtöjda i sådana kollektiva fritidsbåthamnar som förvaltas och/eller ägs av tomtägarföreningar etc. Men faktum kvarstår dock att huvuddelen av de svenska fritidsbåtarna i dag ej är förtöjda i särskilda fritidsbåthamnar utan på annat sätt - enligt fritidsbåtundersökningen i regel vid den egna tomten eller annan privat plats.

Fritidsbåtundersökningen visar även att det främst är de mindre fritidsbåtarna, som på detta sätt är förtöjda utanför de särskilda fritidsbåthamnarna. 31 % av de medelstora motorbåtarna och 57 % av de stora motor- och segelbåtarna är sålunda förtöjda i särskilda fritidsbåthamnar mot ca 20 % av hela fritidsbåtbeståndet. Utredningen har vid sina bedömningar utgått från att det främst är de motor- och segeldrivna fritidsbåtarna som efterfrågar båtplats i sådan hamn. Detta hindrar givetvis inte att även roddbåtar - speciellt vid vissa kustavsnitt och i anslutning till de större tätorterna - har behov av sådan service. Beträffande kanoter råder speciella förhållanden.

Uppläggningsplatser i anslutning till fritidsbåthamnar

Utredningen har även sökt kartlägga situationen vad gäller kollektiva uppläggningsplatser för fritidsbåtar. Kommun- och båtklubbsenkäterna visar att antalet sådana uppläggningsplatser uppgår till ca 75 000 medan fritidsbåtundersökningen ger siffran drygt 71 000. Även med reservation för vissa felmarginaler visar detta att minst 25 000 av de fritidsbåtar, som permanent är förtöjda i särskilda fritidsbåthamnar, läggs upp utanför dessa - i regel tydligen på den egna tomten eller annan privat mark. Materialet visar även att det särskilt är i de kommunalt ägda och förvaltade hamnarna som skillnaden finns mellan antalet förtöjnings- och uppläggningsplatser (ca 18 000 platser). Även beträffande uppläggningsplatserna visar fritidsbåtundersökningen naturligt nog att de större båtarna i väsentligt högre grad än de mindre utnyttjar de kollektiva anläggningarna.

Behovet av nya förtöjnings- och uppläggningsplatser

Behovet av nya förtöjningsplatser i särskilda fritidsbåthamnar och till dessa knutna uppläggningsplatser är mycket svårbedömt och varierar sannolikt starkt lokalt och regionalt. Erfarenhetsmässigt torde en betydande del av de privata förtöjningsplatserna utanför de kollektiva hamnarna ej fylla båtägarens rimliga krav vad angår säkerhet, service, sanitär standard etc. Härtill kommer att delar av det nuvarande hamnbeståndet varit i bruk relativt länge och är i behov av upprustning vad avser bryggor, teknisk och sanitär utrustning etc. för att fungera tillfredsställande. Ett underskott på uppläggningsplatser vid en jämförelse med det nuvarande antalet förtöjningsplatser i kollektiva hamnar har nyss konstaterats. Detta kan dock inte utan vidare registreras som en större brist på uppläggningsplatser än på förtöjningsplatser.

Då det gäller de enstaka förtöjnings- och uppläggningsplatserna utanför de kollektiva anläggningarna torde ibland - speciellt i tätortsregionerna - vissa miljövårdssynpunkter kunna anföras mot ett allt för stort antal (och över större strandsträckor utspridda) förtöjda eller upplagda båtar, småbryggor och andra förtöjningsanordningar etc. i den känsliga och för många andra människor än båtägarna attraktiva strandregionen. Även om utredningen ej kunnat undersöka det närmare förefaller det troligt att möjligheten att på detta sätt förtöja även de nya fritidsbåtar, som årligen tillförs båtbeståndet, framför allt i tätortsregionerna, fortlöpande minskar.

Beträffande möjligheten att lägga upp och vinterförvara fritidsbåtar på den egna tomten torde byggnadsnämnderna - framför allt i tätorterna - kunna förväntas bli allt restriktivare.

Sannolikt finns det således redan i det nuvarande fritidsbåtbeståndet ett behov av att ersätta den privata förtöjnings- och uppläggningsplatsen med motsvarande i en kollektiv anläggning. Ca 1/3 av de fritidsbåtar, som utredningen ansett behöver båtplats i särskild fritidsbåthamn, har f.n. sådan plats. Även en procentuellt sett mycket måttlig efterfrågan på kollektiv båtplats från de övriga 2/3 av fritidsbåtarna skulle öka båtplatsbehovet mycket starkt. Till detta kommer det årliga nytillskottet av fritidsbåtar vars nettoeffekt f.n. ej närmare kan beräknas - bl.a. på grund av att avgången av uttjänta fritidsbåtar är okänd. Utredningen uppskattar dock nettoökningen från 1971, då fritidsbåtundersökningen utfördes, fram t.o.m. 1975 till ca 20 %.

Det i ett fåtal kommuner tillämpade systemet med väntelistor för förtöjningsplatser ger endast i begränsad omfattning en bild av den verkliga efterfrågan. Inte heller kommunernas i kommunenkäten redovisade utbyggnadsplaner avseende fritidsbåthamnar under tiden fram till 1975 (ca 150 nya hamnar med totalt ca 23 000 nya förtöjningsplatser) torde spegla

den verkliga efterfrågan som föreligger. Kommunernas planer i detta avseende påverkas nämligen sannolikt starkt av den nuvarande bidragssituationen, där de inneliggande ansökningarna hos naturvårdsverket redovisar ett bidragsbehov på ca 70 milj. kr., medan endast ca 2-3 milj. kr. f.n. årligen står till förfogande.

Båtplatsavgiftens storlek torde i många fall påverka den efterfrågan som i dag finns från de nuvarande fritidsbåtägarnas sida, då det gäller förtöjnings- och uppläggningsplats i kollektiv hamn. Men avgiftens storlek påverkar sannolikt även fritidsbåtbeståndets tillväxt. Som framgår under avsnitt 2.2.1 redovisade 1962 års fritidsutredningen att år 1964 ca 21 % av den vuxna befolkningen (mellan 18 och 65 år) önskade utöva båtliv i större utsträckning än förut eller ville börja utöva båtliv. Låginkomstutredningens undersökning 1971 visade vidare att endast 12 % av människorna i socialgrupp III mot 21 % i socialgrupp I hade tillgång till fritidsbåt.

Skillnaden i inkomstnivå torde mot bakgrund av det starka redovisade intresset för båtliv främst kunna förklara denna stora skillnad i båtägandet. I denna situation kan även båtplatsavgiftens storlek påverka möjligheten för människor med lägre inkomstnivå att köpa och äga fritidsbåt. Denna påverkan förstärks sannolikt ytterligare av att endast 13 % av människorna i socialgrupp III mot 34 % i socialgrupp I enligt låginkomstutredningens undersökning har tillgång till fritidshus, i vars närhet fritidsbåten alltså eventuellt kan förtöjas och uppläggas utan särskild avgift. Enligt fritidsbåtundersökningen hade 1971 ca 1/3 av fritidsbåtbeståndet förtöjnings- respektive uppläggningsplats vid fritidshuset.

Paralleller har dragits mellan förhållandena vad avser fritidsbåtens förtöjnings- och uppläggningsplats och bilens garageplats. Det är accepterat att bilägaren själv helt får bekosta bilens eventuella garageplats och det har hävdats att samma princip borde gälla beträffande fritidsbåten. För bilägaren har emellertid hittills gällt att denne kunnat välja att avstå från garageplats och istället - med iakttagande av gällande lagstiftning - året runt parkera bilen på den allmänna plats, som gator och vägar utgör. Ett stort antal bilägare torde också utnyttja detta förhållande. Denna valmöjlighet finns i regel inte för fritidsbåtägaren. Även om rättsläget, då det gäller permanent förtöjning vid annans strand kan sägas vara svårtolkat, föreligger knappast för båtägaren någon lika enkel och billig möjlighet till "parkering" som för bilägaren. De krav på anordningar som en tillfredsställande och säker förtöjning av en fritidsbåt i regel ställer kommer för övrigt definitivt i kollision med den privata äganderätten till det aktuella markområdet. Till detta kommer det direkta behov av markupplåtelse, som uppstår i samband med fritidsbåtens uppläggning och vinterförvaring.

Behovet av gästplatser

De s.k. gästplatserna i de kollektiva hamnarna utgör sådana förtöjningsplatser som tillfälligt upplåts till gästande fritidsbåtar. De har till stor del tillkommit på Svenska Turistföreningens initiativ och är av väsentlig betydelse för det rörliga friluftsliv, som främst de större fritidsbåtarna ger möjlighet till och kan i viss utsträckning jämföras med campingplatserna. Liksom dessa är de föremål för en viss årlig inventering. En förteckning över en del av de hamnar som har gästplatser publiceras årligen genom Svenska Turistföreningens försorg med anslag via naturvårdsverket. Någon kvalitetsgradering av samma slag som sker beträffande campingplatserna förekommer dock ännu ej.

Antalet hamnar med gästplatser som 1974 är förtecknade av Svenska Turistföreningen uppgår till ca 220. Flertalet gästplatser finns vid kusten och i sådana områden inne i landet, där fritidsbåttrafiken är livlig. I regel finns gästplatserna i de vanliga fritidsbåthamnarna, men sådana platser finns även i hamnar som primärt är avsedda för yrkessjöfarten. I samtliga av Svenska Turistföreningen förtecknade hamnar med gästplatser finns sanitära anordningar såsom toaletter och soptunnor medan övrig service varierar från hamn till hamn. Vid varje sådan förtecknad hamn med gästplats finns vidare enligt överenskommelse med Svenska Turistföreningen en kontaktman, som noterar gästande båtar, uppbär avgift, har uppsikt över ordningen i hamnen. Varje sådan hamn är markerad med en rund blåmålad tavla försedd med upplysningar om gästplatserna och i sjösportkorten är dessa hamnar markerade med sjöfartsverkets symbol.

Svenska Turistföreningen erhåller som nämnts f.n. statligt bidrag via naturvårdsverket för sin verksamhet avseende gästhamnsplatser. Budgetåret 1974/75 uppgick detta bidrag till 140 000 kr. varav ca 30 000 kr. beräknas bli disponerade för framställning och distribution av gästplatsförteckningen.

Utredningen kan ej exakt fastställa vilket antal gästplatser som erfordras i de svenska hamnarna, men bedömer det som sannolikt att efterfrågan på och utnyttjandet av sådana hamnplatser väsentligt kan komma att öka. Faktorer som påverkar detta förhållande är bl.a. det växande antalet större fritidsbåtar, förbättrad och utbyggd service och information vad avser hamnar med gästplatser samt de allmänt stimulerande åtgärder för båtlivet (säkrare båtar, bättre utbildning, särskilda fritidsbåtfarleder, utökad väderinformation etc.) som utredningen i annat sammanhang föreslår.

Behovet av uthamnar

I civildepartementets rapport "Hushållning med mark och vatten" (SOU 1971:5) framhålles att det krävs god tillgång på "målpunkter" inom det vattenområde, där båtliv utövas i större omfattning. Dessa målpunkter kan

utgöras av anlagda uthamnar eller ej privatiserade naturhamnar.

Det svenska båtlivet är på grund av landskapets karaktär och den rådande lagstiftningen på detta område gynnat då det gäller sådana naturliga målpunkter i många av de regioner, där båtlivet på grund av befolkningsstrukturen är särskilt livligt och koncentrerat.

Uthamnarna kräver endast undantagsvis anläggningar av mera kostnadskrävande slag. Den sanitära sidan - toaletter, sopställ etc. - vid dessa målpunkter har dock genom båtlivets starka ökning blivit allt viktigare och mera kostnadskrävande. Hittills har kommunerna genom bidrag via naturvårdsverket fått möjlighet att placera ut s.k. sopmajor (toalett- och sopstationer) på de mest frekventerade platserna (t.o.m. 1973 ca 150 st. i Stockholms skärgård, ca 60 st. i Göteborgs/Bohusläns skärgård och ca 20 st. i Vänern och Dalslands kanal) och denna verksamhet synes ha haft en starkt positiv effekt.

11.11.3 Utredningens förslag

I utredningens direktiv sägs beträffande det statliga anläggningsstödet till fritidsbåthamnarna följande.

> "När det gäller bidragsgivningen till hamnar, bryggor, farleder m.m. för fritidsbåtar bör de sakkunniga pröva såväl omfattningen som inriktningen av de statliga insatserna. Därvid bör beaktas att det i princip bör ses som en kommunal uppgift att anordna hamnar och tilläggsplatser som avses betjäna kommunens egna innevånare och att kostnaderna i största möjliga utsträckning skall kunna täckas genom avgifter."

Samhället har, på grund av båtlivets karaktär av friluftsliv och en ur hälso- och rekreationssynpunkt starkt positiv fritidsaktivitet, lämnat stöd i olika former till anläggande och drift av fritidsbåthamnar. Detta stöd utgår f.n. dels genom statligt bidrag vid anläggandet av sådana hamnar (för budgetåret 1974/75 ca 2,7 milj. kr.), dels genom kommunala insatser i varierande omfattning för anläggande och drift av fritidsbåthamnarna.

Det statliga bidraget till hamnar m.m. avräknas budgetmässigt mot den bensinskatt, som erläggs bl.a. av fritidsbåtägarna.

Utredningen vill understryka att den finner det samhälleliga stödet på detta område motiverat och angeläget, men även att det i dag är otillräckligt och i vissa avseenden mindre lämpligt utformat.

Kommunernas direkta kostnader för fritidsbåthamnar beräknades för år

1971 uppgå till drygt 5 milj. kr. I detta belopp ingår emellertid inte den subventionering av annat slag som på många håll sker genom att t.ex. inte markkostnaderna tas ut vid anläggandet av fritidsbåthamnar.

Utredningen anser det naturligt med tanke på fritidsbåtintressets stora omfattning att kommunerna allmänt sett engagerar sig starkare i fritidsbåtfrågor och har kunnat konstatera att kommunerna också under senare tid i växande grad tagit itu med hamnproblemen. Stora skillnader mellan olika kommuner i detta avseende har dock kunnat iakttas. Utredningen vill understryka att det här ofta gäller problem som kräver interkommunala och regionala lösningar med samarbete såväl mellan kustkommunerna inbördes som mellan kust- och inlandskommunerna. Även sådana kommuner som i sig inte inrymmer vattenområden, attraktiva för båtliv, måste - genom ekonomiskt stöd till hamnbyggande i andra kommuner - skapa möjligheter för de egna kommuninnevånarna att få sina hamnbehov tillgodosedda. Detta samarbete kan få olika former (hamnbolag etc.) och utredningen vill vidare peka på att även landstingen - vilka hittills endast i begränsad omfattning ägnat sig åt fritidsbåtfrågor - här kan komma att få en uppgift.

Även om fritidsbåtarnas hamnproblem enligt utredningens direktiv sålunda i första hand skall ses som en kommunal angelägenhet, bedömer utredningen det nödvändigt med aktiva statliga insatser för att stödja och stimulera kommunerna på denna punkt. Verksamhetens kapitalkrävande karaktär gör - som tidigare nämnts - den nuvarande statliga bidragsmöjligheten otillräcklig. Detta illustreras bl.a. av att hos naturvårdsverket vid årsskiftet 1973/74 föreligger bidragsansökningar motsvarande ca 70 milj. kr. i statsbidrag medan f.n. ca 2-3 milj. kr. årligen står till förfogande.

Genomsnittskostnaden per båtplats - inkl. uppläggningsplats - i nyanlagda hamnar beräknas till ca 8 000 kr., men kostnadsökningen bedöms som snabb. Av detta belopp beräknas kostnaden för uppläggningsplatsen - med stängsel, belysning, toaletter etc. - till ca 3 000 kr.

Kostnaden för själva bryggplatsen varierar avsevärt beroende på hamnens läge. Billigast möjliga nyanläggning av en hamn med acceptabel standard i skyddat läge torde ge en kostnad av drygt 2 000 kr. per bryggplats. Detta ger då endast en plats vid en utlagd och förankrad ponton med landfäste samt akterförtöjning och sanitär service. Som ett exempel på det dyraste alternativet kan nämnas den hamn. som 1971 byggdes vid Höganäs, där den oskyddade kusten krävde kraftiga vågbrytare och där även viss muddring erfordrades. Bryggplatskostnaden uppgick där - i dagens priser - till ca 12 000 kr. Till detta kom alltså kostnaden för uppläggningsplatsen, vilket ger en totalkostnad av ca 15 000 kr. per båtplats.

Avskrivningstiden kan för den billigare hamnen beräknas enligt naturvårdsverkets nuvarande normer till 15 år och för den dyrare till 25 år.

Kapitalkostnaden per båtplats med anläggningskostnaden beräknad till 8 000 kr., avskrivningstiden till 20 år och låneräntan 7 % blir vid total lånefinansiering ca 750 kr. per år och vid 50 % statsbidrag ca 375 kr. - alltså en skillnad på ca 375 kr. per båtplats och år.

Enligt utredningens direktiv bör fritidsbåtägarna i största möjliga utsträckning själva täcka kostnaderna för hamn- och uppläggningsplatser genom avgifter. En hård tillämpning av denna princip skulle innebära att det nuvarande statliga stödet helt slopades.

Flera skäl talar enligt utredningens uppfattning mot detta. Som redan nämnts är kostnaderna för hamnbyggande betydande och varierar dessutom kraftigt på grund av lokala förhållanden. Ett slopande av det statliga stödet skulle därför sannolikt i vissa kommuner starkt försvåra möjligheterna till hamnbyggande. I flertalet nyanlagda hamnar skulle vidare båtplatsavgiften bli väsentligt högre än f.n., vilket skulle äventyra utredningens uttalade målsättning att öka möjligheten även för inkomstsvagare grupper att äga fritidsbåt.

Ur den enskilde båtägarens synpunkt skulle såväl ett minskat hamnbyggande som kraftigt höjda avgifter upplevas negativt. Vid jämförelse med andra båtägare, som alltså redan har båtplats och dessutom till en lägre avgift, skulle den nye båtägaren uppleva situationen som orättvis. Utredningen vill understryka att båtlivet som fritidsaktivitet redan i dag i påfallande hög grad finansieras av båtägarna själva och att dessa dessutom tillför statskassan årliga intäkter i form av bensinskatt i storleksordningen 70 milj. kr. Vid en jämförelse med motsvarande förhållanden för fordonstrafiken är det belopp, som i form av anslag går tillbaka till fritidsbåtarna (för budgetåret 1974/75 totalt 9,2 milj. kr.) relativt blygsamt.

Utredningen finner det därför motiverat att staten liksom hittills stödjer kommunernas insatser för fritidsbåtarna. Detta stöd kan ha formen av bidrag eller lån eller en kombination av dessa båda former. Utredningen har dock funnit att en speciell låneform knappast skulle stimulera kommunerna till ökat hamnbyggande, då kommunernas lånemöjligheter i realiteten ändå bestäms av det allmänekonomiska läget. Utredningen föreslår därför att stödet liksom hittills får formen av ett bidrag. Bidragsprocenten bör även fortsättningsvis vara högst 50 % av anläggningskostnaden. F.n. är dock vissa kostnader ej bidragsberättigade och den egentliga bidragsprocenten har därför i vissa fall kommit att stanna vid 35-40 % av den totala anläggningskostnaden. Utredningen föreslår att samtliga kostnader vid anläggandet av fritidsbåthamnar med undantag för kostnaderna för byggandet av klubbhus (för vilket andra bidragsmöjligheter står till förfogande) i fortsättningen blir bidragsberättigade.

Som tidigare nämnts föreligger redan nu ett redovisat bidragsbehov som

vid 50 %-igt bidrag av anläggningskostnaden är i storleksordningen 70 milj. kr. Utredningen anser att i första hand detta uppdämda behov bör täckas och att detta bör ske inom en femårsperiod. Med denna målsättning och med hänsyn till kostnadsökningen vad avser tidigare ingivna ansökningar föreslår utredningen att 16,4 milj. kr. årligen under en femårsperiod ställs till förfogande som bidrag för ny-, om- och tillbyggnad av fritidsbåthamnar. Bidrag bör kunna utgå till kommun, men även till båtklubb om ifrågavarande kommun ställer sig som garant för hamnens fortsatta skötsel och drift.

Vad beträffar förvaltningsformerna för fritidsbåthamnarna anser utredningen att en styrning av dessa genom statsbidragsbestämmelserna ej är önskvärd. Lokala förhållanden, båtägarnas önskemål etc. bör på denna punkt få avgöra valet av förvaltningsform.

Utredningen har emellertid kunnat konstatera att de ofta obestridliga fördelarna med stora hamnar - t.ex. möjligheterna till mera avancerad teknisk utrustning och ett effektivt utnyttjande av denna - ibland uppvägs av sådana faktorer som kostnader för anställd personal och därmed högre påtplatsavgifter, minskad trivsel för båtägarna etc.

I de fall båtklubbar av kommunen anförtros administrationen av större hamnar har utredningen funnit att detta ofta ställer stora krav på styrelse och funktionärer - krav som kan medföra att båtklubbens övriga och angelägna verksamhet av ideell karaktär (t.ex. utbildning, ungdomsverksamhet etc.) eftersätts eller försummas.

Utredningen vill peka på angelägenheten av att samråd i dessa frågor sker mellan de lokala båtsammanslutningarna och kommunen. Ett sådant samrådsförfarande av mera permanent karaktär kan enligt utredningens mening t.ex. få formen av kommunala båtråd - ett organiserat samarbete mellan de lokala båtorganisationerna och kommunen som på flera håll prövats med gott resultat. De kommunala båtråden tar initiativ, ställer förslag och kommer med synpunkter och material, som kan vara till stöd och ledning för kommunen, när beslut skall fattas i frågor som rör båtlivet. Genom dessa båtråd kan bl.a. hamnfrågorna inom en kommun bättre överblickas och samordnas, men även samarbetet mellan angränsande kommuner - vilket utredningen som nämnts bedömer vara av stor vikt - kan genom båtråden underlättas och effektiviseras.

Den nu föreslagna storleksordningen på det statsbidrag, som skall utgå för anläggande av fritidsbåthamnar, kommer - om bidraget helt disponeras för nya hamnar - att ge ca 4 000 nya båtplatser per år eller totalt ca 20 000 under den föreslagna femårsperioden vid den angivna genomsnittliga anläggningskostnaden av 8 000 kr. per båtplats.

Nytillskottet av båtplatser kan givetvis bli högre om delar av det föreslagna

bidraget disponeras för tillbyggnad av befintliga hamnar. Å andra sidan torde bidrag även bli aktuella för ombyggnad - utan tillskapandet av nya båtplatser - i sådana hamnar.

Trots den föreslagna kraftiga ökningen av statsbidraget - från ca 2 milj. kr. per år till 16,4 milj. kr. - torde efterfrågan på båtplatser i kollektiva hamnar, i varje fall i vissa delar av landet, ännu under betydande tid överstiga tillgången. Utredningen har därför övervägt olika åtgärder som inom den givna ekonomiska ramen kan maximera utbyggnaden av båtplatser med acceptabel standard och rimliga båtavgifter i de områden där båtplatsbehovet är störst.

Enligt den nuvarande ordningen prövar naturvårdsverket bidragsansökningarna i den tidsföljd de inkommit. Utredningen föreslår att båtmyndigheten istället årligen behandlar samtliga före ett angivet datum inkomna bidragsansökningar och avslår eller bifaller framställningen. Någon turordning, som automatiskt berättigar till bidrag bör alltså ej förekomma. Differentiering av bidragsprocenten bör kunna ske. Ansökningarna skall bedömas med hänsyn till det aktuella projektets angelägenhetsgrad och behovet av båtplatser inom regionen. Båtmyndigheten skall förfoga över erforderliga personella resurser för att utföra en sådan mera detaljerad och omsorgsfull prövning av bidragsansökningarna. Denna prövning bör även omfatta den tekniska granskning som f.n. på uppdrag av naturvårdsverket utföres av statens vägverk. Båtregistret bör vidare utformas så att en regelbunden och för planeringen av hamnutbyggandet tillfredsställande statistik kan redovisas.

Som utredningens undersökningar visar är båtklubbarna ofta starkt engagerade i hamnfrågorna och flera olika former av samverkan mellan båtklubbar och kommuner förekommer. Utredningen tillmäter klubbarnas insatser på detta område stor betydelse - bl.a. kan genom arbetsinsatser av klubbarnas medlemmar båtplatsavgifternas storlek ofta hållas på en lägre nivå.

I vissa fall kan dock båtklubbens engagemang behöva utsträckas till att klubben även bygger och står som huvudman för hamnen. Enligt utredningens förslag skall sådan klubb - under vissa förutsättningar - kunna erhålla statsbidrag med högst 50 % av anläggningskostnaden. Utredningen har dock funnit att för båtklubbarna ofta föreligger, trots statsbidragsmöjligheten, ett behov att genom lån delfinansiera byggandet av hamnen. Utredningen föreslår därför att en speciell lånefond för detta ändamål upprättas. De närmare bestämmelserna för fonden bör utarbetas av båtmyndigheten, men riktpunkter bör vara att räntesättning och amorteringstid utformas så förmånligt som möjligt för låntagarna. Fonden bör under den tidigare nämnda femårsperioden tillföras 1 milj. kr. per år och återbetalda medel tillföras fonden för ny utlåning.

Båtmyndigheten bör vidare genom försöksverksamhet, utvecklingsarbete

och rådgivning aktivt verka för att fritidsbåthamnarna och därmed sammanhängande frågor får så ändamålsenliga och ekonomiskt fördelaktiga lösningar som möjligt. Den erfarenhet och sakkunskap som finns samlad i båtorganisationerna bör här omsorgsfullt utnyttjas.

Utredningen finner det vidare rimligt att statsbidrag utgår till anordnandet av gästplatser i vissa fritidsbåthamnar. Med hänsyn till att dessa gästplatser i stor utsträckning torde utnyttjas av andra än den egna kommunens innevånare föreslår utredningen att bidrag med högst 70 % av anläggningskostnaden per båtplats bör utgå för anordnandet av gästplatser i sådana hamnar och till sådant antal, som båtmyndigheten finner skäligt för båtlivets behov. Det är också önskvärt och angeläget att fastställa vissa miniminormer vad avser service etc. för gästplatserna och att gästplatserna i lämplig form redovisas kvalitetsmässigt graderade i detta avseende på ungefär samma sätt som nu sker beträffande campingplatserna. I detta sammanhang bör även redovisas sådana kollektiva fritidsbåthamnar, vilka ej har särskilda gästplatser. Det skall ankomma på båtmyndigheten att närmare utforma handläggningen av dessa frågor.

Beträffande uthamnarna anser utredningen slutligen att den nuvarande bidragsmöjligheten (högst 90 % av anläggningskostnaden) avseende s.k. sopmajor bör finnas kvar och förstärkas. Statsbidrag utgår ej för den kostnad som driften (sophämtning, toalettömning etc.) av dessa sanitära anläggningar belastar särskilt vissa skärgårdskommuner med. Utredningen finner det inte rimligt att dessa kommuner helt ska bära kostnader som till väsentlig del vållas av andra kommuners innevånare. Utredningen föreslår därför att statsbidrag även - efter båtmyndighetens prövning - skall kunna utgå till driften av sådana här nämnda sanitära anläggningar, vilka tillkommit med statsbidrag. Kommuners andel av driftskostnaderna bör sålunda liksom ifråga om anläggningskostnaden kunna begränsas till ca 10 %. Med hänsyn till att de här nämnda sanitära anläggningarna är avsedda att utnyttjas såväl av innevånarna inom det aktuella landstingsområdet som båtfolket i andra regioner bör återstående driftskostnader fördelas mellan det berörda landstinget och staten.

11.12 Om bestämmelser angående avgiftsfrihet för båtsällskap i svenska allmänna hamnar

Enligt kungörelsen (SFS 1950:152, ändrad 1973:1055) om fastställelse av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter får sjöfartsverket medge att fartyg, som tillhör allmänt båtsällskap eller annan motsvarande sammanslutning, skall åtnjuta befrielse från hamnavgift vid besök i allmän hamn när det inte begagnas till att mot avgift befordra passagerare eller varor (8 § 1 mom. andra stycket). Sjöfartsverket har i kungörelse (1973:A43) angående befrielse från hamnavgift

för fritidsfartyg fastställt vilka fartyg som skall åtnjuta befrielse från hamnavgift. Det gäller dels fritidsfartyg som tillhör allmänt båtsällskap eller motsvarande sammanslutning i Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Island, Italien, Nederländerna, Norge, Portugal, Spanien, Storbritannien och Förbundsrepubliken Tyskland och dels fritidsfartyg tillhörande i kungörelsen särskilt uppräknade svenska båtsällskap eller motsvarande.

Som framgår av författningstexten kan samtliga fartyg, såväl skepp som båtar, befrias från avgiften under förutsättning att de är anslutna till vissa båtsällskap eller motsvarande sammanslutningar och att de inte används yrkesmässigt.

Utredningen anser att denna skillnad i behandlingen av båtägare beroende på om de är medlemmar eller ej i båtsällskap eller motsvarande sammanslutning är otidsenlig och inte längre motiverad. Utredningen föreslår därför att avgiftsfriheten utvidgas att omfatta samtliga fartyg som ej användes yrkesmässigt, ett förhållande som blir lätt att kontrollera genom det registreringsbevis båtägarna kommer att vara skyldiga att förete. Denna avgiftsfrihet befriar alltså inte någon kategori av båtägare från skyldigheten att liksom tidigare betala för annan service som hamnen lämnar dem än sådan som avses i nämnda kungörelse (SFS 1950:152).

11.13 Statsägda fiskehamnar, fyr- och lotsplatser

En avveckling av de statsägda fiskehamnarna - främst genom överlåtelse till resp. kommun - har sedan en längre tid skett. F.n. återstår ett femtontal sådana hamnar i statlig ägo. Driften åvilar fiskeristyrelsen, som för budgetåret 1974/75 uppskattar kostnaderna härför till ca 300 000 kr.

Utredningen anser att flertalet av dessa hamnar genom sin lokalisering är av stort intresse för fritidsbåtarna, inte minst ur säkerhetssynpunkt. Det är därför av stor vikt att de inte på grund av eftersatt skötsel, uppgrundning, privatisering etc. blir mindre användbara för fritidsbåtarna eller t.o.m. helt undandrages sådan användning. Motsvarande gäller även en del nedlagda fyr- och lotsplatser.

Båtmyndigheten bör därför inventera de statsägda fiskehamnarna samt de nedlagda fyr- och lotsplatserna. Den bör även framlägga förslag till framtida disposition, då det gäller sådana objekt, som myndigheten bedömer vara av väsentligt intresse för fritidsbåtarna.

12 Farleder m. m.

12.1 Utredningens direktiv

I direktiven till utredningen anför departementschefen bl. a.

> "Det ökade innehavet av fritidsbåtar medför emellertid behov inte bara av ökat antal hamnplatser utan också av särskilda farleder m.m. för fritidsbåttrafiken. I detta sammanhang kan nämnas att många farleder får allt mindre betydelse för handelssjöfarten. Ett bibehållande av sådana farleder endast eller i första hand för fritidsbåtar leder till att kostnadsansvaret för dessa farleder delvis överflyttas till fritidsbåttrafiken.
>
> De sakkunniga bör i samråd med berörda myndigheter göra en översyn av den serviceverksamhet för fritidsbåttrafiken som utförs av bl. a. sjöfartsverket och sjösäkerhetsrådet. Därvid bör bl. a. frågorna om fördelningen av ansvaret för denna verksamhet och om kostnadsfördelningen mellan fritidsbåttrafiken och andra trafikantgrupper klarläggas".

12.2 Inledning

Sverige ratificerade 1965 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss. Sverige har därigenom förbundit sig bl. a. att upprätta och vidmakthålla sådana hjälpmedel vid navigering som är nödvändiga med hänsyn till trafikens omfång och risker. Vidare skall sörjas för att underrättelser rörande dessa hjälpmedel blir tillgängliga för alla som har behov därav.

I Sverige har sjöfartsverket ansvaret för säkerheten till sjöss och skall därvid bl. a.

> verka för att behövliga säkerhetsanordningar för sjöfarten inrättas i allmänna farleder inom landet och i angränsande havsområden
>
> vaka över att sådana anordningar underhålls och betjänas samt
>
> tillse att åtgärder inte vidtas inom dessa vattenområden, som försvårar eller hindrar den allmänna sjöfarten.

Bestämmelser angående säkerhetsanordningars inrättande m.m. återfinns i Lots- och fyrkungörelsen (SFS 1970:698 26 - 28 §§).

Farledsanordningarna ägs huvudsakligen av staten, som håller fyrar, sjömärken och andra säkerhetsanstalter samt sjöräddningsstationer i den utsträckning som Kungl. Maj:t bestämmer.

Säkerhetsanordning får ej utan tillstånd inrättas i eller vid allmän farled eller i hamn. Säkerhetsanordning får ej heller ändras, flyttas eller nedläggas utan tillstånd. Fråga om tillstånd prövas av sjöfartsverket. Säkerhetsanordningar i farleder och hamnar har efter särskilt tillstånd anordnats i allmänna och enskilda hamnar, i kanaler och av den för Vänern särskilt inrättade seglationsstyrelsen. När sjöfartsverket meddelar sådant tillstånd lämnas uppgifter om säkerhetsanordningens beskaffenhet och föreskrift om skyldighet för tillståndshavaren att vidmakthålla denna på särskilt sätt.

Permanenta anordningar införs i sjökorten och tillkännages i Underrättelser för sjöfarande; tillfälliga anordningar tillkännages i Underrättelser för sjöfarande samt i radio.

Det statliga ansvaret för farledsväsendet daterar sig från 1600-talet. Farledernas syfte var att leda de sjöfarande från havet genom grunda vatten och skärgårdar in till handelshamnarna. Den sjöfart det då var fråga om utgjorde uteslutande yrkessjöfart. Farlederna och med dem sammanhängande säkerhetsanordningar har varit avsedda att betjäna yrkessjöfartens säkerhet. Fritidsbåtarna kan sägas ha kommit med detta sekel och det numera stora båtantalet har utvecklats först under de senaste tjugo åren. Handelsfartygens utveckling från mindre och grundgående till större och mera djupgående fartyg har medfört nya och strängare krav på såväl farledsutformning och utmärkning som på sjömätningsverksamhet. Många av de gamla farlederna har därför inte längre samma intresse för handelssjöfarten som tidigare. Detta har i sin tur resulterat i att sjöfartsverket dragit in en hel del av dem.

12.2.1 Sjömätning

Sjömätningsverksamheten försiggår huvudsakligen inom områden som nyttjas av handelssjöfarten. Denna inriktning följer av de principer för sjöfartsverkets verksamhet som lagts fram i verkets instruktion. Eftersom huvudparten av mätningarna sker i öppen sjö eller genom punktinsatser, t.ex. inseglingen till Brofjorden, får självfallet fritidsbåtägarna relativt liten nytta av dessa nymätningar. Vidsträckta arealer inom de för fritidsbåtarna attraktiva inomskärsområdena har mycket gamla mätningar. Många sjökort över sådana områden baseras på mätningar före sekelskiftet. Av naturliga skäl var mätmetoderna på denna tid bristfälliga och värdet av korten från tillförlitlighetssynpunkt kan diskuteras.

Sjömätningen har under det senaste decenniet förändrats till att innebära en mätningsteknisk verksamhet med komplicerade metoder och hjälpmedel. De mätningstekniska förberedelserna för sjömätningen innefattar bl.a. rekognosering, vissa geodetiska mätningar, utarbetande av underlagskartor m.m. Klimatförhållanden begränsar sjömätningen till fem-sex

månader på dagtid under sommarhalvåret. Mätningsmöjligheterna påverkas därtill av vind- och siktförhållanden. Den effektiva mätningstiden blir därför kraftigt beskuren.

Sjömätningsfartygen och båtarna ägs av sjöfartsverket men bemannas i allt väsentligt av personal ur marinen.

Chefen för marinen anmäler årligen önskemål beträffande behovet av militära sjömätningar. En mindre del av mätningarna utförs på beställning av kommuner eller enskilda. För uppdrag vid sidan av sjöfartsverkets verksamhet uttas i princip ersättning.

Till de beställningsarbeten som sjöfartsverket utfört skall inräknas det av statens naturvårdsverk genom skrivelse 1972 lämnade uppdraget till sjöfartsverket om utvecklingsarbete rörande sjömätning och utprickning av leder för fritidsbåtar (avsnitt 12.5).

12.2.2 Sjökort

Framställningen av de allmänna sjökorten handhas av sjöfartsverket. Sjökorten trycks i huvudsak i skala 1:50 000 och återger samtliga kustfarvatten och de största insjöarna. De utarbetas på grundval av befintligt hydrografiskt mätningsmaterial, ekonomiska, topografiska och andra kartor, uppgifter från hamnmyndigheter m.fl. Originalkorten kompletteras kontinuerligt med främst navigatoriska uppgifter om förändrad utprickning o.d., men även andra för säkerheten nödvändiga uppgifter från sjömätningar, rapporter från trafikanter m.m. Antalet ändringar och rättelser uppgår till ca 2 500 per år. En speciell typ av sjökort är de s.k. båtsportkorten i mindre format, som f.n. omfattar sju serier över skärgårdar och de stora sjöarna. De publiceras som särtryck i samma skala som de ordinarie korten, men har kompletterats med för båtsporten värdefulla uppgifter om gästhamnar, sopmajor, tankställen, varv, naturskyddade områden, m.m. Försäljningen av sjökorten sker genom ett hundratal ombud - bokhandlare och skeppshandlare m.fl. - inom och utom landet.

Ett modernt sjökort visar en helt annan bild än landkartan. I sjökortet framställs landområdet avsiktligt så enkelt som möjligt. Där återfinns endast strandkonturen och för sjöfarten betydelsefulla märken såsom fyrar och båkar, samt vissa från sjön synbara karakteristiska höjder och byggnader som t.ex. kyrkor, silos och radiomaster, som är lätt identifierbara och kan vara till ledning vid navigering till sjöss. Avbildningen av farvattnet däremot innehåller en mångfald uppgifter om företeelser, som är dolda för ögat. I sjökortet finns utom djupangivelserna kurvor, som återger olika djupförhållanden, tre, sex och tio meter m.m. liksom bottenbeskaffenheten som lera, sten etc. Härtill kommer olika flytande sjömärken som

bojar och prickar, farleders sträckning m.m.

Tidigare har påpekats att värdet av de äldre mätningarna är begränsat och att till följd härav många av de sjökort som används för färder med fritidsbåtar är ofullständiga eller missvisande. I vissa fall är korten också baserade på ett ofullständigt utnyttjat tidigt mätmaterial, dvs. man har i sjökorten inte tagit in alla tillgängliga uppgifter. Ett exempel är vattenområdet ost och syd om Gräsö i Öregrunds skärgård, vilket senast mättes under andra hälften av 1800-talet. Närheten till Stockholm-, Uppsala- och Gävleområdena gör att detta är en mycket uppskattad skärgårdsdel, som emellertid i avsevärt större utsträckning skulle kunna besökas av fritidsbåtarna om moderna kort funnits. För fritidsbåtarna är det viktigt att under färderna runt skärgårdarna ha en säker ledning i sjökorten.

12.2.3 Nautiska publikationer

Sjöfartsverket utger publikationen "Svensk Lots", som är en seglingsbeskrivning över den svenska kusten och de största insjöarna. Den kan sägas utgöra ett komplement till sjökorten och beskriver med text, fotografier och teckningar kuster, farleder, inseglingar och hamnar, och redovisar på viktiga punkter djupförhållanden m.m. Svensk Lots är inriktad på yrkessjöfartens behov och har därför begränsat användningsområde för fritidsbåtarna. Den utkommer i fem band och revideras ungefär vart femte år.

Sjöfartsverket utger också "Svensk Fyrlista" som innehåller uppgifter om samtliga svenska fyrar och om sjöradiotjänsten. Även flygfyrar och hindersljus, dvs. på master placerade varningsljus för luftfarten, finns intagna i den mån de har betydelse för sjöfarten. Svensk Fyrlista utges i fullständig reviderad upplaga vartannat år, däremellan utkommer supplement.

För att handelssjöfarten vidare skall ha ett ständigt aktuellt underlag av informationer för sina resor i svenska och för svensk sjöfart intressanta utländska farvatten publiceras sådan information i den varje vecka utkommande Underrättelser för sjöfarande (Ufs). En stor del av informationen saknar betydelse för fritidsbåttrafiken. Sedan 1972 utges emellertid Underrättelser för båtsporten (Ufb) som utkommer fem gånger under sommarhalvåret och innehåller, förutom de uppgifter i Ufs rörande svenska farvatten som bedöms vara av värde för fritidsbåtförarna, sådana som endast är av intresse för dessa och som inte tas med i Ufs.

12.2.4 Utprickning

Begreppet utprickning används i det följande för att ange varje slag av markering med fasta eller flytande sjömärken, som sker för att varna

och/eller leda sjötrafiken. Utprickning sker dels för att ange en farleds sträckning, dels för att utmärka grund eller andra hinder, såväl i farleder som i närheten av dessa. Utprickningen omfattar de flytande och fasta sjömärken som på olika sätt anger en farleds sträckning. De markeringar som kan komma i fråga är antingen fasta sjömärken (fyrar, båkar, kummel, enslinjer m.m.) eller flytande (bojar och prickar). Dessa bildar tillsammans hållpunkter på de vägar som sjökort och seglingsbeskrivningar anvisar. Av de fasta sjömärkena har främst båkar och kummel varit avsedda att underlätta angöringen av farleder från sjön, men de fasta märkena används även för att markera farleders sträckning, t.ex. med hjälp av fyrar och enslinjer. Det övervägande antalet markeringar i farled utgörs av prickar. Bojarna utsätts både i farleder och i närheten av dessa. Huvuddelen är lysbojar, vars betydelse är störst under den mörka årstiden då fritidsbåttrafiken är av mycket liten omfattning.

Farledssystemet har som tidigare sagts, byggts ut med hänsyn till de krav som handelssjöfartens utveckling ställt under skilda tider. Behoven av ett rikt differentierat farledsnät hänförde sig främst till seglationen med mindre fartyg. För dessa var det viktigt att ha många angöringspunkter utmed kusten för att snabbt kunna komma inomskärs i skydd för hårt väder. Denna trafik med små fartyg betjänade många numera nedlagda hamnar och lastageplatser. De senaste decenniernas snabba utveckling mot större och mera djupgående fartyg samtidigt med en koncentration av antalet handelshamnar jämte en när det gäller antalet fartyg decimerad fiskebåtsflotta har inneburit att yrkessjöfartens behov av att ha många kustfarleder minskat. Som följd härav har sjöfartsverket koncentrerat sina insatser till de farleder som vanligen används av flertalet handelsfartyg. Där har utprickningen alltjämt sin stora betydelse. Koncentrationen av resurserna till färre farleder har emellertid lett till bekymmersamma konsekvenser för fritidsbåttrafiken. Samtidigt har denna kraftigt expanderat under motsvarande tid.

12.3 Farledsverksamhetens organisation och allmänna inriktning

Fr.o.m. den 1 juli 1969 genomfördes en omorganisation (prop. 1969:53) av sjöfartsverket. Det fick i flera avseenden en annan inriktning än den tidigare sjöfartsstyrelsen. Av betydelse i detta sammanhang är också beslut av 1970 års riksdag (prop. 1970:119) angående riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation.

Enligt departementschefens uttalanden i 1970 års proposition borde riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken vara avgörande för inriktningen och utformningen av sjöfartsverkets arbete. Detta innebar att sjöfartsverkets kostnader i princip skulle täckas genom avgifter från dem som utnyttjar verkets tjänster. Under beaktande av sjösäkerhetens krav skulle verksamheten därför enligt propositionen drivas med ökad ekonomisk inriktning med

i princip full kostnadstäckning som mål. Det var enligt departementschefen naturligt att verkets uppgifter koncentrerades till att gälla i första hand handelssjöfartens farleder och fartyg. Den grundläggande målsättningen för en effektivt bedriven farledsverksamhet framhölls vara att tillhandahålla de tjänster för vilka det fanns efterfrågan och motsvarande villighet att betala kostnaderna. Servicenivån borde vara efterfrågeanpassad. Verksamhetens affärsmässighet skulle dock begränsas av sjösäkerhetens krav.

Departementschefen tog i propositionen även upp frågor som mera direkt berörde det statliga farledsväsendet. Med anledning av lotsorganisationsutredningens påpekanden betonade han vikten av att sjöfartsverket skulle ta tillvara de möjligheter, som kunde föreligga att begränsa antalet farleder i de fall detta var utan påtaglig olägenhet för sjöfarten, samt att verket skulle fortsätta automatiseringen av fyrar och andra säkerhetsanordningar. Vidare underströks vikten av att en successiv inventering och värdering skedde av olika nyttodragares kostnadsansvar för verkets anläggningar. En sådan inventering borde självfallet ske i samverkan mellan sjöfartsverket och de myndigheter som handhar frågorna om fritidsbåttrafik och yrkesfiske. Vad gällde kostnadsansvarsfrågan beträffande farledsverksamheten ansåg departementschefen efter samråd med chefen för jordbruksdepartementet att fritidsbåttrafiken och fiskerinäringen borde lämna ett bidrag till samkostnaderna för verksamheten.

Under slutet av 1960-talet har en omfattande rationalisering skett inom sjöfartsverkets ansvarsområde. Ett stort antal bemannade fyrar har automatiserats och avbemannats. Vidare har många lotsplatser och lotsuppassningsställen helt eller delvis dragits in. Verksamheten har koncentrerats till de större enheterna även om det fortfarande finns några få mindre enheter kvar.

Under perioden 1964 - 1972 drogs sammanlagt 27 lotsplatser in och 11 inordnades under annan lotsplats. Dessutom försvann 51 lotsuppassningsställen.

Det nät av farleder som finns i skärgårdsområdena och till hamnar och lastageplatser kräver årlig utprickning och regelmässig arbetskraftskrävande tillsyn. Utsättning, intagning, underhåll m.m. av de statliga bojarna och prickarna (utom i Trollhätte kanal) ombesörjs dels från lotsdistriktsfartygen dels från lotsplatserna. I farledsnätet ingår också obemannade fyrar och andra fasta säkerhetsanstalter.

Förändringar av antalet bojar, prickar, fyrar m.m. framgår av nedanstående tabell.

Säkerhetsanordning	1956	1965	1968	1972
Bojstationer, lysande bojar	89	102	134	117
Prickar ca	4 600	4 700	4 280	4 057
Obemannade fyrar	853	962	991	1 050
Båkar, kummel m.m.	490	508	524	528

I det föregående omnämnda rationaliseringarna har i stort inneburit följande åtgärder, nämligen

a) bemannade fyrar har ersatts av obemannade, automatiska fyrar

b) fyrskepp har ersatts av bemannade eller obemannade fyrar

c) lotsplatser har indragits

d) lotsuppassningsställen har indragits

e) lotsplatser har indragits men lotspersonal bibehållits lokalt

f) uppassningstiderna har inskränkts

g) utprickningen i farled indragits helt eller delvis

h) bortfall av meteorologiska mätpunkter på ovanstående a) - e)

12.4 Fritidsbåttrafikens kostnader för farledsverksamheten

Vid omorganisationen den 1 juli 1969 av sjöfartsverket fördes ett flertal arbetsuppgifter som tidigare legat på verket över till andra myndigheter. Den statliga bidragsgivningen till småbåtshamnar fördes därvid över till naturvårdsverket med motiveringen att båtlivet ingår i det rörliga friluftsliv, till vilket naturvårdsverket lämnar statligt stöd. Fritidsbåttrafikens andel i sjöfartsverkets kostnader för bl.a. utprickning bestrids numera också från det av naturvårdsverket disponerade anslaget Stöd till idrotten: Anläggningsstöd m.m. inom vilket anslag finns en delpost för åtgärder för fritidsbåttrafiken.

Fritidsbåttrafikens andel av sjöfartsverkets kostnader för de säkerhetsanordningar som betingas av fritidsbåttrafiken för budgetåren 1972/73 - 1974/75 utgör

	1972/73 Anvisade medel 1 000 kr.	1973/74 Anvisade medel 1 000 kr.	1974/75 Anvisade medel 1 000 kr.
a) Fyrar och andra säkerhetsanstalter	187	290	362
b) Kanaler och fördjupade farleder	12	11	13
c) Sjöräddningsväsendet	726	1 218	1 532
Därav: radiotjänstkostnader	432	820	1 016
övrigt	294	398	516
d) Samkostnader	4 200	4 200	4 200
e) För utvecklingsarbete rörande farleder för fritidsbåtar	500	200	-
Summa	5 625	5 919	6 107

Sjöfartsverket har för budgetåret 1972/73 redovisat en inventering av fyrar, sjömärken och andra säkerhetsanordningar för att kartlägga anordningarnas betydelse för olika trafikantgrupper med avseende på driftkostnaderna. Samkostnaderna ingår ej här.

Kostnaderna för farleder som utnyttjas av mer än en trafikantgrupp har förts till handelssjöfarten så snart någon del av trafiken bedömts avse handelsfartyg. I övriga fall har farleden delats mellan andra trafikantgrupper.

Fritidsbåttrafiken har av sjöfartsverket belastats med kostnaderna för följande antal säkerhetsanstalter

Prickar	Fyrar	Bojar	Andra sjömärken	Summa
735	7	8	39	789

För envar av dessa säkerhetsanordningar har framräknats driftkostnader per år. Prickkostnaderna avser materiel och arbetskostnader för utsättning och intagning. Kostnaderna för bojar innefattar kapitalkostnader samt kostnader för utsättning och intagning. Ränta för kapitalkostnaderna har beräknats efter 7 %. Flertalet av de fyrar som hänförs till fritidsbåttrafiken är helt avskrivna.

De totala årliga driftkostnaderna uppgår till följande belopp i 1 000 kr.

Prickar	Fyrar	Bojar	Andra sjömärken	Summa
260	37	55	10	362

Beträffande kanaler och fördjupade farleder har fördelningen av kapitalkostnaderna på de olika intressenterna skett med utgångspunkt från en klassifiering av lederna efter huvudsaklig användning. Totalbeloppet för kapitalkostnaderna har därefter slagits ut med utgångspunkt från invärderingsvärdenas fördelning på de olika trafikantgrupperna. De för kapitalkostnaderna erhållna andelarna - för fritidsbåttrafiken 4 % - har också i brist på bättre underlag använts även vid fördelningen av underhållskostnaderna.

12.5 Om särskild sjömätning och utprickning för fritidsbåttrafiken

Under många år har båtsportens företrädare framfört önskemål om särskilda farleder och särskild utprickning för fritidsbåtarna. Segel- och motorbåtsklubbar har enskilt eller genom sina riksorganisationer protesterat mot indragningar av farleder och sjömärken samt uppvaktat sjöfartsverket med skrivelser m.m. Man har bl.a. understrukit den trygghet utmärkningen ger och hur mycket den betyder för säkerheten till sjöss.

Sjösportens samarbetsdelegation överlämnade 1967 till dåvarande sjöfartsstyrelsen en sammanställning av de farleder och den utprickning man ansåg behövliga för att ge båtägaren möjlighet till en säkrare vistelse på sjön. Delegationen gjorde senare en översyn och omarbetning av detta material som våren 1973 överlämnades till statens naturvårdsverk. Materialet, som är mycket omfattande och kommit till stånd med stöd av insatser från de regionala och lokala klubbarna i landet, innehåller också en prioritering av behoven samt anger olika metoder för att genomföra de föreslagna åtgärderna. Förslaget kan utgöra underlag för myndigheterna när de skall fatta beslut i denna fråga. Någon ekonomisk kalkyl har samarbetsdelegationen emellertid inte utfört och någon militär granskning av förslaget har inte skett.

Våren 1972 uppdrog naturvårdsverket åt sjöfartsverket att bedriva visst utvecklingsarbete med sjömätning och utprickning av leder för fritidsbåtar. Syftet med uppdraget var att till lägre kostnad utveckla en förenklad sjömätningsmetodik och få fram enklare materiel att användas för utprickning av särskilda båtsportleder eller grund inom större, öppna vattenområden. Mätningarna skulle med rimlig säkerhet bl.a. lokalisera grund ner till ett största djup av tre meter. Vidare skulle försök göras att utveckla enklare och billigare utprickningsmetoder som stöd för navigering i båtsportleder och som varning för grund och landgrundningar, samt att utveckla lämpliga principer för beskrivning av båtlederna och presentation av dem i båtsportkorten. Under arbetets gång skulle kontakter ske med båtorganisationerna

för att få fram praktiska erfarenheter och för att även klarlägga om det är genomförbart att permanenta denna verksamhet.

12.6 Utredningens synpunkter och förslag

Redan det nuvarande antalet båtar, som nyttjas för fritidsändamål, motiverar - som utredningen försökt visa i olika sammanhang - skilda insatser för att underlätta, utveckla och skapa ett säkrare båtliv. På goda grunder kan vidare förutsättas att båtantalet kommer att öka. Båtlivets organisationer har, som nämnts, vid många tillfällen pekat på ett antal åtgärder, som man ansett nödvändiga att genomföra för att höja säkerheten och trivseln på sjön. Man har kritiserat de ofullständiga sjökorten och anmält sitt missnöje med de indragna farlederna och sin stora oro inför hotet om ytterligare indragningar.

Vårt land har oskattbara tillgångar för rekreation och friluftsliv i sina stora kust- och insjöområden. Skärgårdshaven, insjöarna och vattendragen samt kombinationen land och vatten erbjuder människorna ett rikt utbud av olika fritidssysselsättningar, t.ex. allmänt friluftsliv, fiske, olika former av båtsport, för att nämna några av de båtlivsaktiviteter som förekommer under sommarhalvåret. Det finns anledning att uppmuntra människor att i än större utsträckning tillgodogöra sig dessa tillgångar.

Möjligheterna att utnyttja resurserna är emellertid beroende av i vilken utsträckning vatten och landområden är tillgängliga. Allemansrätten innebär att vi här i landet har lov att beträda annans mark, att vistas där, bada, plocka svamp och vilda bär med iakttagande av varsamhet mot naturen och hänsyn till markägaren. Vidare söker samhället även att i annan ordning hålla stränderna och andra för det rörliga friluftslivet begärliga områden tillgängliga t.ex. genom att begränsa bebyggelse och annan exploatering.

Vattenområden får fritt befaras. För att denna rättighet skall kunna utnyttjas är dock ofta nödvändigt att de aktuella vattenområdena genom utprickning, kartläggning etc. görs så lättillgängliga som möjligt. De på detta sätt redan idag tillgängliga områdena kommer att bli otillräckliga genom att flera människor söker sig dit. Allt fler kommer att konkurrera om de skyddade vikarna och trängas på de vanliga färdvägarna till dessa. Därför är det nödvändigt att genom skilda insatser öppna nya vattenområden, göra dem kända och farbara. Stora delar utnyttjas idag inte av många båtmänniskor i den omfattning som vore möjligt på grund av att sjökort och utprickningar är bristfälliga. Även om vissa seglare och motorbåtsförare ger sig utanför de kända stråken och farlederna, visar erfarenheter att det stora flertalet rör sig inom de säkra sektorerna med traditionell utprickning. Detta gäller inte minst vattenområden som markeras med 3-meterskurvan, dvs. ner till 3 meter är djupet ofullständigt redovisat. En ofullständig redovisning för-

svårar inte bara färden på vattnet. Den leder också till att intilliggande strandpartier blir outnyttjade.

De insatser, som krävs för att öppna skärgårdshaven och i vart fall de större insjöarna och göra vistelsen där säkrare är sjömätning för fritidsbåtarnas behov, moderna, mer distinkta sjökort samt förbättrad och ökad utprickning. Även en del farleder är nödvändiga och likaså är upplysningar om skyddade natthamnar av stor betydelse. Det skall understrykas att mätningarna kan och bör ske utan att för den skull de mätta områdena förses med utprickning eller farleder.

Sjömätning - nya mätningar eller bättre utnyttjande av gamla - är ett första villkor för aktuella sjökort. Det är också viktigt att sjökorten utformas för båtfolkets behov. Många människor börjar inte sitt båtliv förrän i vuxen ålder. De flesta är då relativt bekanta med landkartan som bl.a. anger topografin och som dessutom har en beskrivande färgsättning. Sjökorten saknar i det närmaste all vägledande topografisk markering och sådan färgsättning. En komplettering i detta hänseende skulle vara värdefull. På så sätt skulle sjökorten kunna fungera även som en enklare land- och orienteringskarta och stimulera båtfolket att i större utsträckning utnyttja de strövområden som öar etc. utgör. Detta är viktigt med hänsyn till det friluftsliv som utgör en väsentlig del av båtlivet. Den försöksverksamhet, som sjöfartsverket f.n. håller på med syftar till att ta fram mer ändamålsenliga sjökort. Utredningen anser det ytterst viktigt bl.a. från sjösäkerhetssynpunkt att denna verksamhet liksom sjömätningsverksamheten i övrigt får resurser att bedriva ett fortsatt utvecklingsarbete.

Som nyss uttalats bör utprickningen ökas i omfattning. Därmed avser utredningen också sådan utprickning som inte behöver ha direkt anknytning till farled. Anordnande av farled drar i allmänhet större kostnader eftersom farleden inte bara skall varna för hinder utan även markera lämplig väg, vilket kräver tätare markeringar. Detta hindrar emellertid inte att lämpliga färdvägar bör kunna anges på sjökorten trots att ingen farled finns utprickad i vattnet.

Många grund är, även om de finns markerade i sjökortet, svårlokaliserade ute på sjön bl.a. beroende på förhållandet till land, ljusförhållandena eller vattenområdets storlek. Genom ökad användning av enstaka markeringar (kummel, prickar m.m.) skulle man kunna öppna och ge nya färdvägar. Genom kontakter med den bofasta befolkningen, de lokala klubbarna, kommunerna m.fl. kan uppgifter inhämtas utöver vad som redan är känt. Markeringarna kommer också att tjäna som hållpunkter, igenkänningstecken, vilket ökar tryggheten för båtföraren. Denna form av utprickning är en mycket betydelsefull komplettering till sjökorten.

Det finns områden som på grund av sin karaktär är extremt svårnavigerade,

t.ex. delar av norrlandskusten. Där kan ett farledssystem sägas vara en förutsättning för ett intensivt båtliv. I områden med svåra inseglingsförhållanden kan en begränsad farledssträcka vara ett ovärderligt stöd, särskilt om inseglingen sker i hårt väder eller under andra ogynnsamma förhållanden. Det kan också finnas tillfällen då man drar fram en alternativ led för att föra fritidsbåtarna bort från den stora handelssjöfartens leder, där de anses utgöra orosmoment. Utredningen vill här framhålla att i de fall farleder kommer till stånd för att åstadkomma trafikseparering, kostnaderna för dessa skall belasta handelssjöfarten. Det förhållande att fritidsbåtarna ofta går samma väg som den tunga trafiken beror i flertalet fall på att just den vägen är den bästa och snabbaste även för fritidsbåtarna, oavsett om det finns någon led markerad eller inte. Åtgärder, som vidtas för att i realiteten underlätta navigeringen för handelssjöfarten, bör enligt utredningens uppfattning inte belasta båtlivsbudgeten.

Kostnaderna för en utökad och förbättrad utprickning för fritidsbåtarnas behov - vare sig denna sker i form av särskilda fritidsbåtfarleder eller annan utmärkning - har utredningen funnit mycket svårbedömda. Dessa kostnader - som alltså avser sjöfartsverkets insatser på detta område för fritidsbåtarna - är bl.a. investerings- och driftskostnader.

Investeringskostnaderna varierar starkt beroende bl.a. på var utprickningen sker, om denna avser farled eller annan utmärkning, vilken typ av utprickning som kommer till användning etc. Driftskostnaderna budgetåret 1974/75 för tillsammans 789 säkerhetsanordningar som avser fritidsbåtarna (735 prickar, 7 fyrar, 8 bojar och 39 andra sjömärken) uppgår till 362 000 kr. Därav utgör 260 000 kr. kostnader för de 735 prickarna.

En utökad utprickning för fritidsbåttrafikens behov torde komma att medföra, att den betydande del som kostnaderna för farledsverksamheten redan idag tar i anspråk av fritidsbåtanslaget, väsentligt ökas. Detta förhållande måste beaktas av båtmyndigheten vid prioriteringen mellan utökad utprickning och andra för båtlivet angelägna åtgärder. Eftersom resurserna alltid kommer att vara begränsade i förhållande till behoven, bör båtmyndigheten och sjöfartsverket, samråda med länsstyrelser, kommuner och båtsportens regionala och lokala organisationer om vilka områden som genom en lämpligt utformad utprickning och farledsdragning skall prioriteras för att göras mer allmänt tillgängliga. Båtlivsenheten bör göra inventeringar och studier över de olika regionerna mot bakgrund av fritidsbåtbeståndet. Man måste också söka klargöra var behovet av insatser är störst, var en åtgärd ger den största effekten för att öppna vattenområden och bredda nyttjandet. Det blir båtnämndens uppgift att göra de stora, principiella bedömningarna och prioriteringarna.

På grund av de höga kostnader som utprickning drar, måste en mycket hård prövning av behoven ske. Naturvårdsverkets uppdrag till sjöfartsverket var

föranlett av önskemålen om att finna en billigare metod för utmärkning av grund och farleder. Sjöfartsverket har också under denna tid prövat olika metoder. Utredningen vill i detta sammanhang betona att det från allmän säkerhetssynpunkt är viktigt att man strävar efter så stor enhetlighet som möjligt i alla frågor som rör säkerheten. Utmärkningen för fritidsbåtarna bör följa samma principer som för den övriga sjöfarten. Därigenom undviks onödiga förväxlingar som skulle kunna få ödesdigra konsekvenser. Fritidsbåtförarna skall kunna hysa samma förtroende för utprickning och farleder som yrkesnavigatörer. Därför bör inte, enligt utredningens uppfattning, annat än i undantagsfall, ett annorlunda system för utprickning användas än den för den övriga sjöfarten, och endast i sådana fall där det är uteslutet att missförstånd kan uppstå. Flera system skulle göra bilden förvirrande och ställa än större krav på båtfolket. Önskemålen om lägre kostnader får inte tillgodoses på bekostnad av sjösäkerheten.

En betydande nackdel i detta sammanhang är att sjöfartsverket idag inte har rätt att utan markägarens tillstånd sätta upp farledsmarkeringar på land med mindre sjöfartsverket fått tillstånd att expropriera. Det är, enligt utredningens mening, stötande att en markägare - trots att han inte lider något egentligt intrång - på detta sätt kan hindra att berättigade säkerhetskrav tillgodoses. Detta problem måste enligt utredningens uppfattning snarast tas upp i ett vidare sammanhang. Här bör samhällsnyttan av att olika former av sjövägmärken kan sättas upp väga tungt mot den enskilde fastighetsägarens intresse av att värna sitt område.

Sammanfattningsvis vill utredningen anföra att mycket kan göras för att öppna nya vattenområden som tidigare varit oåtkomliga för människor som på grund av osäkerhet inte vågat söka sig ut på sjön. Utredningen är medveten om att detta under vissa förhållanden kan medföra riskmoment, men ser förslagen om intensifierad förarutbildning, typprovning och säkerhetsbesiktning, förbättrad väderinformation etc. som åtgärder avsedda att minska dessa risker.

Båtfolket får lättare att komma till bl.a. de friluftsområden som samhället genom olika insatser ställt till fritidsfolkets förfogande. Spridningen av båtarna ökar samtidigt som riskerna för förslitning av markerna minskar.

Utredningen vill i detta sammanhang understryka vikten av att resurser även satsas på att hålla fria för passage sådana kanaler, sund och trånga vattenvägar som är av intresse för båtlivet och som nu hotas av igenväxning och uppgrundning. De är ofta skyddade genvägar, som befriar småbåtsägaren från de risker som är förknippade med att gå utomskärs.

Det nuvarande anslaget för kanaler och fördjupade farleder bör successivt uppräknas enligt båtmyndighetens bedömning.

12.7 Seglarhamnar

Ett med farleder bl.a. för fritidsbåtar sammanhängande problem berörs i ett utslag av justitieombudsmannen från 1970. Anledningen till justitieombudsmannens prövning var klagomål över att sjöfartsverket i båtsportkorten utmärkt s.k. seglarhamnar inom privata mark- och vattenområden utan att dessförinnan ha inhämtat strandägarnas medgivande. Klaganden gjorde gällande att båtsportkortens seglarhamnar hade en dirigerande verkan på båtfolket, som lockades till vissa begränsade områden, vilket i sin tur medförde en avsevärt större förslitning av naturen och påfrestning på djurlivet än om var och en fick söka egen natthamn. Utnyttjandet av strandområdet, som blev en följd härav, överskred gränserna för vad allemansrätten medgav. Sjöfartsverket hade inte heller tagit kontakt med vare sig statens naturvårdsverk, berörd länsstyrelses naturvårdssektion eller de lokala hälsovårdsmyndigheterna, och utmärkningen hade skett utan hänsynstagande till vare sig strandägares eller allmänna naturvårds- och miljöskyddsintressen.

Av justitieombudsmannens uttalande framgår att han inte anser det vara något fel att sjöfartsverket utmärker s.k. seglarhamnar på båtsportkorten. Däremot måste verket beakta riskerna att verkets anvisningar kan förorsaka ett överutnyttjande av allemansrätten till förfång för den enskilde markägaren, vilket allemansrätten inte förpliktar denne att tåla. Även riskerna ur hälsovårds-, naturvårds- och miljövårdssynpunkt måste beaktas.

Justitieombudsmannens beslut har medfört att sjöfartsverket upphört att markera seglarhamnar i båtsportkorten med motivering att verket inte hade resurser att uppfylla de ställda kraven.

Utredningen avser inte att här diskutera justitieombudsmannens ståndpunktstagande, men vill framhålla de olyckliga konsekvenser beslutet fått. Utmärkningen av seglarhamnar är till absolut övervägande del en säkerhetsfråga och bör alltså behandlas som en sådan. Det ter sig även anmärkningsvärt att uppgifter, som står att få på annat håll men till större kostnader, t.ex. privat utgivna seglations- och hamnbeskrivningar, inte skall få publiceras om utgivaren är ett statligt organ. Utredningen anser det viktigt att denna fråga snarast tas upp till behandling då lämpligen initierad av båtmyndigheten. Frågan har också principiell betydelse för utprickning i allmänhet i det ögonblicket en strand- eller vattenägare ifrågasätter sjöfartsverkets rätt att anordna fritidsbåtsfarleder. Även dessa "dirigerar" fritidsfolket till vissa bestämda mark- och vattenområden med åtföljande problem för ägare, djur och natur.

13 Vädertjänst för fritidsbåtar

13.1 Inledning

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) ombesörjer den civila väderlekstjänsten efter huvudlinjerna i 1960 års riksdagsbeslut (prop. 1960:77, SU 1960:56, rskr 1960:177).

Enligt instruktionen för SMHI (SFS 1965:690, ändrad 1967:658) åligger det institutet särskilt att bl.a. handha den allmänna väderlekstjänsten och stormvarningstjänsten samt att göra sina arbeten tillgängliga bl.a. genom väderleksrapporter. SMHI utför även avgiftsbelagda undersökningar och utredningar för myndighet eller enskild enligt av Kungl. Maj:t fastställd taxa. SMHI skall i frågor om väderlekstjänsten för sjöfarten samråda med sjöfartsverket.

Till SMHI är knutet ett meteorologiskt råd med uppgift att som rådgivande organ bistå institutet i mera betydelsefulla frågor om de allmänna riktlinjerna för institutets verksamhet. I rådet ingår ledamöter som företrädesvis skall representera särskilda intressen inom SMHI:s verksamhetsområde bl.a. sjöfarten.

Den nuvarande allmänna väderinformationen omfattar i huvudsak följande.

väderrapporter för land- och sjödistrikt i radio,
"- landdistrikt genom TT,
"- sjödistrikt över kustradio,
" i TV,

israpporter över radio, kustradio och per post,
allmänna utsikter för andra dygnet (ev. tredje) samt
femdygnsrapporter över radio och TV.

Den civila vädertjänsten kan indelas i allmän vädertjänst och särskild vädertjänst. Den förra syftar till att ge väderinformation till allmänhet, näringsliv och samhällsinstitutioner m.fl. främst genom dagspress, radio och TV. Den särskilda vädertjänsten lämnar information avpassad efter beställarens önskemål (uppdragsverksamhet). Den riksomfattande spridningen av SMHI:s väderprognoser ombesörjs av Sveriges radio. Detta sker på bestämda tider över radions program 1 samt TV:s båda kanaler. Väderrapporten innehåller distriktsvisa förutsägelser om den väntade väderutvecklingen under de närmaste 1 - 2 dygnen och vissa särskilda uppgifter och varningar såsom bl.a. fara för kuling, storm, åska och snöfall. Sjörapporter och kulingvarningar översätts till engelska och sänds ut via kustradio. I såväl radio som TV lämnas 5-dygnsprognoser två gånger i veckan och sporadiskt förekommer väderinslag i olika radioprogram. Dessutom publiceras via TT väderrapporter i dagstidningar, ofta med en väderkarta. Rapporter för sjödistrikt sänds f.n. i radions program 1

5 gånger/dygn därav 4 gånger tillsammans med utsikter för landdistrikt. Två av dessa rapporter översätts till engelska och sänds ut av SMHI:s radiostation i morsekod och av kustradion i klartext. SMHI sänder texten via telex till kustradiostationerna, som vidaresänder de delar av prognoserna som avser eget och närmast angränsande distrikt. Kustradion förmedlar även engelska översättningar av kuling- och stormvarningar.

13.2 Utländsk vädertjänst

I USA lämnar "The Weather Bureau" var sjätte timme speciella väderförutsägelser för fritidsbåttrafiken. Varje prognos täcker ett noga avgränsat mindre kustområde. Om kraftiga vindstyrkor eller stark sjöhävning förväntas som bedöms påverka och göra resan riskfylld för småbåtar innehåller rapporten också en varning härom och vilka områden varningen gäller. Liknande rapporter lämnas även för ett stort antal insjöar, flodområden m.fl. Dessutom lämnar vädertjänsten dagligen uppgifter om förväntade strömmar, om vattenstånd samt ger tidvattenvarningar.

Även Kanada har ett väl utbyggt vädersystem som tillgodoser fritidsbåttrafikens behov. Sålunda sänder Canadian Broadcasting Corporation sådana väderrapporter kontinuerligt. Åtta radiostationer lämnar denna service för de stora sjöarna.

Den danska vädertjänsten lämnar i sina förutsägelser uppgifter om vind och ström vid olika platser, vilka uppgifter har stor betydelse främst för seglare.

13.3 Utredning av arbetsgruppen för väderleks- och hydrologisk information (AVHI)

Kungl. Maj:t utsåg i juni 1969 en arbetsgrupp som fick till uppgift att bl.a. genomföra en undersökning av behovet av allmän och mera kundanpassad väderleksinformation m.m. och av de kostnader det skulle medföra. Arbetsgruppen (AVHI) som i december 1972 slutförde uppdraget, lämnade i sitt betänkande "Väderinformation och annan SMHI-produktion - behov och kostnader" (Ds K 1972:12) förslag av viss betydelse för fritidsbåttrafiken.

För att söka utröna behovet av väderinformation har AVHI och SMHI låtit utföra ett par enkätundersökningar bland allmänheten. Undersökningarna visar att såväl allmänheten som avnämare inom olika verksamhetsområden tar del av väderrapporten till övervägande del genom TV och radio. Dagspressen utnyttjas i mindre utsträckning. Inom några verksamhetsområden, t.ex. sjöfart, har uttalats önskemål om förbättringar. AVHI har funnit

vissa av dessa önskemål vara av särskilt intresse. Önskemålen fördelar sig på tre grupper nämligen

detaljerade prognoser för mindre prognosområden (lokalprognoser),
tillförlitligare prognoser och prognoser med längre giltighetstid,
utökad information av annat slag.

AVHI uppger att det hos SMHI redan nu finns underlagsmaterial tillgängligt i form av observationer, prognoskartor m.m. för en fördjupad information i berört avseende. En sådan fördjupad information synes därför med god tillförlitlighet kunna tas fram för mindre prognosområden än de nuvarande. Distributionen av dessa väderprognoser synes enligt AVHI:s mening böra ske regelbundet i radions program 1. Distribution via kustradiostationer avvisas som mindre lämpligt.

AVHI anser att de önskemål, som framförts av bl.a. organisationer representerande båtsporten och andra fritidsintressen med anknytning till sjö och hav, om mer fördjupad väderinformation är välmotiverade och realiserbara. Åtskilliga praktiska detaljer måste prövas innan ett system med detaljerade prognoser för sjödistrikt byggs ut. SMHI är enligt AVHI beredd att inom ramen för tillgängliga resurser delta i genomförandet av en sådan försöksverksamhet. AVHI föreslår därför att en kortare tids försöksverksamhet genomförs. Försöksperiodens längd föreslås till fyra månader, två vinter- och två sommarmånader. Försöken förutsätts bli avslutade med en enkät i vilken avnämarna bereds tillfälle att uttala sig om den nya informationen. Genom försöksverksamheten bör i första hand klarläggas möjligheterna att ge väderprognoser för mindre distrikt, en utformning som skulle svara mot avnämarnas behov. Vidare bör studeras tidsåtgången vid utarbetande och utläsning av sådana prognoser samt konsekvenserna med avseende på resursbehov.

AVHI avvisar däremot förslag om att radiorapporterna skall kompletteras med ytterligare uppgifter om senaste rapporterade vind, väder- och siktförhållanden vid kuststationerna. Dessa rapporter är nämligen två till tre timmar gamla då de uppläses i radio. Önskemål om bättre väderservice för kustområden synes enligt AVHI bättre kunna tillgodoses i ovan nämnda förslag.

AVHI har övervägt gränsdragningen mellan allmän och särskild tjänst och har därvid kommit fram till att den allmänna delen av vädertjänsten bör omfatta rapporter för land- och sjödistrikt genom radions program 1, kustradion och TT, väderrapporter i TV 1 och 2, israpporter via radio och kustradio, allmänna utsikter för andra dygnet i radions program 1 och TV 1 samt temperatur- och nederbördsprognoser för de närmaste fem dygnen i radions program 1 samt TV 1 och 2. Vidare bör ingå varningar för halka och andra trafiksvårigheter samt brandriskvarningar. Övrig

produktion bör anses som särskild vädertjänst.

Vid denna granskning av den nuvarande produktionen inom den allmänna väderinformationen har AVHI i första hand uppmärksammat väderrapporterna för sjödistrikt samt israpporterna. Dessa produkter torde ursprungligen ha kommit till uteslutande för att tillgodose sjöfartens och yrkesfiskets informationsbehov såsom ett led i strävandena att öka säkerheten till sjöss. Undersökningarna visar att dessa rapporter fortfarande har väsentlig betydelse för avnämargrupperna, medan intresset för denna information på andra håll inom samhället inte synes vara särskilt uttalat.

Enligt AVHI:s bedömning synes skäl föreligga att finansiera denna del av SMHI:s produktion i särskild ordning. Utredningen förordar därför bl.a.

att sjöfartsverket bestrider kostnaderna för väderrapporteringen rörande sjödistrikt inbegripet israpporteringen,

att Sveriges radio och TT bestrider kostnaderna för vissa förberedelser avseende väderrapporterna i radio och TV resp. dagspressen samt

att kostnaderna i övrigt för den allmänna produktionen av väderinformation bestrids över SMHI:s bidragsanslag.

13.4 Utredningen

Av sjöräddningsstatistiken för år 1971 framgår bl.a. att mer än 27 % av grundstötningarna inträffade under nedsatt sikt, detta trots att försiktighetsåtgärderna då sannolikt var betydligt större än eljest. Av övriga olyckor visar antalet kantringsolyckor kraftigt ökad frekvens vid högre vindstyrkor - 43 % av samtliga sådana olyckor inträffade vid vindstyrkor mellan 10 och 18 m/sek.

Det är angeläget att konstatera att frågan om vädertjänsten, prognosernas utformning, innehåll och distribution är primär för sjösäkerheten, inte bara för handelssjöfartens och fiskets del utan även för fritidsbåtarnas. Det är beklagligt att den av AVHI föreslagna försöksverksamheten ännu inte påbörjats och utredningen vill därför understryka vikten av att denna kommer igång så snart som möjligt.

Lots- och fyrplatser och fyrskepp har varit mycket viktiga observationspunkter, varifrån SMHI hämtat en stor del av sina meteorologiska informationer. Observationerna har utförts av sjöfartsverkets personal, som lämnat en viktig del av basmaterialet för institutets prognos- och klimattjänst - uppgifter inte minst viktiga för sjödistriktsprognoserna. Sjöfartsverkets pågående rationaliseringar av lots- och fyrväsendet har inneburit

att SMHI:s nät av observationspunkter utefter svenska kusten uttunnats, främst genom fyrindragningarna. Värdet av observationerna i mellanliggande områden har därigenom minskat med åtföljande negativa verkningar för sjötrafikens säkerhet. För att kunna upprätthålla en tillfredsställande meteorologisk observationstjänst trots dessa rationaliseringar har SMHI sökt att ersätta den indragna sjöfartsverkspersonalen med av institutet anställd personal och, där detta inte varit möjligt, placerat ut automatisk mätapparatur, vilket bedöms vara ett sämre alternativ.

Som en följd av rationaliseringarna erfordras en utbyggnad av det automatiska observationsnätet i de fall det inte är möjligt för SMHI att, i samarbete med sjöfartsverket, försvaret och/eller andra intressenter, ändå hålla personal. I petitan för budgetåret 1975/76 har SMHI redovisat en plan - upprättad i samarbete med sjöfartsverket - för att förbättra observationsnätet längs kusten. Urvalet av stationer har skett med hänsyn tagen till uppkomna luckor i det meteorologiska kuststationsnätet, varvid sjöfartsverkets rationaliseringsplaner har beaktats. Utredningen vill understryka betydelsen av att SMHI ges möjlighet att genomföra det planerade upprustningsprojektet. Även om detta framför allt har betydelse för handelssjöfarten vill utredningen också betona frågans vikt för sjösäkerheten över huvud taget.

Som inledningsvis nämnts svarar SMHI för den civila väderlekstjänsten i landet. Framställning av väderinformation omfattar i grova drag följande arbetsmoment: observation av olika väderelement, insamling, redigering och distribution av observationsdata, bearbetning av observationsmaterialet (maskinellt och manuellt) samt framställning och distribution av väderinformation (prognoser). SMHI:s prognoser förs ut till konsumenterna på olika vägar. Informationerna om sjödistrikten sker huvudsakligast via Sveriges radio-TV, men även tidningarna innehåller mer eller mindre omfattande väderprognoser. Viss information lämnar kustradiostationerna och även fyr- och lotsplatser kan på direkt förfrågan bidra med vissa upplysningar. Vad beträffar distributionen från SR-TV går den i dag så till att SR-TV ställer programtid till SMHI:s förfogande vid de tider och i den omfattning parterna kommit överens om. Detta innebär med andra ord att SMHI är beroende av SR-TV:s bedömning av det intresse väderrapporterna har för lyssnarna och vilken frekvens programmen bör ha för att tillgodose dessa intressen. Utredningen vill därför än en gång framhålla att sjörapporterna (annan väderinformation saknar utredningen anledning att ta upp) betyder mycket för sjösäkerheten och att det därför är nödvändigt att SR-TV reserverar tillräcklig och även lämplig programtid för dessa. Samråd om innehållet i väderinformationerna bör enligt utredningens uppfattning ske mellan SR-TV, SMHI, berörda myndigheter och, vad gäller dessa frågor, företrädare för sjöfartens och båtlivets intressen. Sådana problem som prognosområdenas storlek, deras giltighetstid, distributionsvägarna, frekvensen av rapporterna osv. bör diskuteras.

Bland andra distributörer av väderrapporter finns, som nämnts, även kustradiostationerna. AVHI har beträffande sjörapporterna avvisat televerkets kustradiostationer som distributörer med motiveringen att kustradion i första hand är avsedd för nödtrafik och brådskande samtal med fartyg samt att sjöfarten ofta är i behov av samtidiga prognoser för fler sjödistrikt. Utredningen kan inte finna annat än att det är organisatoriskt möjligt att sända regelbundet återkommande sjörapporter över kustradiostationerna och detta bör enligt utredningens uppfattning också ske. Detta skulle vara ett värdefullt komplement till Sveriges radios sjörapporter.

Som påpekats i tidigare avsnitt har antalet privatradioapparater i båtar, s.k. kommunikationsradio, ökat kraftigt under de senaste åren och det är även att räkna med en fortsatt ökning. Antalet båtapparater uppskattas 1974 till ca 20 000 st. Utredningen anser därför att kustradiostationerna lämpligen bör inom privatradiobandet över en kanal sända sjörapporter på fasta tider, lämpligen tre eller fyra gånger dagligen. Utredningen anser inte att det kommer att vålla något problem att få den tystnad på kanalen som behövs när väderanalysen sändes. Väderutsikterna är så viktiga för alla båtförare att behovet av tystnad kommer att respekteras.

Beträffande finansieringen av en utvidgad väderinformation måste fritidsbåtutredningen dock starkt ifrågasätta den av AVHI angivna lösningen att sjöfartsverket skall bestrida kostnaderna för väderrapporteringen rörande sjödistrikt. För fritidsbåtutredningen synes det angeläget att samma principer i denna fråga tillämpas såväl för land som för sjö och att kostnader alltså liksom tidigare bestrids över SMHI:s allmänna bidragsanslag.

14 Sjöräddning

14.1 Nuvarande organisation

Sjöräddningstjänstens nuvarande organisation grundar sig på de av riksdagen 1965 godkända riktlinjerna för sjöräddningsverksamheten (prop. 1956:149, SU 1956:170, rskr 1956:362). Dessa riktlinjer innebär i huvudsak att staten bär huvudansvaret för att sjöräddningsväsendet ordnas på ett ändamålsenligt sätt, att härmed sammanhängande frågor handläggs av sjöfartsverket samt att den speciella sjöräddningstjänsten ombesörjs av sjöfartsverket och Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne (Sjöräddningssällskapet).

Sjöfartsverkets resurser är inriktade främst på räddningsverksamheten i närheten av kusten. Sjöräddningssällskapets verksamhet inriktas på räddningsaktioner längre ut till sjöss, på Vänern samt om möjligt också på kusträddningsföretag.

Sjöfartsverket (tidigare Sjöfartsstyrelsen) har 1957 träffat avtal med Sjöräddningssällskapet om sällskapets sjöräddningsverksamhet, samt 1960 träffat överenskommelse om sjöräddningen i fredstid med generaltullstyrelsen, telestyrelsen, chefen för flygvapnet, chefen för marinen, luftfartsstyrelsen och Sjöräddningssällskapet. Rikspolisstyrelsen har 1965 anslutit sig till överenskommelsen.

14.2 Till sjöräddningsverksamheten anknutna myndigheter

Televerkets kuststationer är centraler för alarmering och information om sjöräddning. Larm kan också ske direkt till lokal organisation för vidarebefordran till kuststation.

Sjöfartsverket skall som tidigare nämnts samordna sjöräddningsverksamheten och deltar i övrigt i denna med personal, fartyg och landbaserade raketutrustningar.

Tullverkets kustbevakning skall deltaga i sjöräddning med personal, fartyg, bilar och raketutrustning. Det bör omnämnas att statsrådet och chefen för finansdepartementet (prop. 1967:1 bil. 9 s. 40) understrukit kustbevakningens arbetsuppgifter i sjöräddning och sjötrafikövervakning.

Polisen skall deltaga i sjöräddning med personal, fartyg och bilar, särskilt inom områden, t.ex. Stockholms skärgård, där polisen speciellt organiserats för verksamhet till sjöss.

När det gäller gränsdragningen mellan och samordningen av tullverkets och polisens arbetsuppgifter uttalade vederbörande departementschef i prop. 1967:1 bil. 9 s. 40, att kustbevakningen liksom hittills skulle svara för den reguljära sjöövervakningen längs kusten. I vissa fall kan kustbevakningens

och polisens uppgifter nära beröra varandra. Det är angeläget att uppgifterna i sådana fall samordnas så att tillgänglig personal och materiel utnyttjas effektivt. Denna uppgift ankommer i första hand på generaltullstyrelsen och rikspolisstyrelsen att svara för.

Marinen skall deltaga i sjöräddning med fartyg och/eller helikoptrar.

Flygvapnet skall deltaga i sjöräddning med tillgängliga flygplan och/eller helikoptrar, leda flygspaningen samt i räddningsaktionen deltagande luftfartyg.

Luftfartsverket skall anmoda trafikflygplan att deltaga i spaningar i den mån så är möjligt.

Sjöräddningssällskapet skall deltaga i sjöräddning med tillgängliga båtar och övriga räddningsmateriel samt om erforderligt anlita privata organ på sällskapets bekostnad.

14.3 Proposition om riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation (1970:119)

I propositionen lämnade Kungl. Maj:t riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation m.m. Departementschefen framhöll däri bl.a. "Staten bär huvudansvaret för att sjöräddningsväsendet anordnas på ett ändamålsenligt sätt. Det åligger sjöfartsverket att samordna sjöräddningsarbetet. Personal och övriga resurser inom lots- och fyrväsendet spelar en betydelsefull roll i samarbetet mellan olika statliga och andra organ för att upprätthålla en effektiv sjöräddningstjänst och övervakning av våra kuster. I fråga om lots- och fyrväsendets medverkan har farhågor uttryckts för att en fortsatt rationalisering kan försämra effektiviteten inom sjöräddningen och kustövervakningen. Även om det bör konstateras att lots- och fyrväsendet primärt är inriktat på andra uppgifter, kan den fortsatta rationaliseringen i vissa fall innebära problem. Genom den föreslagna handläggningsordningen, enligt vilken Kungl.Maj:t kommer att underställas ändringar i lotsorganisationen, bör emellertid garantier skapas för att även sjöräddnings- och övervakningsaspekterna blir beaktade i rimlig utsträckning".

Departementschefen underströk vidare vikten av att frågan om sjöräddningens framtida verksamhetsformer blev föremål för närmare överväganden. Frågan skulle snarast utredas i lämplig form.

Sjöräddningsutredningen (K 1970:42) tillsattes 1970. Sjöräddningsutredningen har Kungl. Maj:ts uppdrag att i samarbete med vederbörande myndigheter och organ se över bl.a. sjöräddningens verksamhetsformer. Översynen syftar till att klargöra vilka åtgärder av samordningskaraktär som bör vid-

tas för att säkra ett effektivt utnyttjande av resurserna. Utredningens arbete pågår fortfarande.

14.4 Fritidsbåttrafikens andel i sjöfartsverkets kostnader för sjöräddningstjänsten

Regleringsbreven för budgetåren 1972/73 - 1974/75 anvisar följande belopp.

	1972/73 Anvisade medel 1 000 kr.	1973/74 Anvisade medel 1 000 kr.	1974/75 Anvisade medel 1 000 kr.
Sjöräddningsväsendet	726	1 218	1 532
därav			
radiotjänstkostnader	432	820	1 016
övrigt	294	398	516

Kostnaderna under sjöräddningsväsendet hänförs således främst till radiotjänstkostnader. Totala kostnaden för televerkets tjänster avseende sjöräddningstjänsten beräknas för 1974/75 till 1 411 000 kr. Denna kostnad liksom sjöfartsverkets egna kostnader för sjöräddningstjänsten fördelas på yrkesfisket, fritidsbåtarna och handelssjöfarten i proportion 16-72-12. Fördelningen bygger på rapporteringen av sjöräddningsinsatserna. Det system för rapportering av utförda räddningsinsatser från de olika sjöräddningsorganen som sjöfartsverket införde fr.o.m. den 1 juli 1970 ger underlag för uppföljning och analys av insatserna. En sammanfattning av antal undsatta fartyg 1971, 1972 och 1973 lämnas i nedanstående tablå.

Undsatta fartyg och båtar

	1971		1972		1973	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Handelsfartyg	139	12	61	7	87	8
Fiskefartyg	167	15	156	17	141	13
Andra fartyg	36	3	17	2	82	7
Fritidsbåtar	788	70	675	74	795	72
Summa	1 130	100	909	100	1 105	100

Sjöräddningsväsendet: övrigt. Sjöfartsverkets kostnader för sjöräddningsverksamheten 1974/75, exkl. radiotjänstkostnader, beräknas till 714 000 kr. Kostnaderna fördelar sig på följande delposter:

Personalkostnader	161 000
Resor och traktamenten	11 000

Materiel:	
kontinuerligt utbyte av raket- och pyrotekniskt materiel	135 000
utbyte av föråldrad materiel	35 000
Telefonkostnader, service och återanskaffning av kanal 11 A-stationer	118 000
Uppföljning av sjöräddningsinsatser (databehandling, publicering, analys)	15 000
Utbildning av sjöfartsverkets personal i sjöräddningsmetodik och livräddning	20 000
Information (sjöräddningshandbok, affischer m.m.)	13 000
Kapitalkostnader för sjöräddningsmateriel invärderad på sjöfartsverkets fond	138 000
Underhåll och drift av sjöräddningsbåtar	68 000
Summa	714 000

Personalkostnaderna avser dels del av löner vid centralförvaltningen, dels arvoden och utryckningsersättningar till särskild sjöräddningspersonal.

Ovannämnda kostnader för sjöfartsverkets sjöräddningsverksamhet har som nämnts fördelats mellan trafikantgrupperna med 72 % på fritidsbåtarna, 16 % på yrkesfisket och 12 % på handelssjöfarten. Detta ger enligt utredningens beräkning för 1974/75 följande ungefärliga kostnadsfördelning för de olika delposterna:

	Fritids-båtarna	Yrkes-fisket	Handels-sjöfarten
Personalkostnader	116 000	26 000	20 000
Resor och traktamenten	8 000	1 800	1 300
Materiel:			
Kontinuerligt utbyte av raket- och pyroteknisk materiel	97 000	22 000	16 000
Utbyte av föråldrad materiel	25 000	5 500	4 500
Telefonkostnader, service och återanskaffning av kanal 11 A-stationer,	85 000	19 000	14 000
Uppföljning av sjöräddningsinsatser (databehandling, publicering, analys)	11 000	2 500	2 000
Utbildning av sjöfartsverkets personal i sjöräddningsmetodik och livräddning	14 000	3 000	2 500
Information (sjöräddningshandbok, affischer etc.)	9 500	2 000	1 500

	Fritids-båtarna	Yrkes-fisket	Handels-sjöfarten
Kapitalkostnader för sjöräddnings-materiel invärderad på sjöfarts-verkets fond	99 000	22 000	17 000
Underhåll och drift av sjöräddnings-båtar	49 000	11 000	8 000
Summa	514 000	114 800	86 800

14.5 Utredningen

14.5.1 Synpunkter och motiv

Sedan riksdagen 1956 fattade sitt principbeslut angående sjöräddningstjänstens utformning, har förändringar skett inom såväl handelssjöfarten som fiskeflottan och fritidsbåttrafiken. Organisatoriskt har betydande rationaliseringar ägt rum inom myndigheter som deltar i sjöräddningstjänsten. Det är därför en angelägen uppgift som ålagts sjöräddningsutredningen. Utredningens förslag kommer att få stor betydelse inte minst för fritidsbåttrafiken. Fritidsbåtutredningen saknar därför anledning att närmare beröra sjöräddningens organisatoriska frågor.

Utan att föregripa sjöräddningsutredningen vill fritidsbåtutredningen dock anmäla sin principiella synpunkt på kostnadsansvaret för sådana räddningsinsatser som samhället på olika områden gör för att avhjälpa akuta nödlägen.

Inledningsvis kan konstateras att Sverige anslutit sig till 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, vilket bl.a. innebär att Sverige förbundit sig att upprätthålla en sjöräddningsorganisation. Detta framgår också av prop. 1956:149 och 1970:119 i vilka departementschefen klart uttalat att staten bär huvudansvaret för att räddningsväsendet anordnas på ett ändamålsenligt sätt och att det är sjöfartsverkets uppgift att samordna sjöräddningsarbetet.

Samhället har i dag en omfattande verksamhet inom andra områden än sjöfarten för att skydda medborgarna till liv och hälsa samt för att rädda andra omistliga värden. Utredningen vill i sammanhanget nämna fjällräddningen, brandförsvaret, ambulanstjänsten och oljeskyddsorganisationen etc. Den gällande principen är att samhället skall ställa sådana resurser till förfogande att uppkomna nödsituationer av det här slaget kan avhjälpas. Däremot har det i regel inte ansetts ingå i samhällets uppgifter att, sedan ett nödläge avhjälpts, svara för återställningsarbeten av skilda slag. Denna principiella inställning har bl.a. kommit till uttryck i brandlagstiftningen. Också polisen är enligt polisinstruktionen skyldig att lämna allmänheten skydd och hjälp,

vilket får anses innebära skyldighet att utföra eller medverka vid räddningsarbete. Motsvarande gäller de samhällsorgan som ombesörjer sjöräddning och flygräddningstjänst. De kostnader som uppkommer när ett samhällsorgan på detta sätt enligt sina skyldigheter ingriper för att avhjälpa eller begränsa en skada, som drabbat eller hotar medborgaren, kan ej återkrävas. Kostnaderna avser bl.a. personal, material, slitage och drivmedel. Ägare av ett brunnet hus är inte skyldig ersätta kommunen för släckningskostnaden. Den som genom polisingripande skyddats eller räddats är inte skyldig att till någon del ersätta polisverksamhetens kostnader.

Räddningstjänstutredningen påpekar i sitt betänkande (SOU 1971:50 s. 228) att ingen kommun återkräver sina kostnader - även om det i vissa fall är tekniskt möjligt - då ingripandet avser räddning av person, och ingripandet ligger utanför samhällsorganet på grund av lag eller annan författning.

Vad gäller kostnaderna för sjöräddningstjänsten, utförd av sjöfartsverket och televerket, betalas inte heller dessa av någon enskild person utan över statsbudgeten. De belastar dock enligt den nuvarande ordningen i olika former tre grupper inom samhällskollektivet nämligen handelssjöfarten, fisket och fritidsbåttrafiken.

Utredningen vill framhålla att Sverige - såvitt utredningen har sig bekant - därvid tillämpar ett internationellt sett ovanligt förfaringssätt. I flertalet andra till IMCO anslutna nationer betalas den nödvändiga sjösäkerhetstjänsten över den allmänna statsbudgeten och sålunda av hela samhällskollektivet och inte som i Sverige av vissa bestämda grupper. Enligt utredningens mening bör inte kostnaderna för upprätthållande av en organisation för att främst rädda människoliv i fara till sjöss behandlas annorlunda än vad som är fallet inom andra områden som exempelvis fjällräddningen, brandförsvaret m.m.

Systemet att ta ut kostnaderna för sjöräddningsverksamheten av berörda intressegrupper tillämpas endast såvitt gäller sjöfartsverkets och televerkets insatser. Vad gäller insatserna i övrigt, dvs. tullverkets, försvarets, polisens eller brandkårens insatser, vilka tillsammans kan uppgå till betydande belopp, belastas inte fritidsbåttrafiken för dessa kostnader, lika litet som fisket eller handelssjöfarten, om ingripandet gäller dessa senare grupper.

Grunden för det nuvarande uttaget av sjöräddningskostnaderna vad gäller sjöfartsverkets (och indirekt även televerkets) insatser är att detta verk - till skillnad från tullverket, försvaret och polisen - omfattas av 1963 års trafikpolitiska beslut. Detta beslut innebär bl.a. att varje trafikgren skall bära de kostnader den förorsakar det allmänna.

Ovannämnda beslut har beträffande sjöräddningsverksamheten således fått

den, enligt utredningens mening, olyckliga konsekvensen att likartade samhällsinsatser kommit att ur kostnadssynpunkt behandlas olika beroende på vilken myndighet som utför insatsen.

Sammanfattningsvis anser utredningen att de totala kostnaderna för sjöräddningsverksamheten bör bäras av samhällskollektivet över statsbudgeten i likhet med vad som sker inom andra verksamhetsområden i samhället när det gäller liknande räddningsverksamhet och inte fördelas på vissa intressegrupper.

Enligt utredningens mening bör således även de kostnader, som hänför sig till sjöfartsverkets och televerkets sjöräddningsverksamhet belasta statsbudgeten på annat sätt än det nuvarande och inte - vad avser fritidsbåtinsatserna - bestridas av medel som ställs till naturvårdsverkets förfogande för fritidsbåttrafiken och som härrör från den av båtfolket erlagda bensinskatten.

Under förutsättning att sjöfartsverkets och televerkets insatser för sjöräddningsverksamheten liksom hittills budgetmässigt skall fördelas på de olika intressentgrupperna vill utredningen dock - utan att föregripa sjöräddningsutredningen - anlägga vissa principiella synpunkter på nuvarande fördelningssystem för kostnaderna för sjöräddningstjänsten.

Det nuvarande fördelningsunderlaget för sjöfartsverkets och televerkets sjöräddningskostnader är som nämnts totala antalet undsatta fartyg och båtar. Dessa utgjorde 1971 1 130 st., 1972 909 st. och 1973 1 193 st.

Den organisation som de båda verken håller för sjöräddning är i princip inriktad på nyttosjöfarten. Organisationen finns i beredskap runt rikets kuster redo till ingripande under årets alla timmar. Beredskapen vid alla dygnet-runt bemannade lotsplatser är hög. Insatsberedda enheter kan vanligen gå ut till nödställda fartygs hjälp inom några få minuter efter det larm om eller upptäckt av sjöolycka skett. Enheterna har så gott som undantagslöst sådant båtmateriel att de utan fara för egen säkerhet kan gå ut i de flesta oväder vid Sveriges kuster.

Behovet av insatser vid sjöolycka med fritidsbåt och vid sjöolycka med handelsfartyg kan ofta vara helt olika. Vid en handelssjöfartsolycka krävs med hänsyn till det stora antal människoliv som här står på spel i regel omedelbara, tunga insatser av alla tillgängliga resurser inom ett större område. Det torde höra till ovanligheten att endast ett räddningsfartyg sätts in. Härtill kommer att dessa räddningsinsatser vanligen sker under svåra väderleksförhållanden som storm, dimma, is och kyla samt under mörker.

Fritidsbåttrafikens säsong omfattar i stort sett endast fyra - sex månader.

Mot denna bakgrund synes i allt väsentligt sjöfartsverkets sjöräddningsverksamhet vad avser fritidsbåttrafiken vara begränsad till sommarhalvåret.

Förhållandena vid en fritidsbåtolycka eller befarad sådan kan givetvis i och för sig vara besvärande, men når endast i undantagsfall en svårighetsgrad jämförbar med en handelsfartygsolycka. Is- och köldfarorna är i regel uteslutna. Även om väderleksförhållandena kan vara nog så svåra under sommarhalvåret blir de i allmänhet inte lika besvärliga som under den mörka årstiden. Härigenom blir också regelmässigt antalet insatsenheter begränsade i de enskilda fallen. Tidsåtgången per räddningsoperation blir också för fritidsbåt lägre än vid olycka med handelsfartyg.

Som tidigare nämnts är det endast sjöfartsverkets och televerkets kostnader i samband med sjöräddningsinsatserna som belastar intressenterna.

Fördelningen mellan intressentgrupperna är f.n. som nämnts 72 % på fritidsbåtarna, 16 % på yrkesfisket och 12 % på handelssjöfarten.

Konsekvensen av detta blir således att fritidsbåttrafiken trots sin starkt begränsade säsong får, som framgår av avsnitt 14.4, betala huvuddelen även av den permanenta organisation, som för yrkesfiskets och handelssjöfartens behov krävs under hela året.

Sjöfartsverkets kostnader avseende t.ex. kontinuerligt utbyte av raket- och pyrotekniskt materiel, utbyte av föråldrat materiel, kapitalkostnader för sjöräddningsmateriel invärderad på sjöfartsverkets fond samt underhåll och drift av sjöräddningsbåtar (för budgetåret 1974/75 beräknade till 376 000 kr.) fördelas således med ca 60 500 kr. på yrkesfisket, ca 45 500 kr. på handelssjöfarten och så mycket som 270 000 kr. på fritidsbåtarna.

Utredningen finner denna form för beräkning av kostnadsfördelningen oriktig. Det är sannolikt att dessa totalkostnader inte alls eller i varje fall mycket obetydligt skulle kunna sänkas om fritidsbåttrafiken upphörde helt. Handelssjöfarten och yrkesfisket utnyttjar sjöräddningens resurser vardera 12 månader om året, fritidsbåtarna maximalt 6 månader, sammanlagt alltså 30 månader varav fritidsbåtandelen sålunda utgör ca 20 %. Även om sjöräddningsinsatserna för fritidsbåtarna till antalet överstiger dem för andra fartygsgrupper, är det uppenbart, att varje insats för fritidsbåtarna regelmässigt inte kan jämföras från kostnadssynpunkt med dem som krävs vid handels- eller fiskefartygsolyckor. Vad nu sagts leder enligt utredningens uppfattning till att 20 % av sjöfartsverkets fasta kostnader för sjöräddningen bör belasta fritidsbåtarna. Dessas kostnadsandel i detta avseende borde således för budgetåret 1974/75 endast uppgå till ca 75 000 kr. i stället för beräknade 270 000 kr.

Vad beträffar de rörliga kostnaderna (personalkostnader etc.) för sjöräddningsinsatserna kan enligt utredningens uppfattning en fördelning endast accepteras av intressenterna, om denna bygger på en analys av insatsernas omfattning vad gäller tid och personal.

Utredningen har låtit sin expert, byrådirektören Stig Göransson, granska sjöfartsverkets rapportmaterial avseende sjöräddningsinsatserna under 1973. Resultatet av denna granskning, som redovisas i form av en expertpromemoria i bil. 3, visar följande tidsåtgång vad avser insatserna för de olika fartygs- och båtkategorierna.

	Antal insatser	Total tidsåtgång	Medeltal timmar	Procentuell andel
Handelsfartyg	41	435 tim. 00 min.	10,7	22,6
Fiskefartyg	27	396 " 55 "	14,7	20,6
Annat fartyg	12	68 " 00 "	5,7	3,5
Segelbåt	47	215 " 20 "	4,6	11,2
Motorbåt	98	493 " 45 "	5,0	25,6
Annan fritidsbåt	22	110 " 25 "	5,0	5,7
Flygplan, helikopter	7	45 " 50 "	6,5	2,4
Odefinierat (sökning)	14	162 " 00 "	11,6	8,4
Summa	268	1 927 tim. 15 min.	7,2	100,0

Ovanstående sammanställning visar att tidsåtgången för sjöräddningsinsatserna avseende fritidsbåtarna endast uppgår till drygt 40 % av den totala tidsåtgången. Även med ett visst tidstillägg från punkten "Odefinierat" (i regel observerade nödraketer, vilka dock ej kunnat sättas i samband med någon konstaterad olycka) torde siffran 45 % för fritidsbåtandelen vara rimlig.

Utredningen förordar att en analys av tidsåtgången för de olika insatserna i samband med sjöräddning får bilda underlag för fördelningen av de rörliga kostnaderna vad avser sjöfartsverkets verksamhet på detta område. Sjöfartsverkets material synes redan möjliggöra en sådan analys.

Av televerkets totala kostnader i samband med sjöräddningsinsatserna (för budgetåret 1974/75 beräknade till 1 411 000 kr.) faller enligt sjöfartsverkets nuvarande beräkningsgrunder ca 226 000 kr. på yrkesfisket, ca 160 000 kr. på handelssjöfarten och 1 016 000 kr. på fritidsbåtarna.

Enligt utredningens uppfattning bör samma principer som utredningen hävdat beträffande sjöfartsverkets kostnader för sjöräddningen tillämpas för kostnadstäckningen av radiotjänstkostnaden. Beträffande de fasta kostnaderna bör således med hänsyn till fritidsbåtsäsongens omfattning fritidsbåtarnas andel utgöra 20 % av totalkostnaden. Beträffande de rörliga kost-

naderna (personalkostnader etc.) bör även här en analys av tidsåtgången för insatserna i samband med sjöräddning få utgöra underlaget för fördelningen av dessa kostnader på de olika intressegrupperna. Bland posterna för budgetåret 1974/75 återfinns emellertid direkta lönekostnader med 228 000 kr. (i 1973 års löneläge) för passning av den internationella nödfrekvensen 500 KHz på långvågstelegrafi. Knappast någon fritidsbåt är utrustad med långvågstelegrafi utan dess användning hänföres helt till nyttosjöfarten. Kostnaderna härför - 228 000 kr. - liksom det administrativa påslaget med 70 % - 160 000 kr. - eller totalt 388 000 kr. bör rimligen inte till någon del belasta fritidsbåtarna.

Sjöfartsverkets uppgifter rörande antalet sjöräddningsinsatser avseende fritidsbåtar och sjösäkerhetsrådets rapporter angående fritidsbåtolyckor visar stor skiljaktighet - för 1973 795 resp. 289. Även om detta är naturligt - sjöfartsverkets material omfattar även tillbud men sjösäkerhetsrådets endast inträffade fritidsbåtolyckor - har utredningen funnit det värdefullt att låta Stig Göransson närmare undersöka sjöfartsverkets primärmaterial. Härvid har kustbevakningens, polisens samt Stockholm och Göteborg Radios rapporter för 1972 avseende sjöräddningsinsatser studerats summariskt och sjöfartsverkets material för 1973 granskats noggrannt. Även denna granskning redovisas i nämnda expertpromemoria (bil. 3).

Analysen av sjöfartsverkets material tycks ge vid handen att i detta ingår ett betydande antal insatser, som ej kan betecknas som direkta sjöräddningsinsatser. Detta gäller insatser avseende såväl handels- och fiskefartyg som fritidsbåtar.

Utredningen har ej sett det som sin uppgift att närmare behandla denna fråga - vilken berör alla fartygs- och båtkategorier - men anser att det material som ingår i sjöfartsverkets rapporter och som redovisas i nämnda expertpromemoria torde kunna tjäna som underlag för en vidare diskussion om finansieringen av viss sjöräddningsverksamhet.

Utredningen konstaterar vidare att om sådana insatser, som enligt Stig Göranssons bedömning ej bör betecknas som direkta sjöräddningsinsatser, räknas bort från det samlade materialet förändras dock ej den bild av tidsåtgången för insatser avseende olika fartygs- och båtkategorier, som tidigare redovisats i detta avsnitt. Fritidsbåtarnas tidsandel synes ej överstiga nämnda 45 %.

14.5.2 Förslag

Sammanfattningsvis anser utredningen att de totala kostnaderna för sjöräddningsverksamheten bör bäras av samhällskollektivet över statsbudgeten i likhet med vad som sker inom andra verksamhetsområden i samhället,

när det gäller liknande räddningsverksamhet och alltså inte som nu fördelas på vissa intressentgrupper.

Om däremot det nuvarande systemet för täckande av kostnaderna för dessa insatser bibehålls föreslår utredningen beträffande kostnadsfördelningen vad avser sjöfartsverkets och televerkets sjöräddningsinsatser följande.

1. Sjöfartsverkets fasta kostnader för sjöräddningsverksamheten och televerkets fasta kostnader för radiotjänsten i samband med denna verksamhet bör framför allt på grund av fritidsbåtsäsongens begränsning i tiden endast belasta fritidsbåtarna med 20 % av totalkostnaden.

2. Sjöfartsverkets rörliga kostnader för sjöräddningsverksamheten och televerkets rörliga kostnader för radiotjänsten i samband med denna verksamhet bör endast belasta fritidsbåtarna med den andel som står i relation till den redovisade tidsåtgången för de insatser som avser denna kategori.

Utredningen anser slutligen att flera av utredningens förslag till åtgärder för båtlivet verksamt torde bidra till att - trots en fortsatt ökning av fritidsbåtbeståndet - hålla nera behovet av sjöräddningsinsatser för denna båtkategori.

Detta gäller t.ex. utredningens förslag om intensifierad frivillig förarutbildning, utbyggd typprovning och säkerhetsbesiktning av fritidsbåtar, effektivare olycksrapportering, utökad utprickning för fritidsbåtarnas behov samt förbättrad väderinformation. Framför allt anser utredningen att ett genomförande av den föreslagna registreringen av vissa fritidsbåtar kommer att underlätta och förbilliga sjöräddningsinsatserna vid fritidsbåtolyckor och olyckstillbud. Den till registreringen knutna numreringen och synliga märkningen av alla motor- och segeldrivna fritidsbåtar bör få stor betydelse t.ex. vid efterspaningen av saknade fritidsbåtar. Genom registret och användande av datateknik kommer även berörda räddningsorgan att snabbare och effektivare än hittills kunna få tillgång till nödvändiga aktuella uppgifter om berörda båtar och förare, vilket i sin tur väsentligt bör underlätta bedömningen av de eventuella insatsernas art och omfattning.

Bland andra faktorer, som enligt utredningens uppfattning kan bidra till att hålla nere behovet av sjöräddningsinsatser för denna båtkategori, vill utredningen nämna privatradio i fritidsbåtar.

Antalet fritidsbåtar försedda med kommunikationsradio var 1971 enligt fritidsbåtundersökningen ca 13 000 st. Antalet sådana båtar uppskattas 1974 till ca 20 000 st och den årliga ökningen har de senaste åren beräknats till ca 25 %.

Svenska Båtunionen har med hänsyn till privatradioverksamhetens betydelse från säkerhetssynpunkt ägnat denna stor uppmärksamhet. Inom organisationen finns en särskild radiokommitté. Man har medverkat vid utarbetandet av trafikanvisningar för båtradio och tillsammans med övriga organisationer inom Sjösportens Samarbetsdelegation givit ut dessa. Man har vidare organiserat lokala båtradioområden - namnanropsgrupper - och gett ut regionala båtradiomatriklar.

Utredningen finner denna frivilliga verksamhet viktig och anser att båtmyndigheten bör följa utvecklingen på detta område med uppmärksamhet. Vid behov bör den ekonomiskt stödja båtorganisationernas arbete i detta avseende och komplettera detta med lämpliga åtgärder.

15 Förorening från fritidsbåtar

15.1 Utredningens direktiv

I direktiven till utredningen anför departementschefen bl.a.

> "Den snabbt ökade fritidsbåttrafiken medför också problem från sjösäkerhets- och miljövårdssynpunkt. - ... Från miljövårdssynpunkt har såväl sopor som toalettavfall från fritidsbåtar blivit allt mer besvärande problem liksom buller från snabba motorbåtar.
> - - -
> Som jag tidigare berört medför det starkt ökande antalet fritidsbåtar vissa problem från sjösäkerhets- och miljövårdssynpunkter. De sakkunniga bör göra en genomgång av gällande bestämmelser rörande fritidsbåttrafiken och överväga vilka ändringar som behöver göras för att tillgodose rimliga säkerhets- och miljövårdsintressen. Vidare bör de sakkunniga överväga åtgärder för att motverka förorening från fritidsbåtar genom toalettutsläpp, tömning av sopor m.m. samt frågor rörande destruktion av uttjänta fritidsbåtar."

15.2 Inledning

Det ökande antalet fritidsbåtar har medfört att de miljövårdsproblem som härrör från dessa alltmer uppmärksammats. Utnyttjandet av fritidsbåtar kan ge upphov till miljövårdsproblem främst i följande avseenden.

1. Nedskräpning genom sopor m.m.
2. Utsläpp av toalettavfall i vatten
3. Bensin- och oljespill samt avgaser från båtmotorer
4. Giftiga bottenfärger
5. Destruktion av uttjänta båtar
6. Buller

När det gäller dessa miljövårdsfrågor kommer utredningen i det följande att redovisa vissa förslag syftande till att mera generellt komma till rätta med föreliggande problem. Härutöver kan det emellertid i många fall finnas behov av särskilda åtgärder för att lokalt eller regionalt förhindra olägenheter från miljövårdssynpunkt av trafik med fritidsbåtar. Utredningen har vid sin behandling av säkerhetsfrågorna pekat på angelägenheten av att bättre möjligheter skapas för att reglera eller förbjuda trafik med vissa slag av båtar inom särskilda områden. Utredningen vill i detta sammanhang framhålla att sådana trafikreglerande åtgärder i många fall också är motiverade från miljövårdssynpunkt. Utredningen har som tidigare nämnts erfarit att översyn av bestämmelserna i sjötrafikförordningen pågår inom kommunikationsdepartementet. Avsikten därmed är bl.a. att vidga möjlig-

heterna att av miljöhänsyn ingripa t.ex. med förbud mot motorbåttrafik inom särskilt känsliga vattenområden. Utredningen vill understryka behovet av att sådana möjligheter ges i ökad utsträckning.

15.3 Åtgärder för att förhindra nedskräpning genom sopor m.m. från fritidsbåtar

15.3.1 Gällande bestämmelser

Föreskrifter om skydd mot nedskräpning finns i 23 § naturvårdslagen (SFS 1964:822 med ändring 1970:891). Enligt lagen skall var och en tillse att han ej skräpar ned utomhus vare sig i naturen eller inom bebyggda områden med plåt, glas, plast, papper, avfall eller annat. Enligt uttalande i lagens förarbeten avses med naturen både mark- och vattenområden. Lagen föreskriver vidare att hälsovårdsnämnd vid vite kan förelägga den som vållat eller eljest är ansvarig för nedskräpning eller osnyggande i naturen att iordningställa platsen samt vidtaga erforderliga förebyggande åtgärder för framtiden. Om sådant föreläggande inte efterkommes inträder, enligt kommunala renhållningslagen (SFS 1970:892), i regel skyldighet för kommunen att själv ombesörja städningen. Kommunen skall därvid kunna vidta åtgärder på den försumliges bekostnad.

Kommunala renhållningslagen föreskriver också skyldighet för kommun att till allmän avtjälpningsplats eller allmän destruktionsanläggning forsla orenlighet som härrör från hushåll samt hushållsavfall och därmed jämförligt avfall. Detta lagstadgade s.k. renhållningsmonopol omfattar avfall från såväl permanentbebyggelse som fritidsbebyggelse, campingområden, gästhamnar o.d. Länsstyrelse kan, när särskilda skäl föreligger, befria kommun från skyldigheten att ta hand om avfall. I en inom jordbruksdepartementet upprättad promemoria (Ds Jo 1974:4) med förslag till renhållningskungörelse föreslås vissa tillämpningsbestämmelser som ger kommunen större möjligheter än f.n. att själv bestämma den närmare omfattningen av renhållningsverksamheten i glesbygd.

Frågor rörande utsläpp av olja, avloppsvatten, fasta ämnen m.m. från fartyg eller båt regleras numera i lagen (SFS 1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Jämlikt lagens 4 § får Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer, i fråga om annat avfall som härrör från fartygets drift än olja, meddela föreskrifter för att förebygga att vattnet förorenas. Enligt kungörelsen (SFS 1972:278) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg skall sådana föreskrifter meddelas av chefen för marinen i fråga om örlogsfartyg och av statens naturvårdsverk i fråga om andra fartyg. De båda myndigheterna skall därvid samråda med varandra samt med socialstyrelsen och sjöfartsverket. Några föreskrifter av det slag som här avses har ännu inte meddelats av naturvårdsverket. I avvaktan härpå gäller de

föreskrifter som med stöd av äldre lagstiftning meddelats av länsstyrelserna. Enligt dessa föreskrifter gäller för kusterna och vissa insjöar förbud att tömma ut skadeverkande vätskor, sopor, köksavfall och andra liknande föremål som kan komma att flyta på vattnet. Förbud gäller däremot inte beträffande utsläpp av toalettavfall.

Frågan om åtgärder för att motverka vattenförorening från fartyg genom bl.a. utsläpp av fast avfall och toalettavfall har också tagits upp internationellt. I mars 1974 undertecknade de sju Östersjöstaterna i Helsingfors en konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö. Konventionen innehåller bestämmelser om förhindrande av föroreningar såväl från landbaserade källor som från fartyg. I en särskild artikel föreskrivs att de fördragsslutande parterna skall vidtaga särskilda åtgärder för att minska skadliga verkningar av trafik med nöjesbåtar i Östersjöområdet. Dessa åtgärder skall bl.a. avse ändamålsenliga mottagningsanordningar för avfall från nöjesfartyg. Konventionen har ännu inte ratificerats av Sverige.

Också inom IMCO pågår arbete på att utarbeta internationella regler rörande utsläpp från fartyg av bl.a. fast avfall och toalettavfall.

15.3.2 Förslag år 1970 från naturvårdsverket angående fritidsbåtarnas vattenvårdsfrågor

För att undersöka vilka åtgärder som kan vidtas för att förhindra vattenförorening genom fast avfall och toalettavfall från fritidsbåtar bildade statens naturvårdsverk och sjöfartsverket en samarbetsgrupp för detta ändamål. Resultatet av detta arbete har av naturvårdsverket redovisats i en skrivelse som överlämnats till utredningen.

Med hänsyn till den omfattning som fritidsbåttrafiken hade och till det faktum att allt fler båtar utrustats med toalett ombord ansåg naturvårdsverket det angeläget att snarast möjligt få fram riktlinjer för hur hanteringen av fritidsbåtarnas avfall borde ske. Verket hade vid en 1969 utförd undersökning kunnat konstatera att antalet småbåtshamnar jämte större gemensamhetsbryggor ökat snabbt. De sanitära anordningarna syntes däremot i regel inte ha byggts ut i samma omfattning. Detta gällde hamntoaletter och i ännu högre grad anordningar för att i hamnarna ta emot latrin från båttoaletterna.

Målsättningen borde enligt naturvårdsverket vara att vid varje hamn och större gemensamhetsbrygga skulle finnas en sanitär station med mottagningsmöjligheter för sopor och minst en toalett. Beträffande mottagning av latrin från båttoaletter borde det vara möjligt att med ganska enkla medel kunna förbättra standarden både kvantitativt och kvalitativt. Sedan en sådan uppbyggnad av mottagningsresurserna skett ansåg naturvårdsverket att en

ändring av lagstiftningen borde aktualiseras för att förhindra ett oreglerat utsläpp från fritidsbåtarnas toaletter. Det torde dock enligt naturvårdsverkets mening vara svårt att motivera en särbehandling av fritidsbåtarna i förhållande till övrig sjöfart varför även de större fartygens utsläpp borde regleras i samband med en sådan skärpning av lagstiftningen.

Med hänsyn till att en slamsugningsservice syntes kunna byggas ut relativt lätt över hela landet ansåg verket övervägande skäl tala för att mottagningsstationer vid småbåtshamnar och eventuella andra platser, t.ex. tankstationer, i första hand utrustades för att ta emot latrin från kemtoaletter.

I promemorian erinrades vidare om att Kungl. Maj:t anvisat medel från anslaget "Åtgärder till Fritidsbåttrafiken" till en försöksverksamhet med upprättande av sopstationer och toalettanordningar. Denna försöksverksamhet borde enligt naturvårdsverket utökas till att avse även latrinmottagning. Det syntes lämpligt att denna till en början skedde i några större småbåtshamnar i Stockholms och Göteborgs skärgårdar.

Naturvårdsverkets förslag har remissbehandlats, varvid flertalet remissorgan understrukit vikten av att åtgärder vidtas för att motverka vattenföroreningar från fartyg.

15.3.3 Utredningens överväganden och förslag

I takt med det växande antalet fritidsbåtar har nedskräpningen i de mera frekventerade båtområdena - främst landets skärgårdar - ökat så starkt att det funnits anledning tala om ett miljöproblem.

För att söka möta denna utveckling startade naturvårdsverket 1970 i samarbete med Stockholms läns landsting och kommuner i Stockholms skärgård ett försök med utsättande av sop- och toalettstationer - s.k. sopmajor - i de mest besökta naturhamnarna. Till uppförande av anläggningarna utgick statsbidrag med 90 % av kostnaden. Försöket följdes upp med intensiv propaganda av kampanjen "Håll Skärgården Ren".

Försöksverksamheten har slagit väl ut och visar klart att nedskräpningen kan begränsas. Verksamheten har senare utvidgats till att omfatta även Göteborgs och Bohus län samt Östergötlands skärgårdar och Vänern. Totalt har t.o.m. båtsäsongen 1974 ca 250 st. sopmajor placerats ut genom resp. kommuners försorg och i regel med statligt bidrag till anläggningskostnaderna som i genomsnitt nu kan beräknas till ca 5 000 kr. per sopmaja.

Gjorda erfarenheter visar att systemet med sopmajor i hög grad bidragit till att nedskräpningen minskat. Utredningen föreslår därför att den nuvarande bidragsmöjligheten skall finnas kvar och förstärkas. Betydande områden -

såväl i kustområdena som i de större insjöarna - återstår nämligen att förse med sop- och toalettstationer och vissa kompletteringar inom redan fungerande områden är även önskvärda. Utredningen föreslår att utbyggnaden av nätet med sopmajor sker under en femårsperiod och uppskattar bidragsbehovet till ca 500 000 kr. per år eller totalt 2,5 milj. kr. under femårsperioden. Dessa medel bör utgå från båtfonden. Vid propagandan mot nedskräpning och information om utbyggnaden av nätet med sopmajor bör båtregistret utnyttjas.

Som framgår av utredningens förslag angående statsbidrag till hamnar m.m. anser utredningen det angeläget att statsbidrag i vissa fall även skall kunna utgå till driften av sådana sanitära anläggningar vilka tillkommit med statsbidrag. Bidragsmöjligheten motiveras av att sopmajorna ofta placeras i kustkommuner, där de till väsentlig del utnyttjas av andra än kommuninnevånarna.

Genom en utbyggnad av systemet med sopmajor och genom fortsatt informationsverksamhet bör man enligt utredningens bedömning i huvudsak kunna komma till rätta med nedskräpningsproblemen när det gäller fritidsbåtar. Som tidigare nämnts gäller vid kusterna och i vissa insjöar förbud mot utsläpp av fast avfall. Bestämmelserna, som utfärdats av länsstyrelserna med stöd av tidigare gällande lagstiftning, är emellertid inte helt enhetliga och täcker inte heller alla vattenområden med fritidsbåttrafik av någon omfattning. Det är därför enligt utredningens uppfattning angeläget att naturvårdsverket med stöd av 1972 års lagstiftning om åtgärder mot vattenförorening från fartyg snarast utfärdar enhetliga bestämmelser innebärande generellt förbud mot utsläpp av fast avfall från fritidsbåtar.

När det gäller utsläpp av toalettavfall från båtar direkt i vattnet föreligger som tidigare nämnts inget direkt förbud f.n. Naturvårdsverket har emellertid enligt nu gällande lagstiftning möjlighet att utfärda förbud även vad gäller sådant avfall. Vid lagens tillkomst förutsattes att frågan om särskilda föreskrifter för fritidsbåtar i dessa avseenden skulle tas upp efter förslag av fritidsbåtutredningen.

Enligt fritidsbåtundersökningen var 1971 endast en mindre del - 2,7 % eller ca 13 000 - av de svenska fritidsbåtarna försedda med toalett ombord. Med hänsyn till den ökning av fritidsbåtbeståndet som beräknas ha skett sedan undersökningen genomfördes kan nu ca 15 000 fritidsbåtar antas ha fast toalett ombord. Ca 5 000 av dessa torde ha s.k. slutet system - de övriga har alltså toalett med utsläpp av avfall som går direkt ut i vattnet. Även huvuddelen av de slutna systemen töms dock i övervägande antalet fall i vattnet.

Enligt beräkningar som gjorts inom naturvårdsverket motsvarar detta utsläpp från båttoaletterna ett årligt orenat utsläpp från ett samhälle med

ca 3 800 innevånare. Härtill kommer att utsläppen från båttoaletterna är utspridda längs Sveriges kust, varför något märkbart sanitärt problem härav hittills inte kan sägas ha uppstått. Det bör dock uppmärksammas att fritidsbåtarnas utsläpp huvudsakligen sker sommartid och alltså sammanfaller med t.ex. badsäsongen samt även att denna typ av förorening till väsentlig del koncentreras till naturhamnar etc. Lokalt kan därför problem förekomma.

Utredningen anser inte att det f.n. finns anledning att föreslå ett totalt förbud mot utsläpp av flytande avfall från fritidsbåtar. Bl.a. med tanke på det starkt växande antalet fritidsbåtar i vissa regioner bör dock naturvårdsverket följa utvecklingen på detta område med stor uppmärksamhet och vid behov vidta åtgärder, t.ex. föreskriva att utsläpp endast får ske på visst minimiavstånd från strand.

Nya fritidsbåtar bör emellertid enligt utredningens uppfattning förses med toalett med slutet system. Utredningen föreslår därför att från den 1 januari 1976 förbud skall gälla mot att installera eller låta installera båttoalett med direktutsläpp eller att sälja ny båt med sådan toalett. Förbudet bör även gälla ny installation i gammal båt. En bestämmelse av detta slag kan meddelas av sjöfartsverket efter samråd med statens naturvårdsverk med stöd av 5 § kungörelsen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Övergången till toalett med slutet system bidrar till att lösa föroreningsproblemet med latrinutsläpp i naturhamnar etc., men för att uppnå full effekt av detta system krävs också uppbyggnad av mottagningsanordningar för avfall från sådana toaletter. Sådana mottagningsanordningar bör i första hand skapas vid hemmahamnarna, men även på andra lämpliga platser. Tekniskt kan denna fråga i dag sägas vara löst och ett mindre antal småbåtshamnar har redan utrustats med mottagningsstation bestående av t.ex. en vakuumtank med pump och tömningsslang. Vid dessa stationer kan antingen avfallet pumpas direkt ur toalettbehållaren utan att denna avlägsnas ur båten eller behållaren tömmas i en särskild tömningsvask i anslutning till vakuumtanken. Kostnaden för en sådan mottagningsstation kan på grund av lokala förhållandena och olika krav på anläggningens storlek variera från ca 5 000 kr. till ca 15 000 kr. Utredningen anser det angeläget att en kedja av mottagningsstationer för avfall från båttoaletter med slutet system successivt byggs upp i småbåtshamnar, främst i regioner med stort antal fritidsbåtar. Sådana stationer bör - liksom vad utredningen föreslår beträffande andra sanitära anläggningar i småbåtshamnar - vara bidragsberättigade och statsbidrag utgå med högst 50 % av anläggningskostnaden. Utredningen beräknar att ett femtiotal sådana mottagningsstationer kan bli anlagda per år under en femårsperiod. Med en genomsnittlig anläggningskostnad av ca 10 000 kr. och ovan föreslagna bidragsprocent ger detta ett medelsbehov på 250 000 kr. per år eller totalt 1,25 milj.kr. på hela femårsperioden. Dessa medel bör liksom övriga bidrag till hamnarna utgå från båtfonden.

15.4 Bensin- och oljespill samt avgaser från båtmotorer

Oljespill från båtmotorer kan bero på bl.a. dåligt underhållna motorer, slarv vid tankstationer och varv samt medveten tömning av använd olja i vattnet. Studier rörande vattenförorening genom trafik i sötvatten med båtar med utombordsmotorer har skett i bl.a. USA, Tyskland och Norge och avsett främst smakpåverkan på fisk och ekologiska skador. Aktuella ämnen synes vara koloxid, koldioxid, bly och kolväten. Någon aktuell svensk undersökning rörande omfattningen och effekterna av förorening genom bensin- och oljespill samt avgaser från båtmotorer föreligger inte. Enligt vad utredningen erfarit har emellertid naturvårdsverkets omgivningshygieniska avdelning under våren 1974 påbörjat visst undersökningsarbete rörande dessa former av förorening från fritidsbåtar.

Enligt utredningens uppfattning är det önskvärt med ökad information, t.ex. via båtregistret till ägarna av här aktuella båttyper, till båtklubbarna, till personalen vid tankstationer och varv m.fl. om effekterna från vattenvårdssynpunkt av utsläpp av olja och om möjligheterna att förhindra eller begränsa sådana utsläpp. I småbåtshamnar bör vidare anordningar för omhändertagande av använd olja arrangeras, t.ex. i kombination med ovan föreslagna anordningar för mottagning av avfall från båttoaletter. Statsbidrag bör därför kunna utgå också för sådana anordningar. Frågan om behovet av ytterligare åtgärder för att begränsa ifrågavarande typer av föroreningar bör övervägas av naturvårdsverket med utgångspunkt bl.a. från det resultat det ovan nämnda undersökningsarbetet kan komma att ge.

15.5 Giftiga bottenfärger

Enligt beräkningar gjorda inom naturvårdsverket förbrukar ägarna av svenska fritidsbåtar mellan 400 och 450 ton bottenfärg per år. Det primära syftet med dessa färger är att skydda båten och att bibehålla en slät yta, som gynnar båtens fartegenskaper. Beväxning av olika slag på båtens botten förhindras genom att färgen innehåller t.ex. oorganisk koppar eller organiska tennföreningar. Andra giftämnen som nu synes ha utgått ur det svenska färgsortimentet är kvicksilver, arsenik, PCB (polyklorerade bifenyler) och kadmium. Bly förekommer som blymönja, och krom förekommer minimalt. Zink i färgen torde vara utan betydelse. De svenska fritidsbåtarnas årligen förbrukade bottenfärg beräknas innehålla ca 100 ton koppar och ca 10 ton tenn.

För att uppnå maximal effekt vad gäller att förhindra växtlighet på båtens botten konstrueras färgen så att den långsamt löses av vattnet och en "färsk" färgyta således ständigt exponeras. Föroreningen genom dessa bottenfärger sker dels under båtsäsongen, dels vid vårrustning och höstrengöring. Vid vårrustning slipas i regel lager av gammal färg bort och giftet kan då tränga

ned till grundvattnet eller föras ut i strandvattnet. Vid detta arbete - liksom vid påstrykningen av ny färg - kan risker föreligga för den som andas in färgstoff eller giftigt slipdamm. Förgiftningssymtomen upplevs speciellt som ögonirritation. Koppar synes i detta sammanhang mindre allvarligt, men de organiska tennföreningarna verkar på det centrala nervsystemet. Under båtsäsongen torde den kraftigaste föroreningen genom bottenfärgerna ske i hamnar eller i livligt trafikerade farleder - speciellt då i trånga vatten med liten vattenomsättning. De risker som är förenade med giftiga bottenfärger bedöms som särskilt stora i sötvatten, medan i saltvatten koppar, tenn och bly relativt snabbt förmodas gå i sedimenten.

Möjligheter till ingripande mot användningen av bottenfärger finns enligt lagen (SFS 1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor. Lagen ställer bl.a. upp ett allmänt aktsamhetskrav för all användning av produkter som kan befaras medföra skada på människor eller i miljön. I kungörelsen (SFS 1973:334) om hälso- och miljöfarliga varor föreskrivs vidare att färger innehållande PCB inte får säljas, överlåtas eller användas yrkesmässigt utan tillstånd. I fråga om bottenfärger innehållande andra ämnen som kan befaras medföra skada på människor eller i miljön förekommer däremot f.n. ingen närmare reglering. Enligt vad utredningen erfarit har emellertid inom naturvårdsverket påbörjats en undersökning rörande hälso- och miljörisker till följd av användningen av skeppsbottenfärger. Sedan denna undersökning genomförts avser produktkontrollnämnden ta upp frågan om behovet av närmare reglering av användningen av olika ämnen i sådana färger.

15.6 Buller

Buller, som härrör från fritidsbåtar är föremål för utredning inom trafikbullerutredningen. Fritidsbåtutredningen har därför inte tagit upp bullerproblemen. Trafikbullerutredningen som väntas lägga fram förslag i frågan i slutet av 1974 kommer emellertid inte, enligt vad fritidsbåtutredningen erfarit, att behandla frågan om åtgärder mot sådant buller som båtägaren själv utsätts för. Bullret inne i båtarna är emellertid också i många fall ett betydande problem. Det är därför enligt utredningen angeläget att de myndigheter som kommer att behandla frågan om buller från fritidsbåtar också beaktar denna aspekt på bullerproblemet.

Fritidsbåtutredningen, som samrått med trafikbullerutredningen, förutsätter att båtmyndigheten och sjöfartsverkets provningssektion (kap. 7) bereds tillfälle att delta i den närmare utformningen av de normer m.m. som kan bli resultat av bullerutredningens förslag. Fritidsbåtutredningen förutsätter även att det praktiska arbetet vad avser kontroll etc. läggs på provningssektionen.

15.7 Destruktion av uttjänta fritidsbåtar

Uttjänta fritidsbåtar har i många fall i den mån de övergivits vid stränderna eller sänkts på grunt vatten utgjort miljöproblem. Genom att trä varit det dominerande skrovmaterialet har dock båtarna i regel inom relativt överskådlig tid förintats eller utan större olägenhet kunnat brännas eller på annat sätt förstöras eller användas.

Genom plastens genombrott som skrovmaterial har situationen emellertid radikalt förändrats. Som bl.a. fritidsbåtundersökningen visar kom plasten in i bilden som skrovmaterial i början av 1960-talet och från ungefär 1965 har utveckligen gått mycket snabbt. I början av 1970-talet svarade plastbåtarna för ca 70 % av det årliga nytillskottet i fritidsbåtbeståndet och siffran torde f.n. vara ännu högre - vissa bedömare nämner 90 %.

Även de tidigast tillverkade plastbåtarna torde i betydande omfattning ännu vara i bruk, men förr eller senare kommer självfallet det tillfälle då även en plastbåt betraktas som uttjänt och färdig att skrotas. Problemet uppstår då hur destruktionen skall ske. Någon generell metod som kan rekommenderas existerar inte såvitt utredningen kunnat finna. Återanvändning av materialet förekommer inte. Att bränna upp skroven är teoretiskt möjligt, men skapar andra miljöproblem i form av luftförorening. Båtarnas storlek gör det vidare i regel omöjligt att ta emot dem på de kommunala sopförbränningsstationerna. Hithörande frågor synes hittills inte ha särskilt beaktats i de olika utredningar rörande avfallshanteringen inom skilda regioner som gjorts under senare år.

Problemet är ännu relativt begränsat, men kan inom överskådlig framtid väntas bli av ansenlig storlek. Fr.o.m. 1965 beräknas i genomsnitt ca 30 000 fritidsbåtar årligen ha tillförts beståndet. Redan detta år uppgick andelen plastbåtar till ca 30 % av nytillskottet eller ca 10 000 båtar och detta antal har alltså senare stigit till uppskattningsvis ca 25 000 plastbåtar per år. Fr.o.m. en ännu okänd tidpunkt kan alltså ett mycket betydande antal plastbåtar väntas bli utrangerade varje år.

Eftersom fritidsbåtar f.n. som regel inte registreras saknas i de flesta fall möjlighet att spåra ägaren till en övergiven båt. Omhändertagandet och destruktionen av den blir därför ofta ett problem för det allmänna. Som tidigare sagts har problemet hittills - framför allt därför att trä varit det dominerande skrovmaterialet - varit av liten omfattning. I och med att plastmaterial alltmera kommit till användning vid båtbyggandet finns det anledning att uppmärksamma olika frågor i samband med att båten anses uttjänt. Till detta kommer den snabba ökningen av antalet båtar.

Frågan har länge varit aktuell för bilarnas del. För dessa finns detaljerade bestämmelser om såväl registrering som avregistrering. Sistnämnda regle-

ring har bl.a. till funktion att kontrollera att fordonen inte blir herrelösa, dvs. någon måste ha ansvaret för fordonet tills det skrotas eller på annat sätt upphör att existera inom landet.

Reglerna när det gäller fordons avregistrering återfinns i bilregisterkungörelsen (SFS 1972:599, ändrad senast 1974:104) 59 - 61 §§. För avregistrering fordras (59 §) skriftlig anmälan av ägaren till länsstyrelse. Grund för avregistrering föreligger i följande fall

1. om ägaren visar att fordonet förstörts eller att annan åtgärd vidtagits, som gör sannolikt att fordonet ej mera kommer att brukas i trafik,

2. om fordonet ändrats så att det ej längre är att hänföra till fordonsslag, för vilket registreringsplikt föreligger,

3. om fordonet registrerats i det militära fordonsregistret,

4. om det visas att fordonet varaktigt utförts ur riket,

5. om fordonet frånhänts ägaren genom brott och ej anträffats inom två år därefter.

Länsstyrelse kan avregistrera fordonet utan särskild ägareanmälan om någon av de omständigheter som anges i 1, 3, 4 eller 5 föreligger. För avregistrering efter anmälan att fordonet varaktigt förts ut ur riket krävs bevis om registrering utomlands eller att fordonet förtullats i samband med införsel i annat land.

I samband med anmälan enligt 59 § bilregisterkungörelsen fordras att fordonets registreringsskyltar ges in till länsstyrelsen. När länsstyrelsen själv tar initiativ i ärendet skall skyltarna ges in utan oskäligt dröjsmål.

Oriktiga uppgifter i samband med anmälan som nu sagts kan medföra straffansvar.

Har den som är eller bör vara införd i bilregistret som ägare av registrerat fordon under fem år i följd inte kunnat anträffas för uttagande av skatt, avregistreras fordonet.

Genom de nu redovisade reglerna återfaller ansvaret för fordonet alltid på den senast registrerade ägaren. Återfinns övergivet fordon i naturen faller som regel kostnadsansvaret för omhändertagande och destruktion på denne. Han kan självfallet i vissa fall visa att fordonet frånhänts honom genom brott och på så sätt undgå detta kostnadsansvar.

Under avsnittet om registrering i kap. 10 redogör utredningen för huvud-

principerna i det system för obligatorisk registrering av båtar som utredningen lägger fram. Regler om avregistrering för dessa båtar bör även införas. Ägaren får härigenom möjlighet att slippa erlägga avgift för båt som han inte längre använder. Härigenom undviks t.ex. att inaktuella anteckningar blir stående kvar i registret. Vidare uppnås samma möjligheter som i fråga om fordon att vända sig mot den senast antecknade ägaren, när samhället tillfogas kostnader för omhändertagande och destruktion av båten. Utredningen förordar därför att regler om avregistrering av fritidsbåt införs. Bestämmelserna bör i huvudsak utformas efter mönster från bilregisterkungörelsen. Det är sålunda angeläget att båtägaren åläggs att på lämpligt sätt styrka att båten förolyckats eller på annat sätt förstörts innan avregistrering får ske. Vidare bör avregistrering ske när båten efter ombyggnad inte längre utgör sådan egendom eller när den inte längre används inom Sveriges sjöterritorium.

Utredningen har i avsnitt 10.8 angivit hur man i princip tänkt sig utformningen av registreringsbestämmelserna. Häri upptas också regler om avregistrering. Som påpekas i registreringskapitlet förutsätter utredningen att den närmare detaljutformningen av reglerna får ankomma på en särskild arbetsgrupp, som skall utforma reglerna i nära samarbete med den arbetsgrupp som tillsatts inom justitiedepartementet för frågor om fartygsregistrering.

I övrigt bör enligt utredningens uppfattning frågan om destruktion av fritidsbåtar behandlas i anslutning till den planering av avfallshanteringen i övrigt som f.n. sker inom stat och kommun.

15.8 Sammanfattning

Utredningen ser det som ett krav för en tillfredsställande utveckling av det svenska båtlivet att de föroreningsproblem, som har samband med fritidsbåtarna och med det båtliv som baseras på utnyttjandet av dessa båtar, blir lösta. Betydande delar av dessa problem kräver kraftiga insatser vad avser information och propaganda. Det föreslagna båtregistret kan bli ett effektivt instrument i detta arbete genom att möjliggöra såväl generella insatser som mera selektiva sådana, riktade till exempelvis vissa regioner, ägarna av vissa båttyper etc. Dessutom kan det under vissa förhållanden ge uppgifter om vem som senast varit ägare till båt, som funnits övergiven. Härigenom får samhället möjligheter till kontroll av dessa uttjänta båtar.

Utredningen anser att den föreslagna båtmyndigheten på detta område har viktiga arbetsuppgifter, där samarbetet med såväl olika statliga och kommunala organ som båtfolket och dess organisationer har stor betydelse. Den av utredningen föreslagna anknytningen av fritidsbåtfrågorna till natur-

vårdsverket bör underlätta detta arbete.

Medelsbehovet för de av utredningen föreslagna åtgärderna på detta område beräknas under en femårsperiod på ca 750 000 kr. per år eller totalt 3,75 milj. kr. under hela perioden. Härtill kommer det av utredningen föreslagna statsbidraget till driftskostnaderna för vissa sopmajor. Dessa kostnader påverkas bl.a. av utbyggnadstakten för systemet under femårsperioden. Utredningen föreslår att 200 000 kr. anslås för detta ändamål för femårsperiodens första år. Samtliga dessa kostnader - eller i inledningsskedet 950 000 kr. - bör inrymmas under det belopp utredningen föreslår som statsbidrag till hamnar m.m. Kostnaderna för information och propaganda rörande föroreningsfrågorna inryms under de medel utredningen föreslår bli anvisade för bl.a. information, utbildning, organisationsstöd etc. Denna verksamhet bör således integreras i en rad aktiviteter i båtmyndighetens och båtorganisationernas arbete.

16 Båtorganisationerna m. m.

16.1 Båtlivets organisationer

Det svenska båtlivet har tidigt organiserats - lokalt och centralt - för att lösa båtfolkets olika gemensamma problem och för att ta tillvara båtlivets intressen.

1905 bildades Svenska Seglarförbundet. 1923 Svenska Kryssarklubben och 1928 Sveriges Motorbåtsunion (sedan 1974 Svenska Båtunionen). Dessutom kan nämnas Svenska Kanotförbundet, Svenska Kanotseglarförbundet, Svenska Racerbåtförbundet, Svenska Roddförbundet och Svenska Vattenskidförbundet. De tre förstnämnda riksorganisationerna har tillsammans bildat Sjösportens Samarbetsdelegation som ett samarbetsforum och ett gemensamt remissorgan.

De olika riksorganisationernas verksamhet spänner i princip över hela det svenska båtlivet. Säkerhets-, trygghets- och utbildningsfrågor samt tekniska frågor utgör i större eller mindre utsträckning inslag i samtliga förbunds arbete. Därtill kommer - särskilt för Svenska Kanotförbundet, Svenska Kanotseglarförbundet, Svenska Racerbåtförbundet, Svenska Roddförbundet, Svenska Seglarförbundet och Svenska Vattenskidförbundet - även tävlingsfrågor.

För de lokala båtklubbarna utgör ofta hamn- och uppläggningsfrågorna de dominerande arbetsuppgifterna.

Enligt fritidsbåtundersökningen var 1971 endast ett begränsat antal - ca 12 % - av samtliga fritidsbåtar registrerade i båtklubb. Då det gäller de större fritidsbåtarna var dock organisationsprocenten betydligt högre: 69 % för de större segelbåtarna, 52 % för de ruffade motorbåtarna, 28 % för övriga motorbåtar med mer än 10 hk motorstyrka och 20 % för de mindre segelbåtarna.

Statsbidrag utgår för budgetåret 1974/75 från anslaget Stöd till idrotten: Anläggningsstöd m.m. med 40 000 kr. till Svenska Båtunionen. Från Stöd till idrotten: Organisationsstöd m.m. utgår 771 000 kr. till Svenska Seglarförbundet, 489 000 kr. till Svenska Kanotförbundet, 337 000 kr. till Svenska Roddförbundet, 165 000 kr. till Svenska Vattenskidförbundet, 125 000 kr. till Svenska Racerbåtförbundet och 93 000 kr. till Svenska Kanotseglarförbundet.

16.2 Utredningen

16.2.1 Synpunkter och motiv

Utredningen kan konstatera att båtlivets organisationer har fyllt och fyller

viktiga funktioner på båtlivets samtliga områden. Detta gäller såväl centralt som lokalt. I det senare fallet har ofta båtklubbarna initierat samarbetsformer och ideella arbetsinsatser som haft stor betydelse för båtlivets snabba och positiva utveckling.

Då det gäller säkerhets- och trygghetsfrågorna ser utredningen dessa som gemensamma för båtlivets samtliga organisationer. Från bl.a. denna synpunkt bedömer utredningen den samverkan som kommit till stånd mellan organisationerna genom Sjösportens Samarbetsdelegation som positiv och viktig att vidareutveckla. Inte minst är en sådan fortsatt och utvecklad samverkan angelägen med hänsyn till att utredningen förutsatt organisationernas medverkan och medansvar vid genomförandet av flertalet av de framlagda förslagen. Utredningen vill i detta sammanhang erinra om att det inom riksorganisationerna finns permanenta arbetsgrupper för vissa frågor, nämligen hamn-, miljö-, konsument- och radiofrågor m.m. Arbetsgrupperna täcker hela landet. Utredningen finner detta arbete synnerligen angeläget och värdefullt och anser att organisationerna bör ges ökade resurser härför.

Utredningen har sålunda på ett flertal punkter valt en frivilliglinje - stimulerad med statliga insatser och stödåtgärder - i stället för obligatorier. Detta har skett i förtroende för båtfolket och för båtlivets organisationer och utredningen har förutsatt att organisationer kan och bör få utökade arbetsuppgifter på dessa områden.

Utredningen anser t.ex. beträffande förarutbildningen att denna till väsentlig del bör ske med båtorganisationernas medverkan. Detsamma gäller den grundläggande sjövettsutbildning, som utredningen föreslår bör ges grundskolans elever. Instruktörer och handledare, hämtade från organisationerna och utbildade med stöd av båtmyndigheten, ser utredningen som en av förutsättningarna för att utredningens målsättning i detta avseende skall kunna förverkligas.

Även den av utredningen föreslagna frivilliga säkerhetsbesiktningen av fritidsbåtar förutsätts bli baserad på funktionärer hämtade från organisationerna och utbildade för denna uppgift.

En rad andra frågor av informations- och propagandakaraktär avseende t.ex. olika säkerhetsproblem, konsekvenser av onykterhet till sjöss, försäkring, olycksrapportering, förorening från fritidsbåtar m.m., förutsätter vidare effektiva och målmedvetna insatser från organisationernas sida - utförda med stöd av och resurser från båtmyndigheten. Utredningen får mot denna bakgrund understryka angelägenheten av att riksorganisationerna ges resurser för bl.a. förstärkning av sina kanslier.

Utredningen bedömer även att det växande båtlivet kräver betydande informationsinsatser på andra områden. Det kan gälla gästplats- och hamnförteck-

ningar, seglings- och färdbeskrivningar, privatradioförteckningar, viss grundinformation till nya fritidsbåtägare etc. Till en del torde dessa uppgifter falla inom båtmyndighetens, sjöfartsverkets eller konsumentverkets arbetsområde, men utredningen anser att vissa uppgifter med fördel kan och bör anförtros båtorganisationerna.

I det centrala arbetet med båtlivsfrågorna ger utredningens förslag båtorganisationerna ett nytt och på viktiga punkter betydande inflytande. Utredningen föreslår sålunda ett kraftigt ökat statligt stöd till båtlivet. Detta föreslås bli kompletterat med intäkterna från en avgift erlagd av båtägarna, avsedd att i sin helhet - tillsammans med statsstödet - gå tillbaka till båtlivet för meningsfulla och väl avvägda insatser. Genom en stark representation i naturvårdsverkets nämnd för båtliv bereds båtorganisationerna en ny och reell möjlighet att medverka vid och ta ansvaret för utformandet av de riktlinjer som skall gälla för båtlivets utveckling.

Detta ansvar gör det nödvändigt att båtlivets organisationer vidgar sitt verksamhetsfält och mer än f.n. även bedriver en utåtriktad verksamhet. Det är sålunda angeläget att med olika åtgärder nå ut till de båtägare som i dag står utanför organisationerna.

Båtorganisationernas egna resurser förslår inte för en sådan expansion och det är heller inte rimligt att medlemsavgifter etc. används för sådan verksamhet. Utredningen anser det därför naturligt att en väsentlig del av båtavgifterna - som ju till betydande del erlagts av icke organiserade båtägare - går till organisationerna för detta ändamål.

Utredningen ser det inte som sin uppgift att i detalj föreslå vilka övriga arbetsuppgifter organisationerna bör ta upp eller utvidga. Utöver de ovan nämnda, som är föranledda av utredningens olika förslag, vill utredningen dock peka på några punkter som måste bedömas som väsentliga.

Ungdomsverksamheten inom båtlivet kan ännu ej anses motsvara det intresse för båtliv som existerar bland ungdomen eller de allmänna förutsättningar båtlivet har att utvecklas som ungdomsaktivitet. Det torde finnas betydande möjlighet att med hjälp av det allmänna stöd samhället lämnar till organiserad ungdomsverksamhet utvidga denna aktivitet. Centralt bör organisationerna genom ökade resurser kunna ansvara för utbildning av ledare, framställning av arbetsmaterial etc. Lokalt bör genom samarbete med kommunerna - t.ex. i form av de kommunala båtråd som berörs i kap. 11 - betingelserna kunna skapas för en sådan verksamhet.

Det stora antalet nya eller mera oerfarna fritidsbåtägare torde vidare enligt utredningens uppfattning skapa ett betydande behov av rådgivning i skilda båtfrågor. Det kan gälla ett stort antal moment i båtlivet - planering och genomförande av båtköp, båtplatsfrågan, utbildning, försäkring, båt-

vård etc. Vissa av dessa frågor faller naturligt inom båtmyndighetens, sjöfartsverkets eller konsumentverkets arbetsområden. Enligt utredningens mening finns dock utrymme för initiativ och insatser, där organisationernas sakkunskap och resurser, centralt och lokalt, behövs och bör utnyttjas samt i lämpliga former stödjas.

16.2.2 Förslag

Utredningen anser det väsentligt och nödvändigt att båtlivets organisationer aktivt medverkar i utformningen och genomförande av samhällets insatser för ett säkert, rikt differentierat och vidgat båtliv. Organisationernas verksamhet bör därvid även rikta sig till de båtägare som icke är organiserade.

De nya krav och vidgade arbetsuppgifter som detta innebär för båtlivets organisationer motiverar enligt utredningens uppfattning ökat stöd till dessa. Utredningen föreslår därför att 1 500 000 kr. det första verksamhetsåret anvisas som stöd till båtorganisationerna för deras arbete vad avser säkerhets-, trygghets- och utbildningsfrågor i båtlivet. Den idrottsverksamhet som vissa båtorganisationer bedriver och för vilken statsstöd f.n. utgår (för budgetåret 1974/75 med 1 980 000 kr.), bör liksom tidigare erhålla statsbidrag från anslaget Stöd till idrotten: Organisationsstöd m.m.

17 Båtmyndighet

Huvudansvaret för fritidsbåtfrågorna vilar sedan 1969 på naturvårdsverket, som även administrerar det statliga bidraget till fritidsbåttrafiken. Större delen eller drygt 65 % av detta bidrag, som för budgetåret 1974/75 uppgår till 9,2 milj. kr. går dock vidare till sjöfartsverket som ersättning för detta verks och televerkets serviceinsatser för fritidsbåttrafiken.

Frågor som rör fritidsbåtar och trafiken med dessa handläggs f.n. av en rad olika myndigheter: statens naturvårdsverk, sjöfartsverket, konsumentverket och skolöverstyrelsen. Uppdelningen medför att fritidsbåtfrågorna även berör flera olika departement, nämligen jordbruks-, kommunikations-, handels- och utbildningsdepartementen.

Sjösäkerhetsrådet, som är ett av Kungl. Maj:t utsett och från ovannämnda myndigheter fristående organ, har enligt sin instruktion till uppgift att verka för sjösäkerhet med speciell inriktning på fritidsbåttrafiken.

Vissa frågor rörande lokala trafikföreskrifter för båttrafiken handläggs av länsstyrelserna.

Av ovan nämnda myndigheter har endast naturvårdsverket och sjöfartsverket personal som uteslutande handlägger fritidsbåtfrågor. Naturvårdsverket har en sådan tjänsteman och sjöfartsverket tre - de senare endast verksamma med typprovning av fritidsbåtar. Sjösäkerhetsrådet har vidare en tjänsteman, som helt sysselsätts med säkerhetsfrågor avseende fritidsbåtar.

Utredningen anser det naturligt och i viss mån ofrånkomligt att fritidsbåtfrågorna på grund av sin spännvidd över skilda fack och specialiteter kommit att uppdelas på flera olika myndigheter och huvudmän. Uppdelningen har dock på grund av att för lite satsats på samordning medfört betydande nackdelar, vilka förstärkts genom båtlivets starka utveckling. Utredningen anser det angeläget att dessa nackdelar motverkas genom en mera rationell ordning för den administrativa handläggningen av fritidsbåtfrågorna.

Bland de nackdelar som uppdelningen av fritidsbåtfrågorna medfört vill utredningen nämna att helhetsbilden vad avser insatserna för fritidsbåtarna framstått som splittrad; att den nödvändiga samordningen och avstämningen av de olika åtgärderna försvårats; att oklarhet ofta rått om vad eller av vem initiativ i skilda fritidsbåtfrågor bort tas; att visst dubbelarbete kunnat ske; att tillgängliga personella och ekonomiska resurser varit svåra att utnyttja rationellt och effektivt samt att båtfolket, allmänheten, massmedia och andra samhällsorgan ibland känt osäkerhet om var och av vem skilda fritidsbåtfrågor handläggs etc.

Utredningen föreslår i sitt betänkande väsentligt utökade insatser från samhällets sida för en positiv utveckling av båtlivet. Till en del gäller det en

fortsättning och intensifiering av redan existerande insatser, till en del helt nya åtgärder. Flertalet insatser kan sägas syfta till att öka tryggheten och säkerheten i båtlivet och därigenom även förbättra båtfolkets utbyte av sin verksamhet. Detta gäller bl.a. förslagen avseende typprovning och säkerhetsbesiktning, intensifierad förar- och sjövettsutbildning, utvidgad information till båtfolket, förbättrad utprickning och väderleksinformation, effektivare olycksrapportering och utökad bearbetning av materialet från denna, registrering av vissa båtar etc. Ett annat område för väsentligt förstärkta insatser är byggande av hamnar för fritidsbåtar. På flera punkter föreslår utredningen en försöksverksamhet - avsedd att ligga till grund för framtida ställningstaganden - under en femårsperiod.

I flertalet av här nämnda förslag förutskickar utredningen väsentligt utbyggda och avgörande insatser från båtfolket genom båtlivets organisationer - utformade och utförda i nära samverkan med den statliga administrationen för båtlivsfrågorna. Förslagen bygger även på att ledningen av de samhälleliga insatserna utformas så att dessa blir enhetliga och väl samordnade och att båtfolket genom sina organisationer ges medinflytande och ansvar även på central statlig nivå.

Att efter mönster från idrotten och jakten ge båtlivets organisationer viss myndighetsfunktion har utredningen, med hänsyn till bland annat den oklara organisationsbilden och den relativt låga organisationsprocenten främst bland de många ägarna till mindre fritidsbåtar, bedömt som olämpligt och orealistiskt. Det nödvändiga inflytandet och medansvaret för båtfolket/båtorganisationerna anser utredningen måste lösas på annat sätt.

Beträffande finansieringen av de statliga insatserna för båtlivet föreslår utredningen en ovanligare form, som innebär att ett ökat statligt bidrag (jämfört med nuläget) i en fond - båtfonden - sammanförs med intäkterna från en årlig avgift för registrerade fritidsbåtar. Med fondens medel - vilka i princip kommer att bestå av 2/3 statligt bidrag och 1/3 båtavgifter - skall huvuddelen av de samhälleliga insatserna för fritidsbåtarna finansieras.

Vad gäller fondens användning förutskickar utredningen väsentligt inflytande och medansvar från båtfolket/båtorganisationernas sida. Motiveringen för denna ordning är dels att båtfolket till väsentlig del medverkar vid finansieringen av insatserna och dels att det bedöms viktigt att de som närmast har intresse av dessa insatser också får inflytande och ansvar vid utformningen av dem.

Ett förverkligande av utredningens intentioner förutsätter sålunda dels en väl sammanhållen och smidigt fungerande administration av samtliga samhälleliga insatser avseende fritidsbåtarna, dels demokratiska och effektiva former för medinflytande från båtfolket/båtorganisationerna samt tillvara-

tagandet av dessas sakkunskap och aktiviteter på båtlivets olika områden. Statsförvaltningen bör kunna anpassas och utvecklas till att tillgodose dessa krav.

Utredningen anser inte att den nuvarande administrationen vad gäller fritidsbåtfrågorna tillfredsställande fyller dessa krav. Den inledningsvis berörda splittringen på olika myndigheter och huvudmän är en allvarlig svaghet och en annan - sannolikt i viss mån beroende på denna splittring - är de otillräckliga personella och ekonomiska resurserna. Det framstår sålunda för utredningen som omöjligt att naturvårdsverket - som således sedan 1969 formellt har huvudansvaret för fritidsbåtfrågorna - med endast en handläggande tjänsteman på detta område skall kunna uppfylla de stora krav som ett omfattande och snabbt expanderande båtliv ställer på initiativ, lednings-, samordnings- och uppföljningsverksamhet samt handläggning av bidragsärenden o.d.

Utredningen bedömer det inte som angeläget eller önskvärt att bygga upp en stor och personalstark statlig administration för det svenska båtlivet utan anser att de uppsatta målen - trots båtlivets omfattning och expansion - kan nås med begränsad personalstyrka och väl organiserade och understödda insatser från båtfolket/båtorganisationerna. En viss personalförstärkning jämfört med nuläget bedömer dock utredningen som ofrånkomlig och angelägen.

Inledningsvis har utredningen konstaterat att det är naturligt och i viss mån ofrånkomligt att fritidsbåtfrågorna på grund av sin spännvidd kommit att beröra flera olika myndigheter och huvudmän. Med hänsyn till detta och till det redovisade behovet av samordning beträffande samtliga insatser för båtlivet och av medinflytande för båtfolket/båtorganisationerna, anser utredningen det viktigt och angeläget att ett effektivt organ skapas för denna samordning och detta medinflytande. Det är vidare betydelsefullt att detta organ även medger att kommunerna - som utredningen bedömer får allt större betydelse för båtlivet - får sina synpunkter och intressen företrädda.

Utredningen föreslår därför inrättandet av en statlig nämnd för båtliv. Nämndens huvuduppgift skall vara att uppmärksamt följa båtlivets utveckling samt att planera och initiera de samhälleliga insatserna för detta med målsättningen att ge förutsättningar för en positiv utveckling av ett säkert och väl fungerande båtliv. Härvid är det av särskild vikt att söka bredda båtlivet till att i lika grad omfattas av alla befolkningsgrupper.

Nämnden skall beakta att båtfolkets/båtorganisationernas sakkunskap omsorgsfullt tillvaratages och att dessas aktiviteter i lämpliga former får förstärka och komplettera de statliga och kommunala insatserna.

Nämnden skall årligen till Kungl. Maj:t avge förslag rörande anslagsfram-

ställning samt disposition i stort av medel ur båtfonden. Inom ramen för av Kungl. Maj:t givna anvisningar skall nämnden svara för den ledande funktionen vid fördelningen av tillgängliga medel samt göra prioriteringar och ge riktlinjer för denna verksamhet.

Båtnämnden skall utses av Kungl. Maj:t. I nämnden skall ingå representanter för båtlivet, berörda myndigheter och organisationer samt för kommunintresset. Med en omfattning av förslagsvis nio ledamöter - jämte personliga suppleanter - bör detta krav kunna tillgodoses. Utredningen återkommer till denna fråga.

Vid behandling av frågan om nämndens status och administrativa kapacitet har utredningen prövat olika tänkbara alternativ.

En fristående fritidsbåtmyndighet av typ ämbetsverk anser utredningen inte erforderlig eller rationell. Verksamhetsområdet är trots båtlivets stora och växande omfattning relativt begränsat och det är framför allt svårt att tillräckligt klart avgränsa från andra uppgifter, som redan åvilar existerande myndigheter. Personalmässigt torde en självständig båtmyndighet bli en relativt liten enhet, men ändå - för att administrativt fungera tillfredsställande - komma att kräva onödigt stora personella resurser.

En anknytning av nämnden till en redan existerande myndighet med angränsande arbetsuppgifter minimerar behovet av utökade administrativa resurser. Anknytningen måste väljas så att man får närhet och effektiv kontakt med verksamhetsområden av särskild betydelse för båtlivet, varigenom en väsentlig del av samordningsuppgiften underlättas.

Utredningen har funnit att en anknytning av nämnden till existerande myndighet kan diskuteras beträffande statens naturvårdsverk och sjöfartsverket.

Naturvårdsverket har huvudansvaret för de åtgärder och den planering som berör det rörliga friluftslivet och verket handlägger vidare sådana natur- och miljövårdsfrågor, som i hög grad är sammankopplade med båtlivet och dess behov och problem. Detta gäller inte minst vattenvården. Viktigt med hänsyn bl.a. till de betydande inslagen av tävlingsverksamhet som finns i en del av båtlivet är även naturvårdsverkets uppgifter vad avser idrottsanläggningar etc. Utredningen konstaterar även att naturvårdsverket så sent som 1969 av Kungl. Maj:t tillagts uppgiften att ansvara för fritidsbåtfrågorna.

Sjöfartsverket är central förvaltningsmyndighet för de ärenden som rör sjöfarten och sjösäkerheten. Enligt verkets instruktion skall verksamheten bedrivas med inriktning huvudsakligen på handelssjöfarten. Under beaktande av sjösäkerhetens krav skall verksamheten bedrivas med i princip full kostnadstäckning som mål. För fritidsbåtarna innebär denna målsättning,

som nämnts, att huvuddelen eller ca 65 % av det statliga bidraget till fritidsbåttrafiken fått disponeras för ersättning av verkets service för fritidsbåtarna vad avser farleder, sjöräddning etc. Utöver denna bidragsfinansierade verksamhet bedriver sjöfartsverket sedan 1971 på uppdrag av Kungl. Maj:t viss frivillig typprovning av fritidsbåtar, bekostad huvudsakligen genom avgifter uttagna av båttillverkarna.

Utredningen har vid sina överväganden funnit det olämpligt och praktiskt svårt att - oavsett om den skisserade fritidsbåtenheten skulle placeras vid statens naturvårdsverk eller vid sjöfartsverket - helt koncentrera alla fritidsbåtfrågor till ett enda av dessa verk. Det måste bedömas som orealistiskt att naturvårdsverket från sjöfartsverket skulle överta verksamheten vad avser typprovning, sjöräddning och den praktiska delen av farledsverksamheten etc. för fritidsbåtarna och bygga upp en egen organisation för dessa uppgifter.

För sjöfartsverket å sin sida torde det te sig främmande att, genom övertagandet av hela ansvaret för båtlivskomplexet, för en betydande del av sin verksamhet behöva tillämpa ett synsätt som starkt skiljer sig från de strikta kostnadstäckningsprinciper, som verket har att tillämpa för sina huvudsakliga arbetsuppgifter. Även om en sådan lösning teoretiskt är möjlig skulle en total koncentration av båtlivsfrågorna och ansvaret för dessa till sjöfartsverket rycka ut denna aktivitet ur sitt naturliga sammanhang med frilufts- och naturvårdsfrågorna - ett sammanhang som så sent som 1969 fick Kungl. Maj:t att föra över fritidsbåtfrågorna från sjöfartsverket till naturvårdsverket.

Till detta kommer att konsumentverket - oavsett om typprovningsverksamheten och säkerhetsbesiktningen avseende fritidsbåtar och utrustningen till dessa skulle placeras vid sjöfartsverket eller naturvårdsverket - enligt sin instruktion skall förmedla konsumentupplysning till allmänheten rörande t.ex. fritid, resor etc., således även beträffande fritidsbåtar och utrustning till dessa. Vissa frågor rörande den högre utbildningen av fritidsbåtförare är vidare knutna till sjöbefälsskolorna och torde därför svårligen helt kunna flyttas från skolöverstyrelsen.

Utredningen har dock inte funnit att dessa svårigheter utgör oöverstigliga problem då det gäller att förverkliga utredningens intentioner. Utredningen bedömer det som viktigt att varje båtlivsfråga fackmässigt handläggs där förutsättningarna att lösa den är bäst. Det kan enligt utredningens uppfattning inte bli fråga om att samtliga - även de för ett ämbetsverk väsensfrämmande - verksamhetsgrenarna avseende fritidsbåtarna koncentreras till ettdera av de aktuella verken, utan endast att huvudansvaret för båtlivsfrågorna och samordningen av dessa samlas på ett ställe. Denna lösning bygger på den föreslagna båtnämnden med dess övergripande och samordnande funktion. Det ämbetsverk, till vilket nämnden får sin administrativa

anknytning, får därigenom också ett ansvar för samordningen. Utredningen återkommer till den frågan.

För en administrativ anknytning av nämnden till sjöfartsverket kan sägas tala verkets ansvar för hela sjötrafiken. Utredningen bedömer trafikmomentet i fritidsbåtlivet som viktigt, men inte på något sätt lika dominerande som i den övriga sjöfarten. Den motordrivna fritidsbåten beräknas ha en årlig genomsnittlig körtid på 65 - 100 timmar. Båtlivets tidsmässigt mest betydande delar består istället av moment där fritidsbåten fungerar som fritidsbostad, baspunkt för rörligt friluftsliv och hjälpmedel vid aktiviteter som bad, fiske etc. För samtliga dessa aktiviteter är miljöfrågorna - inte minst vattenvården - av stor betydelse.

Dessa senare funktioner är enligt utredningens uppfattning avgörande argument för att huvudansvaret för båtlivsfrågorna bör ligga kvar hos statens naturvårdsverk. Utredningen föreslår därför att nämnden för båtliv funktionsmässigt och administrativt anknytes till naturvårdsverket. Denna ordning - som alltså i princip inte innebär någon förändring gentemot nuvarande förhållande - påverkar inte sjöfartsverkets ställning som ansvarig myndighet vad avser sjötrafiken och sjösäkerheten. Nämnden ger den nödvändiga formen för samordningen av bl.a. sjötrafikens krav och övriga insatser för båtlivet.

Genom att anknyta båtnämnden till naturvårdsverket uppstår frågan om verkets formella och reella ansvar för nämndens funktion. Sålunda förutsätts att nämndens kansli utgörs av en båtlivsenhet i verkets organisation. Detta förhållande måste leda till att i synnerhet verkets generaldirektör får ett ansvar för verksamheten.

En lösning av denna fråga ser utredningen möjlig däri, att nämnden blir naturvårdsverkets nämnd för båtliv. Nämndens status får likväl sin prägel av att den inrättas av Kungl. Maj:t, som också anger de föreskrifter som skall gälla för nämnden samt utser dess ledamöter jämte ordförande. Vidare bör beaktas att nämnden skall ha till uppgift att årligen avge anslagsframställning samt förslag angående medelsdisposition till Kungl. Maj:t.

Av instruktionen för naturvårdsverket bör framgå att verket givits ifrågavarande myndighetsuppgifter på båtlivets område, men att dessa uppgifter inom verket ankommer på verkets nämnd för båtliv enligt de närmare föreskrifter Kungl. Maj:t lämnar. Nämnden kommer på så sätt att för båtlivets vidkommande fylla den funktion verkets styrelse har för verkets övriga ansvarsområden. Generaldirektören i verket måste emellertid ha ett ansvar också för nämnden och dess verksamhet. Utredningen anser att detta bör komma till uttryck genom att generaldirektören förordnas att vara ledamot och tillika ordförande i nämnden. Administrativt bör nämndens kansli utgöra en självständig byrå med egen administrativ chef under naturresursav-

delningen.

Båtlivsbyrån skall som huvuduppgift ha att ge underlag för och verkställa nämndens beslut i anledning av dess funktion att leda och samordna samtliga statliga insatser avseende fritidsbåtarna. Byrån skall handlägga frågor rörande utbildning av båtförare, förmedla information i olika båtfrågor, bearbeta och publicera material från småbåtsregistrering och olycksrapportering, verka för ökad säkerhet vad avser fritidsbåtar, administrera bidrag till hamnar, uppläggningsplatser, sanitära anordningar etc., medverka i naturvårdsverkets handläggning av frågor rörande föroreningar från fritidsbåtar samt eventuell destruktion av uttjänta fritidsbåtar etc.

Sjöfartsverket skall liksom tidigare ha hand om verksamhet rörande farleder, sjöräddning etc. vad avser fritidsbåtar. Omfattningen av t.ex. utprickning för båtlivets räkning samt i vilka områden denna i första hand skall utföras blir emellertid beroende av de prioriteringar och den medelstilldelning för detta ändamål som nämnden beslutar. Verket skall även - i samråd med nämnden - bedriva typprovning och säkerhetsbesiktning av fritidsbåtar. Sjöfartsverkets kostnader vad avser insatserna för fritidsbåttrafiken skall - i den mån dessa inte blir täckta genom särskilda serviceavgifter - täckas med medel ur båtfonden enligt de beslut nämnden fattar när den hos fackmyndigheten beställer eller avtalar om ifrågavarande fackmässiga arbeten. Beträffande kostnaderna för sjöräddning hänvisar utredningen till vad den i kap. 14 anfört därom.

Konsumentverket skall i samråd med nämnden och sjöfartsverket förmedla information och konsumentupplysning avseende fritidsbåtar och utrustning till dessa. Underlaget för denna informationsverksamhet skall vara materialet från sjöfartsverkets typprovnings- och besiktningsarbete samt från sådan provning av övrig utrustning för båtlivet som sjöfartsverket eller konsumentverket i samråd med fritidsbåtenheten bedriver eller initierar.

Skolöverstyrelsen skall medverka vid utbildning och examination i den högre förarutbildningen och tillsammans med nämnden utarbeta och fastställa läroplan för denna undervisning.

Sjösäkerhetsrådet i dess nuvarande form föreslås upphöra och dess arbetsuppgifter skall överflyttas till nämnden.

Den tekniska granskning som statens vägverk f.n. genom sitt hamnprojekteringskontor utför på uppdrag av naturvårdsverket avseende ansökningar om bidrag vid anläggandet av småbåtshamnar etc. bör inte längre förekomma annat än i undantagsfall.

Registreringen av båtar enligt utredningens förslag skall ske vid det sjöfartsregister som planeras bli inrättat vid Stockholms tingsrätt. Kostnaderna

för registreringen skall täckas genom en särskild registreringsavgift som inbetalas till båtfonden och utbetalning till registermyndigheten sker via båtlivsbyrån. Nämnden beslutar om framtagning av statistik och annat material ur registret och ersättning för sådant arbete skall utgå från båtfonden.

Utredningen skiljer således på den planerande, samordnande, beställande och medelstilldelande myndighetsfunktionen och den fackmässigt verkställande uppgiften. Naturvårdsverket avses genom dess nämnd för båtliv helt svara för den förstnämnda kategorin uppgifter, medan fackmyndigheter som t.ex. sjöfartsverket, men i förekommande fall också naturvårdsverket, utför den sistnämnda verksamheten. Härigenom undvikes dubbelarbete samtidigt som man får en garanti för att uppgifterna blir utförda på ett fackmässigt riktigt och enhetligt sätt. Sjölagen och sjötrafikförordningen gäller för såväl yrkessjöfart som fritidsbåtar, utprickningsmaterial och -system skall givetvis vara enhetligt etc. Beslut rörande omfattningen och lokaliseringen av det som skall göras speciellt för fritidsbåtarna skall emellertid ankomma på den myndighet som har ansvaret för samordningen och för användningen av båtfondens medel.

Vid sammansättningen av nämnden är det viktigt att söka underlätta nämndens samordnande uppgifter genom att en ledamot i nämnden utses på förslag av sjöfartsverket. I övrigt bör i nämnden - med samma motivering - ingå en ledamot på förslag av kommunförbundet, tre ledamöter på förslag av Sjösportens samarbetsdelegation, en på förslag av tullverket/kustbevakningen samt i övrigt ledamöter, förslagsvis två, som kan tillföra nämnden sakkunskap från skilda områden. Som tidigare föreslagits bör naturvårdsverkets generaldirektör förordnas att vara ordförande i nämnden. Med en sammansättning efter dessa linjer skulle nämnden komma att omfatta nio ledamöter.

Utredningen är medveten om att ytterligare sakkunskap skulle kunna knytas till nämnden, t.ex. genom representation från rikspolisstyrelsen, konsumentverket, skolöverstyrelsen, turistföreningen etc. Emellertid är redan med den sammansättning utredningen förordar antalet ledamöter så stort att en utökning kan inverka menligt på nämndens möjligheter att fungera.

För beredning av speciella frågor och som ett stöd för enheten för båtliv i dess arbete avseende t.ex. fördelning av bidrag till hamnbyggande, anordnande av särskilda fritidsbåtfarleder, förmedling av information och utbildning etc. bör nämnden kunna tillsätta delegationer och arbetsgrupper. Härvid kan det bli möjligt att tillgodogöra sig sakkunskap även från myndigheter och organisationer som inte är representerade i nämnden.

Kostnaderna för båtnämnden och dess administration, dvs. byrån för båtliv, bör bestridas av medel ur båtfonden. Det synes inte motiverat att belasta båtfonden med del av kostnaderna för naturvårdsverkets övriga organisation.

18 Finansiering av utredningens förslag

18.1 Utredningens direktiv

Enligt direktiven bör utredningen i samråd med berörda myndigheter göra en översyn av den serviceverksamhet för fritidsbåttrafiken som utförs av bl.a. sjöfartsverket och sjösäkerhetsrådet. Därvid bör bl.a. frågorna om fördelningen av ansvaret för denna verksamhet och om kostnadsfördelningen mellan fritidsbåttrafiken och andra trafikantgrupper klarläggas. Utredningen bör vidare utreda frågan om obligatorisk registrering av vissa slag av fritidsbåtar samt lägga fram förslag till utformning av ett fritidsbåtregister. Utredningens förslag om utformningen av ett sådant register bör liksom övriga förslag vara åtföljt av noggranna kostnadsberäkningar. Utredningen bör vidare lägga fram förslag rörande finansieringen av de åtgärder och det statsstöd som föreslås.

18.2 Nuvarande statsstöd till fritidsbåttrafiken

Huvuddelen av bidragsgivningen till fritidsbåttrafiken sker i dag via naturvårdsverket och utgår från anslaget Stöd till idrotten: Anläggningsstöd m.m. För budgetåret 1974/75 uppgick anslagsposten till 9 200 000 kr. disponerade på följande sätt.

Bidrag till hamnar, till Vänerns seglationsstyrelse samt till täckande av kostnaderna för Falsterbokanalen	2 668 000 kr.
Bidrag till sjöfartsverket och televerket för serviceåtgärder för fritidsbåttrafiken	6 107 000 kr.
Bidrag till sjösäkerhetsrådet	425 000 kr.

Det ovannämnda anslaget avräknas mot bensinskattemedel.

Dessutom utgår budgetåret 1974/75 bidrag till Svenska Seglarförbundet från anslaget Stöd till idrotten: Organisationsstöd m.m. med 771 000 kr. och från samma anslag till Svenska Kanotförbundet 489 000 kr., Svenska Roddförbundet 337 000 kr., Svenska Vattenskidförbundet 165 000 kr., Svenska Racerbåtförbundet 125 000 kr., och till Svenska Kanotseglarförbundet 93 000 kr. Från anslaget Stöd till idrotten: Anläggningsstöd m.m. utgår vidare bidrag med 140 000 kr. till Svenska Turistföreningen för gästhamnsverksamheten samt till Svenska Båtunionen med 40 000 kr.

18.3 Fritidsbåtarna och bensinskatten

Då den särskilda bensinskatten infördes 1925 (prop. 1924:206) diskuterades om motorbåtarna skulle undantas från beskattning eller om den bensinskatt

som de betalade skulle restitueras. Chefen för finansdepartementet ansåg att det inte syntes vara något att erinra mot en drivmedelsskatt för motorbåtar, då dessa mest användes för ändamål som kom lyxförbrukningen nära. Det ansågs dock omöjligt att genomföra en restitution.

I prop. 1935:1 (VI ht s. 85) uttalade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet att man inte längre kunde finna stöd för denna uppfattning. Liksom bilen utvecklats från lyxföremål till ett nödvändigt trafik- och transportmedel på land, hade motorbåten blivit ett kommunikationsmedel på sjön som i stor utsträckning användes för nyttiga ändamål. Departementschefen anförde att man i varje fall torde kunna hävda att så stor del av motorbåtstrafiken tjänade sådana ändamål, att kravet på restitution av bensinskatt betald av båtägare inte längre skäligen kunde avvisas. Ett restitutionsanslag borde därför skapas.

Departementschefen anslöt sig till ett av dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framfört förslag, att någon del av automobilskattemedlen disponerades för ändamål, som tjänade den mindre sjöfartens intressen. Departementschefen ansåg att en begränsning borde ske till bidrag till mindre hamnar och bryggor samt i lämplig utsträckning till smärre farleder. Vidare erinrades om att det efter kusterna ofta är fiskehamnar, som tjänar till förläggnings- och angöringsplatser för den mindre motorbåtstrafiken, varför anslaget borde komma till användning även vid byggande och förbättring av dylika hamnar. 1935 års riksdag anslöt sig till departementschefens synpunkter.

18.3.1 Anslag till fritidsbåttrafiken från bensinskattemedel åren 1935/36 - 1974/75

De för ändamålet anvisade medlen har sedan 1935/36 varit av följande omfattning.

Budgetår	Anslag	Budgetår	Anslag
1935/36	500 000	1949/50	100 000
1936/37	750 000	1950/51	100 000
1937/38	750 000	1951/52	100 000
1938/39	750 000	1952/53	500 000
1939/40	550 000	1953/54	500 000
1940/41	500 000	1954/55	600 000
1941/42	500 000	1955/56	700 000
1944/45	100	1956/57	700 000
1946/47	300 000	1957/58	700 000
1947/48	500 000	1958/59	1 000 000
1948/49	100 000	1959/60	1 000 000

Budgetår	Anslag	Budgetår	Anslag
1960/61	1 000 000	1968/69	2 600 000
1961/62	1 000 000	1969/70	1 000
1962/63	1 000 000	1970/71	5 000 000
1963/64	2 000 000	1971/72	8 500 000
1964/65	3 000 000	1972/73	8 500 000
1965/66	3 000 000	1973/74	9 000 000
1966/67	4 207 000	1974/75	9 200 000
1967/68	4 207 000		

Fr.o.m. 1970 har från anslaget även bestritts fritidsbåttrafikens andel i kostnaderna för fyrar och andra säkerhetsanstalter, för sjöräddningsverksamhet, för kanaler och fördjupade farleder, för sjösäkerhetsrådet m.m. Sedan 1971/72 utgår från anslaget även s.k. samkostnadsbidrag till sjöfartsverket (för budgetåret 1974/75 beräknat till 4 200 000 kr.)

18.3.2 Tidigare beräkningar av den bensinskatt som erläggs av fritidsbåtägarna

Frågan om anslagets storlek i förhållande till den erlagda bensinskatten har flera gånger varit uppe till debatt i riksdagen med anledning av motioner. För att få mera klarhet i frågan hemställde 1955 års riksdag i skrivelse till Kungl. Maj:t om utredningar tid efter annan angående hur mycket bensin, som årligen förbrukas av den mindre sjöfarten och storleken av den härigenom inbetalade bensinskatten. Utredningar har gjorts 1957, 1961 och 1968 och den inbetalade bensinskatten har för 1957 beräknats till 6,8 milj. kr., för 1961 13,4 milj. kr. och för 1968 34 milj. kr.

Till grund för 1968 års siffra torde ha legat den uppskattning av fritidsbåtarnas bensinförbrukning, som gjorts av bilskatteutredningen 1966. Fritidsbåtarnas förbrukning uppskattades då till totalt ca 84 miljoner liter bensin vilket med dåvarande bensinskatt (38 öre per liter) gav en inbetalad bensinskatt av ca 32 milj. kr.

18.3.3 Utredningens beräkningar av den bensinskatt som erläggs av fritidsbåtägarna

Fritidsbåtutredningens inventering av antalet fritidsbåtar i landet hösten 1971 (fritidsbåtundersökningen) ger ej underlag för en beräkning av fritidsbåtarnas drivmedelsförbrukning och den i samband härmed inbetalade bensinskatten. Redan en omräkning av bilskatteutredningens siffror med hänsyn till den aktuella bensinskatten (70 öre per liter) höjer dock den totala summan till ca 60 milj. kr. per år. Härtill kommer dels att fri-

tidsbåtundersökningen visar att antalet fritidsbåtar ökat betydligt från 1966 till 1971, dels att branschorganisationerna anser att båtbeståndet under åren 1972 - 1974 tillförts ytterligare ca 80 000 fritidsbåtar. Avgången av uttjänta fritidsbåtar - som f.n. ej låter sig mätas - gör alla beräkningar osäkra, men en total bränsleförbrukning i storleksordningen 100 miljoner liter förefaller trolig. Med nuvarande bensinskatt skulle detta innebära att fritidsbåtarna årligen tillför statskassan ca 70 milj. kr. Försäljningsformerna vad gäller drivmedel för fritidsbåtar - där endast en del torde distribueras via tappningsstationer vid vattnet - gör exaktare beräkningar omöjliga. Däremot skulle den av utredningen föreslagna registreringen av samtliga motordrivna fritidsbåtar medge säkrare bedömningar på denna punkt.

Utredningen kan alltså konstatera att principen om restitution av bensinskatt inbetald av båtägarna i viss omfattning tillämpats sedan 1935 och fortfarande är aktuell på så sätt att statsanslaget även för budgetåret 1974/75 avräknas mot automobilskattemedlen.

18.4 Utredningens överväganden och förslag

18.4.1 Synpunkter och motiv

Till betydande del avser i det följande redovisade kostnader sådana insatser för båtliv, som redan förekommer, men som utredningen anser bör bibehållas och på vissa punkter förstärkas. Här kan nämnas statsbidraget till hamnar, uppläggningsplatser m.m., farleds- och utpricknings-verksamheten för fritidsbåttrafiken, viss sjöräddningsverksamhet avseende fritidsbåtar etc.

Kostnaderna för dessa insatser täcks f.n. genom statsstöd till fritidsbåttrafiken (för budgetåret 1974/75 9,2 milj. kr.). Detta statsstöd har sedan budgetåret 1935/36 avräknats mot automobilskattemedlen med motiveringen att restitution av de av fritidsbåtägarna inbetalade bensinskattemedlen bör ske.

Utredningen anser att kostnaderna för huvuddelen av de insatser för fritidsbåttrafiken, som utredningen föreslår skall komma till stånd, även fortsättningsvis bör täckas genom sådant statsstöd. Utredningen anser det rimligt att ett betydligt större statsstöd än det nuvarande bör utgå till fritidsbåttrafiken. Detta motiveras främst av båtlivets betydelse som en utbredd och viktig fritidssysselsättning, men också av det faktum att landets fritidsbåtägare årligen torde tillföra statskassan bensinskatt i storleksordningen 70 milj. kr. Huvuddelen av de insatser för båtlivet som hittills finansierats genom sådant statsstöd - och som utredningen alltså föreslår även fortsättningsvis bör finansieras på detta sätt - kan

också sägas hänföra sig till fritidsbåtarnas trafikmiljö, för vilken samhället måste anses ha ett primärt ansvar.

Utredningens övriga förslag - som till stor del utgör nya insatser för båtlivet - hänför sig huvudsakligen till båten och föraren (t.ex. registrering, säkerhetsbesiktning och obligatorisk provning av fritidsbåtar, stöd till förarutbildning, stöd till båtorganisationerna, olika former av information etc.). Även kostnaderna för dessa insatser finner visserligen utredningen rimligt att - med hänsyn bl.a. till båtlivets rekreativa betydelse och till storleksordningen på den av fritidsbåtägarna årligen inbetalade bensinskatten - de täckes genom statsstöd. Redan kostnaderna för de tidigare nämnda insatserna avseende fritidsbåtarnas trafikmiljö kräver dock en uppräkning av det nu utgående statsstödet från ca 9 milj. kr. till ca 25 milj. kr. eller med drygt 175 %. En total finansiering av samtliga förslag genom statsstöd skulle innebära en sådan uppräkning med drygt 275 %.

Med hänsyn härtill och till betydelsen av att de föreslagna, till stor del nya, insatserna för båtlivet inte på grund av bristande medelstillgång försenas eller helt tvingas utgå, har utredningen även diskuterat formerna för att genom uttag av en båtavgift finansiera vissa av de föreslagna insatserna för båtlivet.

Utredningens utgångspunkt vid denna diskussion har dock varit att en eventuell båtavgift oavkortad skall gå tillbaka till båtlivet. Den sammanlagda influtna båtavgiften skall tillsammans med ett årligt statsstöd disponeras för finansiering av insatser och åtgärder som förbättrar betingelserna för det svenska båtlivet och ökar säkerheten i detta. En annan förutsättning har varit att båtfolket och dess organisationer skall ges ett reellt inflytande i sådana beslut som rör båtavgiftens storlek och de disponibla medlens användning. Uttaget av en båtavgift för att tillsammans med statsbidragsmedel finansiera konkreta åtgärder och insatser för båtlivet får alltså ej ses som en beskattning av båtlivet. En sådan är enligt utredningens bestämda uppfattning utesluten med hänsyn till båtlivets karaktär av ur social synpunkt viktig fritidssysselsättning och rekreationsform för stora medborgargrupper, men också därför att båtlivet redan i dag genom erlagd bensinskatt tillför statskassan avsevärt större belopp än vad som i form av statligt stöd utgår till fritidsbåttrafiken.

18.4.2 Allmänna synpunkter angående avgiftsfinansiering av åtgärder avseende friluftsaktiviteter

Frågan om att genom en avgift helt eller delvis finansiera samhälleliga och samlade insatser för vissa frilufts- och fritidsaktiviteter istället för att detta sker enbart med statsstöd via statsbudgeten är enligt utredningens uppfattning intressant ur allmänna principiella synpunkter. Strävandena att

ge de människor som valt att utöva en viss friluftsaktivitet ett större ansvar för och ett ökat inflytande i hur ramarna för denna aktivitets utveckling formas; svårigheten att prioritera mellan samhälleliga insatser för skilda friluftsaktiviteter eller mellan sådana insatser och insatser för andra samhällsbehov; angelägenheten av att inte mer än oundgängligt öka det statliga och kommunala skatteuttaget - detta är några av motiven för en diskussion om avgiftsfinansiering av här aktuella insatser. Följande allmänna krav bör enligt utredningens uppfattning kunna ställas på fritidssysselsättningar, för vilka någon form av avgiftsfinansiering kan diskuteras.

1. Majoriteten av dem som utövar aktiviteten skall vara i yrkesverksam ålder och alltså ha egen inkomst. Typiska ungdomsaktiviteter kan ej komma i fråga.

2. Antalet utövare måste vara så stort att en avgift, vars storlek inte väsentligt påverkar någons möjlighet att utöva aktiviteten, sammantaget ger ett belopp som medger meningsfulla och för aktiviteten positiva åtgärder.

3. Det bör finnas - eller finnas möjlighet till - starka och representativa medlemsorganisationer för utövarna.

4. Aktiviteten skall kräva speciella områden (mark, vatten), särskilda anläggningar och/eller utbyggd serviceverksamhet.

5. Det skall inom aktiviteten finnas en tradition, som redan innebär avgiftsfinansiering, t.ex. av viss service.

Följande allmänna krav bör enligt utredningens uppfattning ställas på ett system för sådan avgiftsfinansiering.

1. Avgiftens storlek måste stå i rimlig proportion till utövarens övriga kostnader för aktiviteten. Den får ej vara av sådan storlek att den väsentligt påverkar möjligheten att utöva aktiviteten.

2. De inbetalade avgifterna skall ingå i en särskild fond, vilken i sin helhet skall användas för insatser som avser den aktuella aktiviteten. Utövarnas organisationer skall ha ett reellt inflytande över beslut som berör avgiftens storlek och de influtna medlens användning.

3. Uppbörd och kontroll avseende avgiften får ej belasta fonden med större kostnader än maximalt 10 % av de årligen influtna medlen.

4. Bestämmelser rörande sådan avgift skall kunna medge hel be-

frielse eller reducering för sådana grupper, där detta kan anses angeläget och lämpligt eller för sådana grupper, som inte i någon form kan tillgodogöra sig sådana insatser som avgiften finansierar

18.4.3 Nuvarande avgiftssystem i Sverige och i Norden

Inom friluftslivet förekommer i Sverige f.n. avgiftsfinansiering vad avser jakten. Sedan 1938 tas ut en lagstadgad jaktvårdsavgift, vilken f.n. uppgår till 36 kr. Antalet jägare är ca 270 000 och den s.k. jaktvårdsfonden tillförs alltså ett årligt belopp på ca 10 milj. kr. Uppbördskostnaden beräknas till knappt en krona per jägare.

I direktiven till den fiskelagsutredning, som tillsatts den 7 november 1973 uttalas att frågan om en avgiftsfinansiering av insatserna avseende fritidsfisket skall utredas. En sådan avgift i samband med fritidsfiske uttas sedan 1951 i Finland och sedan 1964 i Norge. I Danmark är frågan om införandet av en sådan fiskeavgift under utredning.

18.4.4 Synpunkter på en båtavgift

Utredningen konstaterar att båtlivet väl synes fylla samtliga de krav som den ställt upp för att en avgiftsfinansiering bör kunna diskuteras. Huvuddelen av båtägarna är vuxna. Deras antal är betydande. Det finns representativa medlemsorganisationer med en samlande samarbetsdelegation. Båtlivet kräver ansenliga mark- och vattenresurser, samt ett betydande antal anläggningar i form av hamnar etc. och en väl utbyggd samhällsservice vad avser säkerhetsåtgärder, utbildning, renhållning m.m. Inom båtlivet finns en tradition som redan innebär genomförd avgiftsfinansiering av båtplatser etc.

Utredningen konstaterar vidare en tendens - i Sverige och i övriga Norden - att öka finansieringen i form av avgifter vad gäller insatser för vissa friluftsaktiviteter.

Införandet av en båtavgift skulle kunna medföra bl.a. följande fördelar.

1. En kontinuitet skulle skapas i tillgången på medel för viktiga insatser för båtlivet och därigenom även i genomförandet av dessa insatser.

2. Båtägarna skulle genom sina organisationer fortlöpande kunna påverka inriktningen och omfattningen av de samhälleliga insatserna för båtlivet och avgiftsuttagets storlek.

3. Det maximala utnyttjandet av de tillgängliga ekonomiska resurserna skulle underlättas och stimuleras - t.ex. genom ideellt arbete inom och utom medlemsorganisationerna bedrivet med stöd från avgiftsmedel.

4. Prioriteringen vad gäller anslag till båtlivet i förhållande till andra friluftsaktiviteter eller övriga samhällsbehov skulle underlättas.

5. Övriga skattebetalare skulle ej belastas med kostnader för åtgärder för en aktivitet som de själva inte valt att utöva. Detta torde medföra betydande goodwill för båtlivet i dess egenskap av självfinansierande friluftsaktivitet.

18.5 Beräknade kostnader för utredningens samtliga förslag

Utredningen föreslår på en rad punkter nya eller väsentligt utbyggda samhälleliga insatser för det svenska båtlivet. Vissa av utredningens förslag avses bli genomförda successivt under en femårsperiod. I nedanstående sammanställning över de kostnader, som beräknas för genomförandet av utredningens olika förslag, har, där så är möjligt, kostnaden även för nämnda femårsperiod uppskattats. Sammanställningens disposition följer betänkandets kapitelindelning.

Kostnader avseende förarutbildning, sjövettsinformation m.m.

Utredningen föreslår en femårig försöksperiod med intensifierad och kraftigt stimulerad frivillig förarutbildning samt ökad satsning på sjövettsinformation dels till grundskolans elever, dels till vuxna fritidsbåtägare.

Kostnaderna under det första året hänför sig främst till utarbetandet av studie- och informationsamterial, utbildning av instruktörer och handledare etc. och beräknas till 1 000 000 kr. Kostnaderna för hela femårsperioden uppskattar utredningen, då det första året beräknas inrymma vissa initialkostnader, till ca 4 000 000 kr.

Kostnader avseende information och propaganda om nykterhet till sjöss

Utredningen föreslår ej att någon s.k. promilleregel i samband med förandet av fritidsbåt f.n. införes, men ger båtmyndigheten i uppdrag att med hjälp av bl.a. båtregistreringen och den utökade olycksrapporteringen noga följa utvecklingen och om så bedöms erforderligt föreslå åtgärder. Utredningen

föreslår dessutom väsentligt utbyggd information till båtfolket och allmänheten rörande aktuell lagstiftning på detta område och om de risker som är förenade med alkoholförtäring i samband med förandet av fritidsbåt.

Utredningen beräknar kostnaderna för denna information - som delvis förutsätts bli integrerad med annan båtlivsinformation - under det första året till 200 000 kr. För femårsperioden uppskattar utredningen kostnaden - förutsatt att någon promilleregel ej införes under denna tid - till ca 1 000 000 kr.

Kostnader avseende provning, säkerhetsbesiktning och frågor rörande säkerhetsutrustning

Utredningen föreslår att obligatorisk provning av fritidsbåtar successivt införes. Vidare skall säkerhetsbesiktning av stickprovskaraktär ske samt resurser skapas för frivillig säkerhetsbesiktning. Vidare uppdras åt båtmyndigheten att i samråd med sjöfartsverket utarbeta rekommendationer rörande säkerhetsutrustning för olika typer av fritidsbåtar.

Huvuddelen av verksamheten på detta område föreslås bli utförd av en särskild sektion vid sjöfartsverket i samråd med båtmyndigheten och förutsätts bli kostnadstäckt i väsentliga delar genom avgifter. Detta gäller dock ej t.ex. den flygande besiktningen. För den frivilliga säkerhetsbesiktningen genom båtorganisationerna m.fl. föreslår utredningen att en för landet enhetlig taxa tillämpas. För att stimulera denna verksamhet bör möjlighet finnas att med hjälp av båtfondsmedel hålla denna taxa relativt låg.

I inledningsskedet förutskickar utredningen en betydande utbildningsverksamhet avseende bl.a. frivilliga besiktningsmän, rekryterade från båtorganisationerna, samt sjöfartsverkets inspektionspersonal. Kostnaderna under första verksamhetsåret uppskattar utredningen till 1 500 000 kr. För femårsperioden är kostnaderna beroende av den successiva utbyggnadstakt, som bedöms möjlig och lämplig.

Kostnader avseende information rörande ansvarsförsäkring

Utredningen föreslår att någon obligatorisk ansvarsförsäkring f.n. ej införes, men att information om värdet av den vanliga båtförsäkringen - vilken i regel inrymmer även en ansvarsdel - lämnas båtägarna, bl.a. genom båtregistret. Denna information bedömer utredningen bör ligga i båtförsäkringsbolagens intresse, varför någon särskild kostnadspost på denna punkt ej upptagits.

Kostnader avseende olycksrapportering m.m.

Utredningen föreslår en effektivare rapportering av fritidsbåtolyckorna och en intensivare bearbetning av materialet från denna.

Resultatet härav föreslår utredningen årligen skall publiceras. Utredningen föreslår vidare att resurser skall skapas för att genom någon form av haverikommission närmare kunna studera allvarligare eller principiellt särskilt intressanta fritidsbåtolyckor på olycksplatsen.

Kostnaderna under det första verksamhetsåret uppskattar utredningen till 150 000 kr. och för femårsperioden ca 750 000 kr.

Kostnader avseende registrering, båtstatistik m.m.

Utredningen föreslår registrering och numrering av alla fritidsbåtar med motor och/eller segel. Antalet registreringspliktiga båtar uppskattas vid registreringens införande till ca 360 000 st.

Båtregistret föreslås bli samordnat med det båtregister, som enligt Kungl. Maj:ts beslut den 14 juni 1974 skall läggas upp vid Stockholms Tingsrätt. Samma registermyndighet föreslås alltså svara för samtliga skepps- och båtregister. En särskild arbetsgrupp föreslås bli tillsatt för vidare utredning av en mängd detaljfrågor avseende båtregistrets innehåll, registerärendenas behandling m.m. samt för val av lämpligt ADB-system.

Kostnaderna för fritidsbåtregistreringen föreslås bli täckta genom att varje registrerad båt erlägger en årlig grundavgift till båtfonden. Vid uttag av nationalitetshandling etc. erläggs särskild avgift.

Kostnaderna för fritidsbåtregistret och därmed sammanhängande arbetsuppgifter avseende statistik etc. beräknar utredningen mot bakgrund av infordrade offerter och den planerade samordningen med övrig fartygsregistrering till 2 500 000 kr. Härtill beräknar utredningen för särskilda kostnader i samband med registrets uppläggning 1 000 000 kr.

Kostnader avseende bidrag till hamnar, uppläggningsplatser m.m.

Utredningen föreslår att statsbidrag liksom tidigare skall utgå för anläggandet av hamnar, uppläggningsplatser etc. men utsträckas till att avse samtliga kostnader vid anläggandet av fritidsbåthamnar med undantag för kostnaderna vid byggandet av klubbhus. Bidragsprocenten bör liksom tidigare vara högst 50 % av anläggningskostnaden. Vid anläggandet av gästplatser i fritidsbåthamnar i den omfattning och inom de områden som

båtmyndigheten bedömer behövligt skall vidare bidrag med högst 70 % av anläggningskostnaden utgå. Med hänsyn till föreliggande bidragsbehov - f.n. ca 70 milj. kr. - föreslår utredningen att totalt 16 400 000 kr. per år under en femårsperiod bör anvisas för detta ändamål. I detta belopp ingår 250 000 kr. per år avsedda att i form av högst 50 % statsbidrag utgå till byggandet av mottagningsstationer i hamnarna för avfall från båttoaletter. Utredningen föreslår vidare att som en komplettering till bidragsmöjligheten en lånemöjlighet skapas för anläggandet av sådana fritidsbåthamnar som byggs och administreras av båtklubb. De närmare bestämmelserna för denna låneform bör enligt utredningen utarbetas av båtmyndigheten. 1 000 000 kr. per år under femårsperioden bör anvisas för detta ändamål. Återbetalade medel bör tillföras båtfonden för ny utlåning.

Slutligen föreslår utredningen att bidrag med högst 90 % av anläggningskostnaden bör utgå till s.k. sopmajor i vissa områden. 500 000 kr. per år bör anvisas för detta ändamål. Statsbidrag med högst 30 % av den totala kostnaden bör vidare - efter båtmyndighetens prövning - kunna utgå till driften och skötseln av dessa anläggningar. Ett villkor för detta bidrag skall dock vara att de aktuella kostnaderna fördelas mellan stat, landsting och kommun. Utredningen föreslår att 200 000 kr. anvisas för detta ändamål det första verksamhetsåret. De totala kostnaderna under första verksamhetsåret uppskattar utredningen till 18 100 000 kr. För hela femårsperioden beräknas kostnaden till ca 90 500 000 kr.

Kostnader avseende utprickning, farleder m.m.

Utredningen anser att ett alltmer omfattande och utvecklat båtliv kräver särskilda farleder och utprickning - med därmed sammanhängande sjömätning etc. - för fritidsbåtar. Med hänsyn till bl.a. kostnadsaspekten anser dock utredningen att utbyggnadstakten i detta arbete bör avvägas av nämnden för båtliv. Kostnaderna för denna verksamhet är enligt utredningens uppfattning svårbedömda - dels beroende på att försöksverksamheten med särskild utprickning för fritidsbåtar ännu ej avslutats, dels därför att de nuvarande kostnaderna redovisas i en specificerad del och en samkostnadsdel. För budgetåret 1974/75 utgör den specificerade delen 382 000 kr. och samkostnaden 4 200 000 kr. Utredningen anser det angeläget att en mera specificerad redovisning av samtliga kostnader kommer till stånd för att möjliggöra båtmyndighetens bedömning.

För det första verksamhetsåret föreslår utredningen att 6 500 000 kr. anvisas för detta ändamål. Hela samkostnaden ingår då i detta belopp.

Kostnader avseende vädertjänst för fritidsbåtar

Utredningen anser det angeläget att väderinformationen för fritidsbåtarna förbättras, bl.a. genom mindre prognosområden, mera båtlivsanpassat innehåll i prognoserna och effektivare distribution av dessa. Försöksverksamhet i detta avseende inom SMHI bör komma till stånd. Kostnaderna för väderinformationen bör liksom tidigare bestridas över SMHI:s bidragsanslag.

Kostnader avseende sjöräddning för fritidsbåtar

Utredningen anser att den del av sjöräddningsverksamheten avseende fritidsbåtar som i dag debiteras fritidsbåttrafiken (dvs. insatser utförda av sjöfartsverket och televerket) i likhet med samhällets övriga räddningsverksamhet och sjöräddningsinsatserna utförda av andra organ (t.ex. polis, tullverk och försvar) bör kostnadstäckas över statsbudgeten och ej bestridas av medel som avser fritidsbåttrafiken. Vid bifall till detta förslag beräknas således inga kostnader avseende sjöräddning komma att belasta båtlivsbudgeten.

Bibehålles däremot det nuvarande systemet för kostnadstäckning avseende sjöräddningsinsatserna för fritidsbåtar föreslår utredningen att de fasta kostnaderna för sjöfartsverkets och televerkets insatser endast belastar fritidsbåttrafiken med 20 % av totalkostnaden och de rörliga kostnaderna endast med en andel som står i relation till den redovisade tidsåtgången för dessa insatser (för 1972 - 73 ca 45 %).

Kostnaderna för sjöräddningsverksamheten avseende fritidsbåtar beräknas enligt det senare alternativet till högst ca 750 000 kr. för det första verksamhetsåret. I den mån den under avsnittet farledskostnader berörda samkostnadsandelen även avser sjöräddningsverksamheten inom sjöfartsverket gäller även här att en specificerad redovisning är angelägen.

Kostnader avseende information om föroreningsfrågor

Utredningen föreslår information avseende förorening och nedskräpning genom bl.a. oljespill och skeppsbottenfärg samt propaganda mot sådan och annan förorening förorsakad av fritidsbåtar. Verksamheten bör integreras med övrig information på båtlivets område och ske bl.a. genom båtorganisationerna och med hjälp av fritidsbåtregistret.

Kostnaden beräknas för första verksamhetsåret till 50 000 kr. och för femårsperioden till 250 000 kr.

Kostnader avseende båtmyndigheten

Utredningen föreslår att ansvaret för båtlivsfrågorna liksom tidigare ligger hos naturvårdsverket. Till verket knyts en statlig nämnd för båtliv med representanter för berörda myndigheter och båtlivets organisationer. För handläggningen av båtlivsfrågorna föreslås vidare en båtlivsenhet placerad vid naturresursavdelningen i verket. Övriga båtlivsfrågor handläggs på uppdrag av nämnden för båtliv av sjöfartsverket och registermyndigheten. Båtlivsenheten föreslås inrymma personal för handläggning av bl.a. frågor som berör statsbidrag till anläggandet av hamnar etc., förarutbildning, båtlivsinformation, bearbetning av material från olycksrapportering m.m. Vidare skall sjösäkerhetsrådets nuvarande arbetsuppgifter åvila nämnden och båtlivsenheten.

Kostnaderna för båtmyndigheten beräknas första verksamhetsåret till 800 000 kr. och för femårsperioden till ca 4 400 000 kr.

Kostnader avseende stöd till båtorganisationerna

Utredningen anser att en betydande del av ansvaret för båtlivsinsatserna kan och bör läggas på båtlivets organisationer. Det gäller bl.a. utbildnings- och informationsfrågorna, den frivilliga säkerhetsbesiktningen, allmän rådgivningsverksamhet i fritidsbåtfrågor m.m. Utredningen anser det vidare väsentligt att dessa insatser utsträcks till att omfatta även båtägare som står utanför organisationerna och ungdom inom och utom skolans ram.

Denna vidgade verksamhet motiverar enligt utredningens uppfattning ökade statsbidrag till båtlivets organisationer. Utredningen föreslår att första verksamhetsåret anvisas 1 500 000 kr. som organisationsstöd. Utredningen förutsätter att Svenska Seglarförbundet, Svenska Kanotförbundet, Svenska Roddförbundet, Svenska Vattenskidförbundet, Svenska Racerbåtförbundet och Svenska Kanotseglarförbundet liksom tidigare från anslaget Stöd till idrotten: Organisationsstöd erhåller bidrag avseende organisationernas idrottsverksamhet.

Kostnader avseende övrig båtlivsinformation

En betydande del av utredningens förslag förutsätter en omfattande informations- och upplysningsverksamhet i olika båtlivsfrågor. Vissa av dessa har berörts i särskilda avsnitt i det föregående, men dessutom torde krävas information om t.ex. hamnar, gästplatser, sjötrafik- och sjösäkerhetslagstiftning, säkerhetsutrustning m.m.

Informationsverksamheten bör enligt utredningens uppfattning bedrivas av

båtmyndigheten, båtorganisationerna eller i samverkan mellan dessa. Utredningen föreslår att 150 000 kr. första verksamhetsåret anvisas för sådan båtlivsinformation.

Totalt innebär således utredningens förslag en båtlivsbudget för första verksamhetsåret på 34 200 000 kr.

18.6 Utredningen

18.6.1 Synpunkter och motiv

Utredningen finner starka skäl tala för en årlig båtavgift i enlighet med tidigare anförda riktlinjer och föreslår att en sådan införes. Som förutsättningar för detta förslag ser utredningen dels att de influtna avgiftsmedlen ingår i en särskild fond för båtlivet över vars användning båtfolket/ båtorganisationerna ges ett reellt inflytande, dels att statsstöd i proportionen 2:1 jämfört med de influtna avgiftsmedlen även årligen tillförs fonden.

Genom den båtregistrering, som utredningen föreslår - främst för att få underlag för en planering av insatserna för båtlivet, ge en klar identitet åt den enskilda fritidsbåten, skapa möjlighet för direkt information till och kontakt med den enskilde båtägaren och för att kunna genomföra och följa upp den satsning på en frivilliglinje, som utredningen valt beträffande t.ex. utbildning, ansvarsförsäkring etc. - skapas samtidigt det administrativa system, som är en förutsättning för en för såväl båtägare som myndighet enkel och billig lösning på frågan om avgiftsuppbörd och kontroll.

I enlighet med sitt tidigare förda resonemang angående viss avgiftsfinansiering av båtlivsinsatserna, har utredningen diskuterat vilken årlig avgift som skulle behöva tas ut för att täcka ett belopp som är hälften så stort som det statliga anslaget till båtlivsfonden.

Utredningen har föreslagit att alla fritidsbåtar med motor och/eller segel skall registreras. Beträffande antalet sådana båtar har utredningen i sina beräkningar utgått från fritidsbåtundersökningen enligt vilken antalet här aktuella fritidsbåtar hösten 1971 uppgick till ca 300 000 st. Utredningen bedömer att en registrering kan träda i kraft tidigast under budgetåret 1975/76 och uppskattar nettoökningen av båtbeståndet fram till denna tidpunkt - i förhållande till fritidsbåtundersökningens siffror - till ca 20 %. Detta skulle innebära att ca 360 000 fritidsbåtar i inledningsskedet skulle komma att ingå i det föreslagna registret.

Utredningen anser det rimligt att samtliga registrerade fritidsbåtar erlägger en enhetlig grundavgift avsedd att i första hand täcka kostnaderna för registrering, information till alla båtägare i vissa säkerhets- och andra viktiga

båtlivsfrågor, olycksrapportering etc. Denna båtavgift föreslår utredningen utgå med 20 kr. per båt. Den totala intäkten av denna enhetliga grundavgift beräknar utredningen till ca 7 200 000 kr.

Den tredjedel av den totala statliga båtlivsbudgeten, som utredningen föreslår skall täckas genom avgift, beräknas i inledningsskedet uppgå till totalt ca 11,4 milj. kr. Fördelat lika på samtliga båtar som föreslås bli registrerade skulle detta belopp utöver den enhetliga grundavgiften kräva en tilläggsavgift på ca 12 kr. per båt eller totalt en avgift på ca 32 kr. En sådan enhetlig båtavgift - lika för alla registrerade båtar - skulle enligt utredningens bedömning innebära fördelar från bl.a. uppbörds- och informationssynpunkt. Utredningen anser heller inte att en årlig total båtavgift i storleksordningen 30 kr., för att finansiera för båtägarna positiva båtlivsinsatser, kan sägas på något avgörande sätt påverka möjligheten att utöva båtliv för den som i övrigt anser sig ha resurser att förvärva och äga fritidsbåt.

Flera skäl kan dock anföras för en differentiering av den avgiftsdel, som utredningen valt att kalla tilläggsavgift. Fritidsbåtbeståndet är - som bl.a. fritidsbåtundersökningen visar - sammansatt av båtar av starkt varierande storlek, med olika motorstyrka/segelarea och med skiftande användningsområden och permanent placering. Rättviseskäl synes tala för att den totala båtavgiftens storlek bör stå i rimlig relation till dessa faktorer. För en differentiering kan t.ex. anföras att de större och/eller motorstarkare fritidsbåtarna sannolikt i större utsträckning än övriga utnyttjar farleder, uthamnar, gästplatser etc.; att båtar som permanent är placerade i mindre sjöar och vattendrag endast i begränsad omfattning kan utnyttja vissa anordningar för båtlivet samt att vissa jollar och mindre segelbåtar främst används av ungdom.

Utredningen anser därför att en differentiering av tilläggsavgiften bör ske, men är medveten om att en sådan, speciellt om den skall innebära flera avgiftssteg, medför svårlösta gränsdragningsproblem, komplicerar uppbörd och kontroll och - i varje fall i ett inledningsskede - försvårar informationen om avgiften till båtägarna. Flertalet av dessa problem kan väntas bli lösta om differentieringen sker först sedan registreringen genomförts. Materialet från denna kan då användas för att bedöma hur gränsdragningen skall ske och vilka ekonomiska konsekvenser denna får. Vidare kan registret utnyttjas för information direkt till ägaren av varje registrerad båt rörande avgiftens storlek etc. Utredningen ser detta som ett motiv för en - i ett inledningsskede - enhetlig total båtavgift.

Utredningen har diskuterat olika förslag till differentiering av tilläggsavgiften och sökt bedöma effekten av dessa. En tänkbar gräns är t.ex. om motorstyrkan över- eller understiger 10 hk eller om segelarean över- eller understiger 10 m^2. Antalet registrerade båtar under en sådan gräns kan beräknas

till ca 220 000 st. Förutsatt att dessa enbart skulle erlägga den föreslagna enhetliga grundavgiften på 20 kr. per båt skulle det redovisade medelsbehovet (ca 11,4 milj.kr.) ge övriga båtar (ca 140 000 st.) en tilläggsavgift på ca 30 kr. per båt eller en total båtavgift på 50 kr. per båt och år.

Med denna fördelning blir det totala utfallet att de minsta avgiftsbelagda båtarna - 220 000 st. - tillhopa svarar för ca 4 400 000 kr., medan tillskottet från de större - 140 000 till antalet - blir ca 7 000 000 kr. Avgiftssumman skulle alltså fördela sig med knappt 40 % på de 220 000 mindre båtarna och med drygt 60 % på de större.

Utredningen anser att en sådan differentiering av rättviseskäl bör komma till stånd redan vid registreringens införande. En årlig tilläggsavgift på 30 kr. bör alltså erläggas av sådana registrerade fritidsbåtar, vilkas motorstyrka överstiger 10 hk och/eller vars segelarea överstiger 10 m^2, medan övriga båtar endast skall erlägga grundavgift med 20 kr.

Sedan registreringen genomförts bör dock en differentiering även av tilläggsavgiften ske. Denna bör avse de största och/eller motorstarkaste fritidsbåtarna och syfta till att dessa skall erlägga en tilläggsavgift som är dubbelt så stor som den vilken erläggs av övriga båtar, som är pliktiga att erlägga tilläggsavgift. Med utgångspunkt från här föreslagna avgifter (grundavgift 20 kr., tilläggsavgift 30 kr.) skulle en sådan utbyggd differentiering för de största fritidsbåtarna ge en tilläggsavgift på 60 kr. och en total årlig båtavgift för denna grupp på 80 kr.

Utredningen vill understryka att det totala båtavgiftsuttaget även vid en sådan utvecklad differentiering endast skall uppgå till ett belopp som motsvarar hälften av statsanslaget till båtfonden och alltså täcka en tredjedel av den totala statliga båtlivsbudgeten. En högre tilläggsavgift för de största fritidsbåtarna torde således antingen kunna medge en lägre sådan avgift för de mindre fritidsbåtarna eller möjliggöra en vidgad båtlivsbudget, varvid förutsättes att statsanslaget ökas i motsvarande grad med dubbla beloppet.

Som utredningen anfört i registreringsavsnittet bör möjlighet till dispens från registreringsskyldigheten inte öppnas med hänsyn till framför allt de säkerhetsintressen, som anförs som skäl för registrering.

När det gäller båtavgiften kan däremot enligt utredningens mening vissa skäl föreligga, som bör medföra befrielse från eller nedsättning av tilläggsavgiften och eventuellt även grundavgiften.

Utredningens förslag om båtavgift omfattar endast fartyg, som enligt anteckning i fartygsregistret inte användes yrkesmässigt. Det torde dock enligt utredningens uppfattning även inom denna grupp finnas båtar, vars

betydelse för ägarens och/eller dennes familjs försörjning och allmänna levnadsvillkor motiverar befrielse från eller nedsättning av båtavgiften.

Dispens innebärande befrielse från eller nedsättning av båtavgiften bör därför, då särskilda skäl föreligger, efter ansökan kunna meddelas av nämnden för båtliv som inhämtat länsstyrelsens yttrande.

18.6.2 Förslag

Utredningen föreslår att samtliga registrerade fritidsbåtar erlägger en grundavgift på 20 kr. per båt. Båtar med motorstyrka överstigande 10 hk och/eller segelarea överstigande 10 m^2 föreslås vidare erlägga en tilläggsavgift på 30 kr. Efter registreringens genomförande bör - på grundval av registreringsmaterialet och efter förslag från nämnden för båtliv - en differentiering även av tilläggsavgiften ske syftande till att de större fritidsbåtarna bör erlägga dubbelt så stor tilläggsavgift som övriga båtar. Det samlade båtavgiftsuttaget skall dock alltid årligen ligga på en nivå, som svarar mot hälften av det statliga anslaget till båtlivsbudgeten. Dessa båtavgiftsmedel tillsammans med anvisat statsanslag utgör båtfonden. Dispens, innebärande befrielse från eller nedsättning av båtavgiften, bör då särskilda skäl härför föreligger efter hörande av länsstyrelsen kunna meddelas av nämnden för båtliv.

Tabell 1. Totalt antal hamnar och förtöjningsplatser

Län	Fritidsbåthamn som ägs och förvaltas av kommun		Fiskebåtshamn som ägs av kommun med platser för fritidsbåtar		Fritidsbåthamn som ägs av annan än kommun eller båtklubb		Fiskebåtshamn som ägs av annan än kommun med platser för fritidsbåtar		Fritidsbåthamn som ägs eller förvaltas av båtklubb		TOTALT	
	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser
Stockholm	84	7 600	-	-	93	5 500	1	10	170	15 300	348	28 410
Uppsala	6	540	2	90	5	150	2	40	5	690	20	1 510
Södermanland	24	3 200	1	15	18	1 150	-	-	12	1 390	55	5 755
Östergötland	13	1 840	1	35	15	410	2	50	13	730	44	3 065
Jönköping	6	670	-	-	2	30	-	-	2	70	10	770
Kronoberg	9	230	-	-	-	-	-	-	5	190	14	420
Kalmar	28	1 750	2	65	11	360	6	110	8	440	55	2 725
Gotland	7	320	6	275	-	-	8	180	-	-	21	775
Blekinge	15	1 590	7	140	1	70	-	-	2	150	25	1 950
Kristianstad	4	310	4	400	8	470	4	270	3	100	23	1 550
Malmöhus	21	3 700	13	675	6	440	4	240	4	270	48	5 325
Halland	10	1 680	-	-	11	570	1	100	8	730	30	3 080
Göteborgs och Bohus	59	9 100	18	1 570	134	12 730	23	2 050	12	960	246	26 410
Älvsborg	22	1 450	-	-	9	380	-	-	7	170	38	2 000

Särskilda yttranden

Nr 1 av Sven Nylander

Som representant för båtsporten har jag (speciellt under utredningens inledningsskede) fått erfara den misstro båtfolket kände inför detta utredningsarbete. Åsikter fanns att avsikten med utredningen var att införa en ny pålaga, en båtskatt, medel som ej skulle komma att användas för båtsportens egna trängande behov. Särskilt upprörd var man - och är man - över det sätt på vilket restitutionen av båtlivets inbetalda bilskattemedel skötts genom åren.

A och O för bedrivande av båtsport är goda hamnar framförallt hemmahamnar med uppläggningsplatser. Genom planläggnings-, tekniska och ekonomiska förutsättningar är numera nya hamnanläggningar nästan helt beroende av kommunal medverkan. I sammanhanget måste poängteras, att i den svåra ekonomiska situation kommunerna för dagen befinner sig i har statsbidrag en avgörande betydelse för graden av nybyggande av småbåtshamnar i landet. Vid fördelningen av de knappa restituerade bilskattemedlen har båtorganisationerna för sin del starkt prioriterat hamnbyggnadsverksamheten. Det reella resultatet har varit ett annat, vilket klart illustreras av siffrorna för löpande budgetår. Av båtarna på sjön "inkörda" bilskattemedel ca 70 milj.kr./år har för året restituerats 9,2 milj.kr. När samkostnader och andra till båtlivet hänförda kostnader dragits återstår till årets hamnbygge (kommunalt) ca 2 milj.kr. Detta är att jämföras med ett uppdämt byggnadsbehov för hamnar av 134 milj.kr. - samtidigt som båtflottan ökar med ca 20 000 enheter per år. Många av dessa båtar är beroende av tillgång på nyanlagda båtplatser.

Båtfolket är av tradition vana att betala för sig. Få fritidssysselsättningar torde i så hög grad som båtlivet medverkat vid tillkomsten av sina egna anläggningar. Enligt min mening har utredningen på ett realistiskt sätt uppfattat detta båtlivets villkor och beskrivit dess situation och nytta. Utredningen lägger här ett förslag, som vad ekonomien beträffar innebär att de nya kostnader, båtavgifter, (ca 11 milj.kr./år) man nu vill pålägga båtägarna direkt skall tillföras en båtlivets egen fond, som skall kompletteras med ett starkt statligt stöd (ca 22 milj.kr/år). Den föreslagna fonden ger möjlighet att på alla fronter - främst hamnbyggnadssidan (ca 18 milj.kr./år) - börja ett välbehövligt uppbyggnadsarbete. Fonden föreslås bli styrd av en båtmyndighet där det aktiva båtfolket är starkt representerat.

Utredningens förslag innebär vad avser myndigheten, finansieringen och säkerhetsfrågorna etc. i sina huvudlinjer en paketlösning, som enligt min mening uppfyller de villkor båtfolket har rätt att ställa. Det är mot denna bakgrund och under förutsättning att utredningens förslag genomförs utan att dessa huvudlinjer frångås som jag solidariserar mig med det framlagda förslaget.

Nr 2 av Lennart Sjöstedt

Jag är ense med utredningen om vikten av att de statliga insatserna när det gäller utvecklingen av båtlivet samordnas och samplaneras. Enligt min mening har emellertid utredningen i betydelsefulla avseenden inte tillräckligt beaktat att säkerhetsfrågorna är i hög grad gemensamma för yrkessjöfarten och fritidsbåtsverksamheten. Här kan särskilt nämnas fartygets sjövärdighet, utformningen av sjötrafikregler, farleder och utprickning, utarbetandet av olika slag av sjökort samt sjöräddningsverksamheten och olycksrapporteringen. Nödvändigheten av att i dessa frågor följa ensartade, grundläggande principer och att samlat väga de delvis sammanfallande delvis skiljaktiga behoven för olika slag av fartyg betyder att en uppsplittring av ansvaret på olika myndigheter skulle kunna äventyra sjösäkerheten.

I andra fall däremot synes en uppdelning av ansvaret för yrkessjöfart och fritidsbåtverksamhet i och för sig tänkbar. Jag syftar därvid bl.a. på frågor om behörighet att föra fritidsbåt och om förorening från sådan båt. Dessa frågor har många beröringspunkter med motsvarande frågor beträffande yrkessjöfarten men förutsättningarna torde dock vara sådana att - om inte den totala effektiviteten blir sämre och därigenom båtfolket åsamkas onödiga kostnader - en uppdelning på olika huvudmän kan övervägas.

I andra frågor däremot väger en samordning med insatserna för andra friluftsaktiviteter tungt.

Sammanfattningsvis anser jag att sjösäkerhetsfrågor bör handläggas av sjöfartsverket som ansvarig myndighet. Kostnaderna för denna verksamhet bör bestridas genom direkta anslag eller bidrag över statsbudgeten till sjöfartsverket efter samma fördelningsgrund som gäller för båtnämnden med avseende på skatte- och avgiftsmedel. Vidare bör gälla att sjöfartsverket i frågor som rör fritidsbåtarna skall samråda med båtnämnden.

När det gäller övriga frågor i detta sammanhang biträder jag utredningens förslag om att inrätta en särskild båtnämnd som ansvarig för båtlivet. Vad ovan sagts om ansvaret för sjösäkerhetsfrågor utesluter enligt min mening inte att båtnämnden kan ta initiativet t.ex. när det gäller behovet av särskilda åtgärder i farleds- och sjökortssammanhang. Det bör då självfallet ankomma på sjöfartsverket att avgöra de säkerhetsmässiga aspekterna och verkställa uppdraget mot ersättning.

Nr 3 av Peter Simonsson

I följande yttrande redovisas avvikande synpunkter i förhållande till utredningens förslag i fråga om dels inrättandet av en särskild "Båtmyndighet" inom naturvårdsverket dels värdet av och möjligheterna att med rimliga arbetsinsatser och till rimliga kostnader utnyttja det tänkta båtregistret på sätt som avses dels hur de arbetsuppgifter som f.n. handläggs av sjösäkerhetsrådet skall handläggas ävensom på personalbehovet för att fullfölja rådets verksamhet.

Båtmyndighet (kap. 17 i betänkandet)

Inledningsvis redovisar utredningen de olika myndigheter och organ som f.n. handlägger frågor angående fritidsbåtar (naturvårdsverket, sjöfartsverket, konsumentverket och sjösäkerhetsrådet). Utredningen framför som sin uppfattning att som en följd av nämnda uppdelning på flera händer i förening med att "för litet satsats på samordning", "helhetsbilden vad avser insatserna för fritidsbåtarna framstått som splittrad". I vilka hänseenden har även redovisats. I konsekvens härmed föreslår utredningen tillskapandet av en statlig nämnd med huvuduppgift "att uppmärksamt följa båtlivets utveckling samt planera och initiera de samhälleliga insatserna för detta". "En anknytning av nämnden till en redan existerande myndighet med angränsande arbetsuppgifter" (naturvårdsverket) "minimerar behovet av utökade administrativa resurser". "Flertalet insatser" som utredningen föreslår "kan sägas syfta till att öka tryggheten och säkerheten i båtlivet och därigenom även förbättra båtfolkets utbyte av sin aktivitet. Detta gäller bl.a. förslagen avseende typprovning och säkerhetsbesiktning, intensifierad förar- och sjövettsutbildning, utvidgad information till båtfolket, förbättrad utprickning och väderleksinformation, effektivare olycksrapportering och bättre bearbetning av materialet från denna, registrering av vissa småbåtar etc. Ett annat område för väsentligt förstärkta insatser är byggande av hamnar för fritidsbåtar".

Ett av huvudskälen till Kungl. Sjöfartsstyrelsens tillblivelse 1956 var strävan att under "en hatt" få in alla frågor på den statliga verkssidan, som hade anknytning till sjö och sjöfart, och på så sätt undvika irrationellt utnyttjande av tillgängliga såväl personella som ekonomiska resurser. Detta inte minst för att komma ifrån ofrånkomligt dubbelarbete, tungrott samrådsförfarande, för servicetagaren förvirrande ansvarsförhållanden m.m. Organ som på detta sätt kom att bilda den nya Sjöfartsstyrelsen var Lotsstyrelsen, Sjökarteverket med jordmagnetiska avdelningen, Kommerskollegii sjöfartsavdelning och fartygsinspektion samt Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyggnadsavdelning. Vart och ett av dessa organ hade inom ramen för sina speciella kompetenser handlagt aktuella fritidsbåtsfrågor. Fr.o.m. 1956 blev sjöfartsstyrelsen, som en följd av sammanslagningen, målsman för alla dessa frågor. För att på bästa sätt tillgodose fritidsbåtarnas behov

och önskemål lät sjöfartsstyrelsen till sig knyta samrådsorgan såväl på säkerhetssidan (sjövettskommittén) som på hamnbyggnadssidan. I dessa samrådsorgan ingick en mycket bred representation för alla berörda parter. Tveksamheten från servicetagarhåll rörande det statliga målsmanskapet för fritidsbåtsfrågor var därmed helt eliminerad.

Som ett led i strävandena att renodla verksamheten inom sjöfartsverket och i högre grad inrikta den på att tillgodose handelssjöfartens intressen överfördes vid 1969 års omorganisation av verket fritidsbåtsfrågorna till naturvårdsverket. Sjöfartsverkets dittillsvarande befattning med fritidsbåtsärenden hade nämligen vid sidan av säkerhetsfrågorna i huvudsak avsett bedömning av statlig bidragsgivning till småbåtshamnar, vilken ansågs något främmande för verkets verksamhet i övrigt. Överföringen till naturvårdsverket motiverades då med att denna bidragsgivning lämpligen borde bedömas och avvägas mot annat statligt stöd till det rörliga friluftslivet. I sammanhanget förutsattes dock från statsmakternas sida bl.a. att säkerhetsfrågor som berörde fritidsbåtarna alltjämt skulle handläggas av sjöfartsverket. Det nybildade sjösäkerhetsrådet anförtroddes därvid vissa uppgifter avseende information i sjösäkerhetsfrågor, uppföljning av olycksstatistik m.m. Även andra statliga myndigheter tilldelades uppgifter som berörde fritidsbåtarna.

Trots att huvudansvaret för fritidsbåtsfrågorna sålunda formellt lades på naturvårdsverket har den därpå följande utvecklingen i realiteten kommit att innebära att huvuddelen av de frågor som berör fritidsbåtarna i dag handlägges av andra verk och organ än naturvårdsverket, nämligen i första hand sjöfartsverket (testning och utrustning av fritidsbåtar, farleds- och utprickningsfrågor, sjömätning och båtsportkort och i anslutning härtill för fritidsbåtarna speciellt redigerade navigeringsunderrättelser, uppföljning av småbåtsförarutbildning, sjöräddning, bevakning av fritidsbåtarnas intressen på det internationella planet inom IMCO m.m.), vägverket (utformning av fritidsbåthamnar) och sjösäkerhetsrådet (säkerhet i allmänhet i fritidsbåttrafiken och som underlag för denna verksamhet uppföljning av olyckor med fritidsbåtar allt med inriktning på säkerheten). Angivna förhållanden torde åtminstone delvis förklara den osäkerhet beträffande ansvaret för fritidsbåtverksamheten som återspeglas i utredningens ovan återgivna yttrande. Ingen torde bestrida att med det successivt kraftigt ökande antalet fritidsbåtar samhällets intresse på detta område alltmer kommit att avse säkerhetsfrågorna. Ett konkret exempel härpå är det av Kungl. Maj:t år 1971 givna uppdraget att påbörja en försöksverksamhet med typprovning av fritidsbåtar. Som framgår av exemplifieringen ovan har sjöfartsverkets nuvarande befattning med fritidsbåtsfrågor huvudsakligen inriktningen att direkt eller i mera allmän mening tillgodose säkerhetskravet. Det torde ha ansetts helt naturligt och följdriktigt att sjöfartsverket även blev ansvarig myndighet för typprovningen.

Beträffande typprovningen anser utredningen visserligen att denna alltjämt skall åvila sjöfartsverket men "på uppdrag av nämnden". Det är alltså nämnden med naturvårdsverket som effektuerande myndighet som fortsättningsvis skall avgöra vad sjösäkerheten kräver i form av testning och liknande. Någon teknisk representation inom vare sig nämnden eller naturvårdsverket motsvarande den som f.n. finns i sjöfartsinspektionen och dess samrådsorgan finns ej redovisad.

En annan mycket väsentlig fråga i detta sammanhang är Sveriges internationella åtaganden genom godkännande av "International Convention for the Safety of Life at Sea 1960" (SOLAS 1960). De åtaganden som Sverige därvid har påtagit sig har delegerats på sjöfartsverket. Detta ansvar är odelbart bl.a. av den orsaken att det avser säkerhet i farled en fråga som direkt berör såväl yrkessjöfarten som fritidsbåttrafiken. Utredningen föreslår att "sjöfartsverket skall liksom tidigare utföra verksamhet rörande farleder, sjöräddning etc. vad avser fritidsbåtar" men inom ramen för "den medelsfördelning för detta ändamål som nämnden beslutar". I sak innebär detta, att anser den myndighet, som är ansvarig för sjösäkerheten i farled (sjöfartsverket), att t.ex. en "avlastningsled" för fritidsbåtar erfordras för att den totala sjötrafikens säkerhet inom ett visst område skall tillgodoses, så blir denna myndighets möjligheter att tillgodose detta krav helt beroende av nämndens genom naturvårdsverket effektuerade beslut om medelstilldelning. Detta återspeglar i ett nötskal det orimliga i hela uppläggningen med delat ansvar i sjösäkerhetsfrågor, vilket utredningens förslag i sak gäller.

För att dämpa ner sjöfartsverkets de facto dominerande position i fritidsbåtsbilden, vilken för övrigt helt bekräftas av utredningens ovan återgivna egna förslag till insatser, begränsar utredningen, vid sin plädering för naturvårdsverket som båtmyndighet, sjöfartsverkets insatser till "trafikmomentet i fritidsbåtlivet". Detta begränsas enligt utredningen, för den motordrivna fritidsbåten, till en "årlig genomsnittlig körtid på ca 50-60 timmar. Båtlivets tidsmässigt mest betydande delar består" enligt utredningen "istället av moment där fritidsbåten fungerar som fritidsbostad, baspunkt för rörligt friluftsliv och hjälpmedel vid aktiviteter som bad, fiske etc." (Att märka är att man nu helt glömmer bort att de åtgärder som man tidigare i utredningen anser som de mest väsentliga att genomdriva just avser trafikmomentet). "För samtliga dessa aktiviteter är miljöfrågorna - inte minst vattenvården - av stor betydelse". Sammanfattningsvis anser utredningen att "dessa senare funktioner är avgörande argument för att huvudansvaret för båtlivsfrågorna bör ligga kvar hos Statens naturvårdsverk".

Vill man skaffa sig en uppfattning om hur tunga sistnämnda skäl för en knytning till naturvårdsverket i själva verket är, ger utredningens egna uppgifter härom svar på frågan. Utredningen anser sålunda att "Båtlivet

utgör en av de mera utbredda friluftsaktiviteter som minst sliter och inkräktar på vår gemensamma fritidsmiljö". Vidare anför utredningen att "genom båtlivets karaktär är särskilt nedskräpningsproblemen ofta relativt koncentrerade och har därför i viss utsträckning visat sig möjliga att bemästra genom lämpliga åtgärder". Beträffande utsläpp från båttoaletter anför utredningen att dessa utsläpp "är utspridda längs Sveriges kust varför något märkbart sanitärt problem härav hittills inte kan sägas ha uppstått". "Utredningen anser inte att det f.n. finns anledning att föreslå ett totalt förbud mot utsläpp av flytande avfall från fritidsbåtar". Utredningen redovisar även att studier rörande "vattenföroreningar genom trafik i sötvatten med båtar med utombordsmotorer har skett i bl.a. USA, Tyskland och Norge och avsett främst smaksättningen av fisk och ekologiska skador". Några resultat av dessa undersökningar redovisas däremot inte, inte ens de som uppnåtts i USA och som nyligen redovisades vid ett symposium i Stockholm. Enligt den redovisningen var skadeverkningarna genom avgasutsläpp i vattnet från utombordsmotorer ur naturvårdande synpunkt helt negligerbara. Återstår problemen med giftiga bottenfärger, buller och destruktion av uttjänta fritidsbåtar. Det första synes vara ett problem, som i betydligt högre grad angår yrkessjöfarten än fritidsbåtarna, och bör lösas i ett sammanhang. Samma gäller bullerfrågan, som varit föremål för ingående studier såväl internationellt som nationellt, i senare fallet inom sjöfartsverket, och där Sverige ligger väl framme. Beträffande destruktion av båtar slutligen så synes denna fråga närmast analog med destruktion av andra transportmedel, exempelvis bilar, ett problem som synes väsentligt mer omfattande än motsvarande rörande plastbåtar. Inom bilsektorn handhas, som utredningen framhåller, denna uppföljning inte av naturvårdsverket utan av registreringsmyndigheten. Det åligger denna myndighet att tillse att ägaren av en bil, som avregistreras som icke längre användbar för trafikändamål, företer ett intyg på hur destruktionen av bilen skall ske. Att några speciella skäl för att destruktionen av just fritidsbåtar skulle läggas under naturvårdsverket synes långsökt, speciellt som samma problem föreligger även beträffande mindre handelsfartyg byggda i plast och plastlivbåtar. I den mån destruktion av båtar kan komma att innebära ett problem synes detta närmast vara fartygsinspektionens uppgift att lösa.

Av det sagda framgår att de av utredningen redovisade skälen för att naturvårdsverket skulle vara mest lämpat som båtmyndighet är synnerligen svaga och i vissa fall rent missvisande. Mot en sådan lösning talar också det förhållandet att även under de perioder då fritidsbåtarna utnyttjas som stillaliggande "fritidsbostad, baspunkt för rörligt friluftsliv" etc. är säkerheten i båten av avgörande betydelse för att även en sådan verksamhet skall kunna bedrivas. Säkerheten i båten avser därvid inte bara båten som sådan, vilken är nog så viktig, utan hela problemet med för vind och väder skyddade utehamnar, frågor som alla ligger inom sjöfartsverkets kompetensområde och som kopplar direkt in på farledsbehovsproblemen.

Hamnfrågan är för övrigt en säkerhetsfråga inte bara under perioder när fritidsbåten nyttjas som "baspunkt för rörligt friluftsliv" utan även under perioder då fritidsbåten ligger i hemmahamnen. Som nämnts ovan sorterade intill 1969 alla hamnbyggnadsfrågor för vilka statsbidrag utgick, under dåvarande sjöfartsstyrelsen. Även denna verksamhet påverkades negativt av sjöfartsverkets omorganisation genom i sak återgång till den tidigare underkända ordningen. Här föreslår utredningen nu en ytterligare splittring av handläggningen av hamnfrågorna genom överföring av personal från vägverkets hamnprojekteringskontor till naturvårdsverket. En sådan åtgärd strider helt mot de synpunkter, som hamnprojekteringskontorets personal framfört i skrivelse till utredningens ordförande den 18 mars 1974, och den strider även helt mot den uppfattning som ledde till ordningen före 1969. Den del av personalen, som tjänstgjort inom kontorets verksamhetsområde såväl före, under som efter den tid, 1956-1969, då kontorets verksamhet utgjorde en del av sjöfartsstyrelsens, anser entydigt att verksamheten hör hemma i sjöfartsverket med den anknytning detta verk har till hamnfrågor i allmänhet inom landet ävensom kontakter på det internationella planet. Jag biträder helt denna uppfattning.

Av det sagda framgår att sjöfartsverket i sin verksamhet i förhållande till handelssjöfarten fullgör analoga arbetsuppgifter med de som utredningen anser böra fullgöras i förhållande till fritidsbåtarna. Av de senare uppgifterna fullgör sjöfartsverket redan i dag en dominerande del genom att dessa uppgifter är helt förenliga med den verksamhet som bedrivs inom sjöfartsverket i förhållande till handelssjöfarten. Av resterande uppgifter, hamnfrågorna så vitt avser den tekniska och ekonomiska delen undantagna, bedrivs dessa vad avser handelssjöfarten på ett sådant sätt inom sjöfartsverket att de utan större svårigheter skulle kunna utvidgas att tillgodose även fritidsbåtarnas behov.

Vad gäller den tekniskt-ekonomiska delen av hamnfrågorna skulle för dessa med relativt enkla medel kunna tillskapas en ordning som bättre än utredningens förslag tillgodoser kravet på klara ansvarsförhållanden och rationalitet i handläggningen. Teknisk granskning av hamnärenden kan sålunda utföras på uppdragsbasis av sjöfartsverket (ev. i samråd med naturvårdsverket när det gäller miljöfrågor och liknande). Bidragsgivningen till småbåtshamnar kan handläggas så att sjöfartsverket efter teknisk granskning och bedömning av byggnadskostnaderna etc. överlämnar ärendet med till- eller avstyrkande till naturvårdsverket som får ansvaret för bestämning av bidragsstorlek och för prioriteringen i förhållande till andra bidragsändamål.

Fritidsbåtsfrågorna kan med andra ord ses som en direkt "utlöpare" av alla de verksamheter som sjöfartsverket redan idag bestrider i vad avser handelssjöfarten. Att så är förhållandet återspeglas i att fritidsbåtfrågorna världen över (USA, Norge, Finland, Danmark, Väst-Tyskland, Holland,

Belgien, Frankrike, England etc.) sorterar under respektive sjöfartsmyndigheter. Med den alltmer internationella inriktning som fritidsbåtverksamheten har fått måste det vara ett oavvisligt krav att dessa frågor drivs av den myndighet, som redan i sin övriga och därvid likartade verksamhet, på det internationella planet samarbetar med de myndigheter som vid sidan om denna verksamhet handlägger även fritidsbåtfrågorna.

Genom en sådan ordning kan av utredningen redovisade behov av åtgärder beträffande fritidsbåtarna förutsättas bli rationellare tillgodosedda och då till en lägre kostnad för såväl statsverket som båtägaren själv. Att följa utredningens förslag innebär däremot bl.a. en isolering av de svenska fritidsbåtfrågorna från sin naturliga position i det internationella sammanhanget, en fortsatt oklarhet rörande ansvarsförhållandena, en oklarhet som rått sedan 1969, då naturvårdsverket kom in i bilden, samtidigt som det leder till en fortsatt splittring av fackmyndigheter (exempelvis vägverkets hamnprojekteringskontor) helt i strid mot vad som ansågs riktigt vid sjöfartsstyrelsens tillblivelse 1956.

Jag förordar sålunda en återgång till en ordning liknande den som gällde före år 1969 avseende ansvaret för fritidsbåtar och fritidsbåthamnar med sjöfartsverket som båtmyndighet, en ordning som helt överensstämmer med vad som gäller världen över.

Nyttjande av föreslaget båtregister (kap. 10 i betänkandet)

Utredningen redovisar olika användningsområden för ett båtregister. Av dessa anser jag vissa berättigade (planeringsunderlag avseende hamnbyggnad, kontroll av uttjänta båtar då så blir aktuellt, bedömning av fritidsbåtarnas drivmedelsförbrukning, samt uppbörd av båtavgift om sådan införes), andra av marginellt värde, som i och för sig icke motiverar registrering (övervakning och identifiering av fritidsbåtar, typprovning och besiktning) medan övriga, som i allmänhet avser uppsökande verksamhet i olika hänseenden, mera än något annat ger smak av "bäddning" för att läsaren skall acceptera uttagande av en båtavgift, vilket i och för sig torde förutsätta registrering. Värdet av registrering i dessa senare fall är ytterst diskutabelt och kan komma att kräva personalinsatser och kostnader som på intet sätt kan förutsättas motsvara förespeglad nytta. Huvuddelen av den uppsökande verksamheten har enligt utredningen till syfte att öka säkerheten i olika sammanhang och då grundad på olycksstatistiken. Sverige har f.n. jämte USA den mest ingående uppföljningen av olyckor med fritidsbåtar i världen. Denna uppföljning ger klara besked om inom vilka sektorer insatser krävs, och det är dessa insatser som lett till att olycksfrekvensen bland fritidsbåtarna visar en fallande kurva trots den kraftiga utvecklingen av fritidsbåtverksamheten som skett under det senaste decenniet. En "förfinad" statistik sådan som utredningen föreslår, kan endast förutsättas ge rent marginella effekter till oproportionerligt

höga kostnader. Redovisningen av olyckorna visar vidare att olyckorna icke är av den art som motiverar uppsökande verksamhet. Den uppsökande verksamheten skulle i så fall bli så generell och som följd härav så omfattande att den icke kan förutsättas motsvara rimliga krav på personella och ekonomiska insatser. Här har propagandan i massmedia och spridandet på olika sätt av upplysande broschyrer m.m. visat sig vara den mest gångbara lösningen kombinerad med den som utredningen föreslår och som sjösäkerhetsrådet våren 1970 fick vissa utfästelser om av skolöverstyrelsen, nämligen införande i den allmänna skolutbildningen av upplysning om elementärt uppträdande i båt. I avvaktan på att så sker bör de av sjövettskommittén på sin tid i samarbete med representanter för skolöverstyrelsen utarbetade och i skolverksamheten introducerade 4 ljudbildbanden avseende uppträdande i båt kunna fylla en godtagbar funktion. Det första bandet avser allmänna grunder, de tre övriga mera avancerade kunskaper rörande uppträdande i båt. En ytterligare svaghet i den uppsökande verksamheten i förening med den föreslagna begränsningen i registreringsförfarandet (roddbåtar och kanoter undantagna) är att ca 40 procent av olycksfallen med dödlig utgång inträffar i båtar, som ej kommer att omfattas av registreringen och därmed ej heller av någon uppsökande verksamhet.

Sjösäkerhetsrådet

Utredningen föreslår att sjösäkerhetsrådet skall avvecklas och dess arbetsuppgifter övertagas av nämnden. Sjösäkerhetsrådets arbetsuppgifter har redan berörts i det föregående varvid understrukits rådets säkerhetsinriktade verksamhet. Rådets sammansättning har givits en representation som motsvarar denna verksamhet. Utredningen anser att även om naturvårdsverket blir båtmyndighet skall frågor rörande fritidsbåtarnas säkerhet alltjämt handhas av sjöfartsverket. I konsekvens härmed bör i händelse sjösäkerhetsrådet avvecklas dess verksamhet överföras till sjöfartsverket där analoga verksamheter avseende handelssjöfarten redan bedrivs (jfr ovan). Ett ytterligare skäl, som talar emot ett överförande av rådets verksamhet till nämnden (naturvårdsverket) är den av utredningen föreslagna representationen i nämnden, som på intet sätt motsvarar de krav som rådets verksamhet förutsätter.

I detta sammanhang bör även nuvarande tillvägagångssätt för framtagning av underlag till sjösäkerhetsrådets uppföljning av olyckor i fritidsbåtar beröras. Denna bygger i allt väsentligt på polisens utredningar av allvarligare olyckor, i vissa fall kompletterade med uppgifter från andra myndigheter eller från den i olyckan inblandade. Eftersom utredningen önskar att i möjligaste mån begränsa antalet representanter i nämnden har man vid valet av representant för den övervakande instansen (polisen, tullverket) stannat för tullverket. Utan att på något sätt vilja nedvärdera tullverkets kompetens i sammanhanget ställer jag mig frågande inför detta val. Som redan nämnts svarar polisen för den väsentliga delen av olycks-

rapporteringen och den täcker hela landet, sålunda inte bara kustfarvattnen jämte Mälaren och Vänern, där tullens kustbevakning finnes. (Över 60 procent av alla dödsolyckor med fritidsbåtar inträffade under 1973 i inlandsfarvatten). Samma gäller såväl övervakningen som räddningstjänsten på inlandsfarvattnen (utföres av polisen och brandkåren). Av den anledningen anser jag polisen som självskriven i det organ som skall handha denna del av verksamheten.

Nr 4 Ordförandens kommentar till Peter Simonssons yttrande

Peter Simonsson har valt att göra sitt yttrande polemiskt utmanande. Detta jämte en del oklarheter och felaktigheter i hans framställning gör vissa påpekanden och klarlägganden från min sida nödvändiga.

För var och en som utan förutfattade meningar läser igenom vårt betänkande måtte det rimligen stå klart att enligt våra förslag skall sjöfartsverket liksom nu utföra det praktiska, fackmässiga arbetet med väsentliga sjösäkerhetsfrågor som rör farleder, sjökort, sjöräddning, typprovning, säkerhetsbesiktning etc. vad avser fritidsbåtar. Eftersom sjöfartsverket har ansvaret för sjösäkerheten och i så hög grad är ett självfinansierande verk är det väl lämpat att utföra beställda, fackmässiga arbetsuppgifter. Det sjöfartsverket gör blir naturligtvis ur sjösäkerhetssynpunkt rätt gjort.

Denna verksamhet kostar pengar och dessa skall tas ur den av oss föreslagna båtfonden (2/3 statsmedel och 1/3 båtavgifter) och då måste den som har ansvar för dessa medel, nämligen nämnden för båtliv, svara för inte bara den planerande och samordnande funktionen utan också för den prioriterande, beställande och medelstilldelande. Detta givetvis inom ramen för de specifikationer och anvisningar riksdag och regering kan komma att göra. En grundläggande förutsättning för vår konstruktion är dock, att regering och riksdag inte splittrar upp båtfondens medel på olika myndigheter.

Men Simonsson kanske menar att båtfond och nämnd för båtliv inte behövs. I så fall äventyrar han inte bara en angelägen upprustning av insatserna för en positiv utveckling av båtlivet, utan han hindrar också båtfolket från att via sina organisationer få ett direkt inflytande över dessa för dem så viktiga angelägenheter. Det är inte säkert att båtfolket är benäget att se fritidsbåtfrågorna som en direkt "utlöpare" till de verksamheter som avser handelssjöfarten. Simonsson underkänner också båtnämndens intresse och kompetens i frågor som rör sjösäkerheten, trots att, enligt vårt förslag, av nämndens nio ledamöter en förutsätts komma från sjöfartsverket, tre från båtfolkets egna organisationer och en från kustbevakningen.

Emellertid är det i hög grad oklart vad Simonsson egentligen menar. Beträffande bidragsgivningen till småbåtshamnar skriver han att naturvårdsverket - skall rätteligen vara dess nämnd för båtliv - får ta ansvaret för bestämning av bidragsstorlek och för prioriteringen i förhållande till andra bidragsändamål, alltså ungefär vad vi föreslagit, men några stycken längre fram i sitt yttrande blir likväl slutklämmen att sjöfartsverket som båtmyndighet skall ha ansvaret för fritidsbåtar och fritidsbåthamnar.

Simonsson vill göra gällande att vårt förslag att administrativt anknyta nämnden för båtliv till naturvårdsverket är obefogat därför att, som vi själva framhåller, fritidsbåtarna endast i begränsad utsträckning sliter på miljön eller förorenar i den. Simonsson är offer för ett fatalt missförstånd. Båtlivet har som en vital del av vårt friluftsliv nära anknytning till naturvårdsverket inte därför att fritidsbåtarna skulle vara nedsmutsande och miljöförstörande, utan därför att båtlivet i så hög grad är beroende av god miljö, rent vatten, åtkomliga stränder, naturreservat i skärgårdarna etc.

Simonssons yttrande innehåller en rad sakfel. Vi föreslår inte, som Simonsson påstår, överföring av personal från vägverkets hamnprojekteringskontor till naturvårdsverket. Vi säger att den tekniska granskning som vägverket f.n. genom detta kontor utför på uppdrag av naturvårdsverket avseende ansökningar om bidrag till byggande av småbåtshamnar inte längre bör förekomma annat än i undantagsfall. Skälet för detta är främst kommunernas ökade tekniska kapacitet och det är kommunerna som kommer att svara för mestparten av hamnbyggandet. Dubbelarbete bör undvikas.

Vi föreslår inte att sjöfartsverket skall utföra typprovning av fritidsbåtar på uppdrag av nämnden för båtliv, utan i samråd med denna.

Simonsson citerar oss fel när han anger den motordrivna fritidsbåtens årliga genomsnittliga körtid till ca 50-60 timmar. Vi skriver 65-100 timmar.

Gäller det att separera handelssjöfart och fritidsbåtar genom "avlastningsled" för fritidsbåtar innebär våra förslag och bedömningar inte något hinder för sjöfartsverket att utföra sådan, men vi framhåller att detta i så fall får finansieras av andra medel än båtfondens. Väl kan och bör medel från båtfonden kunna användas för utprickning och farledsmärkning, men det bör givetvis endast ske genom beslut därom av den som har ansvar för fondens totala användning.

Alla dessa större och mindre sakfel och oklarheter kan, liksom okunnigheten om utredningens bedömningar och intentioner kanske förklaras med att Simonsson visat ringa intresse för utredningens arbete och självmant uteblivit vid flertalet av våra sammanträden. Simonsson deltog således inte i våra avslutande sammanträden, då de slutliga ställningstagandena gjordes i full enighet mellan utredningens samtliga ledamöter.

Bilaga 1

Fritidsbåtsundersökningen

INNEHÅLL

BILAGOR

KAPITEL 1 BAKGRUND OCH SYFTE

1.1 Bakgrunden till undersökningen

Innehavet av fritidsbåtar anses ha ökat kraftigt under senare år bland annat till följd av ökad fritid. Detta medför i sin tur ett större behov av serviceåtgärder för fritidsbåttrafiken. Det krävs fler småbåtshamnar och en rad sjösäkerhets- och miljövårdsproblem aktualiseras. I samband härmed uppstår också frågan hur sådana åtgärder skall finansieras.

År 1970 tillsattes inom jordbruksdepartementet en utredning rörande fritidsbåttrafiken. I dess direktiv kan läsas bland annat följande av betydelse för utformningen av den här rapporterade undersökningen:

> De sakkunniga bör inledningsvis göra en översiktlig inventering av antalet fritidsbåtar av olika typer och storlekar här i landet. Vidare bör de nuvarande statliga och kommunala insatserna för fritidsbåttrafiken kartläggas, liksom tillgången på båtplatser och annan service.
>
> De sakkunniga bör göra en genomgång av gällande bestämmelser rörande fritidsbåttrafiken och överväga vilka ändringar som behöver göras för att tillgodose rimliga säkerhets- och miljövårdsintressen. Därvid bör bland annat prövas frågor rörande kompetenskrav och minimiålder för förare av vissa fritidsbåtar, obligatorisk ansvarighetsförsäkring och säkerhetsutrustning samt besiktning av fritidsbåtar från säkerhetssynpunkt. Vidare bör de sakkunniga överväga åtgärder för att motverka förorening från fritidsbåtar genom toalettutsläpp, tömning av sopor m m, samt frågor rörande destruktion av uttjänta fritidsbåtar.
>
> De sakkunniga bör .... utreda frågan om obligatorisk registrering av vissa slag av fritidsbåtar samt lägga fram förslag till utformningen av ett fritidsbåtregister.
>
> De sakkunnigas förslag i fråga om utformningen av ett register bör liksom övriga förslag vara åtföljt av noggranna kostnadsberäkningar.

Efter inledande diskussioner med Statistiska centralbyråns utredningsinstitut uppdrogs åt oss att i samband med arbetskraftsundersökningarna (AKU) i november 1971 genomföra intervjuer med de ägare till fritidsbåtar som påträffades i urvalet till AKU. På grundval av tillgängliga beräkningar[1] uppskattades att antalet båtägare som påträffades skulle kunna komma att uppgå till drygt 4 000.

Uppdraget omfattade ursprungligen urvalsdragning, fältarbete, granskning, kodning, stansning, kontrollkörning och tabellframställning. Senare utökades uppdraget till att även omfatta medverkan vid utarbetande av tabellplan, tabellredigering och analys samt framställning av en rapport av undersökningsresultaten.

---

[1] Se bl a kap 2.1.

1.2 Undersökningens syfte

Fritidsbåtutredningens uppdrag avser en rad frågeställningar där en intervjuundersökning som denna kan komma till nytta. En av dessa kan direkt besvaras med hjälp av data från undersökningen, nämligen frågan om det ungefärliga antalet fritidsbåtar av olika typer och storlekar i landet. Utredningens övriga uppgifter är inte av sådan karaktär att de kan lösas enbart genom datainsamling. I dessa fall kan undersökningen likväl förse de sakkunniga med informationer om båtarnas utrustning, egenskaper och användning och om egenskaper hos båtägarna. Dessa informationer kan tjäna som underlag för utredningens ställningstaganden.

Att man valde att göra undersökningen i form av en tilläggsundersökning till AKU innebar väsentliga kostnadsreduceringar jämfört med om en helt separat undersökning av samma format hade gjorts. Samtidigt nödvändiggjorde detta förfaringssätt att intervjuerna gjordes korta. Möjligheten att ingående kartlägga olika aspekter av fritidsbåtägandet fick stå tillbaka för insamlandet av grundläggande informationer om några olika avsnitt av den i utredningsdirektiven berörda problematiken.

1.3 Frågeställningar i undersökningen

Följande grupper av variabler eller frågeställningar har tagits upp i undersökningen:

1 Egenskaper hos fritidsbåtarna

2 Egenskaper hos fritidsbåtarnas ägare

3 Förhållanden som rör förtöjnings- och uppläggningsplatser

4 Sjösäkerhets- och sanitetsfrågor

5 Frågor som rör båtutnyttjandet.

1.4 Undersökningens uppläggning och genomförande

I detta avsnitt ges endast en kortfattad beskrivning av undersökningens uppläggning och utförande. En utförlig redovisning av dessa och andra tekniska frågeställningar kring undersökningen ges i bilaga 1.

Vid arbetskraftsundersökningen i november 1971 tillfrågades samtliga utvalda med undantag för personer över 74 år (17 688 personer) om de eller någon medlem i deras hushåll ägde någon fritidsbåt. De som svarade ja på denna fråga intervjuades enligt ett särskilt frågeformulär (bilaga 2).

Totalt uppgav 3 065 personer att deras hushåll ägde någon fritidsbåt. 13 676 personer svarade nej på frågan och från 947 personer kunde något svar ej erhållas. Individbortfallet utgjorde därmed 5,4 procent av de 17 688 enheterna i urvalet vilket kan betraktas som ett litet bortfall. Detta avser således de fall då svar inte erhållits på någon av frågorna i frågeformuläret. Därutöver föreligger också ett visst bortfall av svar på enskilda frågor (s k partiellt bortfall). I de fall då detta uppgår till mer än några få procent har detta påpekats i rapporten.

Rapporten omfattar endast uppgifter om de av hushållen i urvalet som innehade fritidsbåt. Dels redovisas undersökningsresultat om dessa hushåll, dels resultat som avser de sammanlagt 3 533 båtar som hushållen innehade. Resultaten har uppräknats så att totalskattningar för hushåll respektive båtar erhållits. Vid varje tabell i rapporten anges vilken enhet som används. Även observerade antalet hushåll respektive båtar anges i tabellerna. Tillförlitligheten hos resultaten varierar nämligen med det antal observationer som ligger till grund för skattningarna i tabellen. Variansberäkningar har inte utförts men för att undvika alltför stora slumpvariationer har vi bortsett från all information som bygger på färre än 50 observationer.

De ifyllda formulären granskades och kodades manuellt och med hjälp av datamaskin. Därefter framställdes efter samråd med fritidsbåtutredningens sekretariat tabeller innehållande absoluta och relativa frekvenser. Dessa presenteras i redigerat skick i föreliggande rapport. Tabellerna har försetts med en kommenterande och sammanfattande text. I den mån olika felkällor, främst mätfel och bortfallsfel, bedömts ha påverkat resultaten har detta framhållits i texten.

1.5 Rapportens disposition

I det första av de följande kapitlen (kap 2) presenteras de åtta båttyper som särskilts i undersökningen med avseende på en rad egenskaper såsom storlek, motorstyrka, maximal hastighet, användningssätt och geografisk fördelning. Denna indelning i båttyper återkommer sedan genom hela framställningen, dock har mestadels sammanslagningar av båttyper till större klasser gjorts för att ett större antal enheter per redovisningsgrupp skulle erhållas vilket gör resultaten mer överskådliga och minskar risken för slumpfel. Efter en inledande presentation som gäller samtliga båttyper beskrivs en rad egenskaper hos varje båttyp för sig.

I kapitel 3 redovisas egenskaper hos de hushåll där man äger fritidsbåt. Det gäller framför allt hushållens storlek, geografiska fördelning i riket, deras inkomst och innehav av bil och fritidshus. Dessutom ges i samma kapitel en översikt över vissa resultat från levnadsnivåundersökningen vilken ställt en fråga om båtinnehav i relation till några andra variabler.

Kapitel 4 behandlar förtöjnings- och uppläggningsplatser för olika båttyper och i olika delar av landet.

Kapitel 5 visar bland annat i vilken utsträckning olika sorters båtar är utrustade med en rad olika säkerhetsanordningar.

Slutligen beskrivs i sjätte kapitlet i vilken grad fritidsbåtarna används för färder om minst ett dygns längd.

KAPITEL 2 BESTÅNDET AV FRITIDSBÅTAR

2.1 Tidigare uppskattningar av antalet fritidsbåtar

De försök som gjorts under det senaste decenniet att uppskatta antalet fritidsbåtar har utgått från de beräkningar som 1962 års fritidsutredning utförde.

Fritidsutredningens undersökningar[1] tydde på att det fanns cirka 300 000 motor- och segelbåtar. En undersökning som gjorts vid Tekniska Högskolan kom fram till ett totalt båtbestånd på 430 000 båtar varav 240 000 roddbåtar.

Låginkomstutredningens levnadsnivåundersökning visar att år 1966 791 000 individer eller 13 % av befolkningen hade tillgång till egen eller av make ägd båt. Dessutom hade 164 000 hemmaboende barn över 17 år (= 21 % av samtliga) föräldrar som ägde båt. I kapitel 3 refereras kort hur tillgången till båt fördelade sig mellan olika befolkningsgrupper enligt levnadsnivåundersökningens rapport[2].

2.2 Indelning i båttyper

I den föreliggande undersökningen konstruerades på ett tidigt stadium en indelning i 8 båttyper enligt fritidsbåtutredningens direktiv. Beskrivningarna av dessa 8 båttyper användes vid intervjuerna som bundna svarsalternativ till frågan: "Vad för slags båt äger Ni (Er familj)". Typerna var följande

1 Kanot avsedd för paddling
2 Jolle, eka, roddbåt utan motor

Motorbåtar
3 Helt öppen båt med motor, vars styrka understiger 10 hästkrafter
4 Motorbåt med motor på minst 10 hästkrafter, båten ej avsedd för övernattning (sportbåt, campingbåt, day-cruiser)
5 Ruffad motorbåt avsedd för övernattning

Segelbåtar
6 Segelbåt, segeljolle, segelkanot e d, helt utan övernattningsmöjligheter
7 Segelbåt med möjligheter till enbart tillfällig övernattning
8 Ruffad segelbåt avsedd för övernattning.

I detta kapitel ges en beskrivning av var och en av båttyperna med avseende på antal, storlek, motorstyrka, max-hastighet och användningssätt. Definitionen av båttyperna förtydligas också i vissa fall i enlighet med de instruktioner som lokalombuden hade att utgå från vid intervjuerna.

2.3 Antalet båtar i riket

De fritidsbåtar som redovisas i undersökningen är endast sådana som ägs av privatpersoner. Båtar som ägs av företag som lånar eller hyr ut dem

---

[1] SOU 1966:3.

[2] Agneta Lundahl: Fritid och rekreation, Stockholm 1971.

har i allmänhet ej kunnat komma med i undersökningen. Båtar av typer son ingår i undersökningen vilka huvudsakligen används i yrkes- eller nyttosyfte och som därför av sina ägare inte betecknas som fritidsbåtar har inte heller kommit med.

Det i undersökningen skattade, totala antalet fritidsbåtar i riket är 505 500. Hur de fördelar sig på de i 2.2 angivna 8 typerna framgår av tabell 2.1.

Tabell 2.1 Antal båtar i riket uppdelade på båttyper.

Båttyp	Antal båtar	Andel i procent	Antal båtar i urvalet
1 Kanot avsedd för paddling	13 600	2,7	99
2 Jolle, eka, roddbåt utan motor	188 700	37,3	1 285
3 Helt öppen båt med motor, vars styrka understiger 10 hästkrafter	161 400	31,9	1 146
4 Motorbåt med motor på minst 10 hästkrafter, båten ej avsedd för övernattning (sportbåt, campingbåt, daycruiser)	64 800	12,8	457
5 Ruffad motorbåt avsedd för övernattning	38 800	7,7	262
6 Segelbåt, segeljolle, segelkanot e d, helt utan övernattningsmöjligheter	20 900	4,1	158
7 Segelbåt med möjligheter till enbart tillfällig övernattning	..[1] 17 200[2]	..[1] 3,4[2]	29 126[2]
8 Ruffad segelbåt avsedd för övernattning	13 100	2,6	97
Summa	505 500	100	3 533

[1] Uppgiften är alltför osäker för att anges.

[2] Det observerade antalet segelbåtar av typ 7 är så litet att det i den fortsatta redovisningen blir nödvändigt att slå samman båttyperna 7 och 8. Klassen 7+8 kommer således att omfatta alla segelbåtar med möjlighet till övernattning. Det kan dock rent allmänt sägas att båtar av typ 7 är mindre väl utrustade och mindre ofta används för långfärder än båtar av typ 8.

Roddbåten är den vanligaste typen av fritidsbåt. Nästan lika vanlig är den öppna båten med motor på mindre än 10 hästkrafter. Tillsammans svarar dessa två båttyper för mer än tre fjärdedelar av hela antalet fritidsbåtar. Endast 7,5 % av båtarna är segelbåtar (typerna 6-8) medan drygt hälften är motorbåtar (typerna 3-5).

En viss grad av överlappning mellan typerna är tänkbar. Somliga båtar kan ha legat på gränsen mellan två typer eller de kan ha blivit felklassificerade på grund av att den familjemedlem som besvarade frågorna hade svårt att beskriva båten så att den blev riktigt klassificerad. Den beskrivning av egenskaper hos båtar av olika typer som ges i det följande ger dock visst besked om vilken sorts båtar som hänförts till de olika klasserna.

2.4 Fritidsbåtarnas regionala fördelning

Av skäl som närmare redovisas i den tekniska rapporten (bil 1) grundar sig den regionindelning som används på ägarnas bostadsort, inte på var båtarna finns. Om en stockholmare har en båt som förvaras och används vid västkusten redovisas båten således ändå på Stockholms län om ägaren är skriven där. I huvudsak torde ägarens bostadsort och båtarnas förvarings- och användningsområden sammanfalla beträffande de stora områden som den regionala redovisningen måste omfatta för att antalet observationer i varje område skall vara tillräckligt. Ju finare indelning som görs av regionvariabeln desto större är sannolikheten för att båtar som med anledning av ägarnas bostadsort redovisas på ett visst område i själva verket förvaras och används i något annat område.

Tabell 2.2 visar i vilka regioner de olika båttypernas ägare är bosatta. Båtbeståndets sammansättning i varje område framgår av tabell 2.3. Regionindelningen illustreras i figur 1.

Två femtedelar av båtarna ägs av personer som bor i det som här kallas sydöstra området, i vilket ingår Stockholms och Karlskronas skärgårdar, kusten mellan dem, Öland, Gotland samt Skånekusten. En dryg femtedel av båtarna har ägare som bor i västkustlandskapen Halland och Bohuslän samt i de närmast innanför dessa liggande landskapen i vilka större delen av Vänerns och Vätterns stränder ingår - västra området. De övriga bor i norra delen av Sverige - det så kallade norra området (37,3 %).

I stockholms län bor större andel än i någon annan region av samtliga båttypers ägare utom roddbåtarnas.

Vid första anblicken ter det sig kanske förvånande att man finner relativt stora andelar av rikets båtbestånd i regioner som inte ligger vid kusterna. Som framgår av tabell 2.3 rör det sig emellertid i dessa fall i stor utsträckning om roddbåtar. I inlandslänen i norra området (Jämtlands, Kopparbergs, Örebro och Västmanlands län) utgörs sålunda 56,1 procent av båtarna av roddbåtar och i de inre delarna av västra området av 49,9 procent.

Vi kommer att återkomma till båtägarnas bosättningsförhållanden i samband med att varje båttyp behandlas för sig längre fram i detta kapitel.

2.5 Båttätheten

Om det totala antalet båtar slås ut på hela befolkningen i riket[1] finner vi att det går 1 båt på var 16:e person. Ofta är det ju dock mer än en person som har tillgång till varje fritidsbåt. Antalet personer i båtägarfamiljerna redovisas närmare i kapitel 3. Här skall vi endast helt kort beröra genomsnittliga antalet personer per båt i olika regioner. Vi utgår från uppgifter om befolkningen i länen som hämtats från Statistisk årsbok 1971[2].

---

[1] Rikets folkmängd var i november 1971 8 115 426.

[2] Avser folkmängden den 31 december 1970.

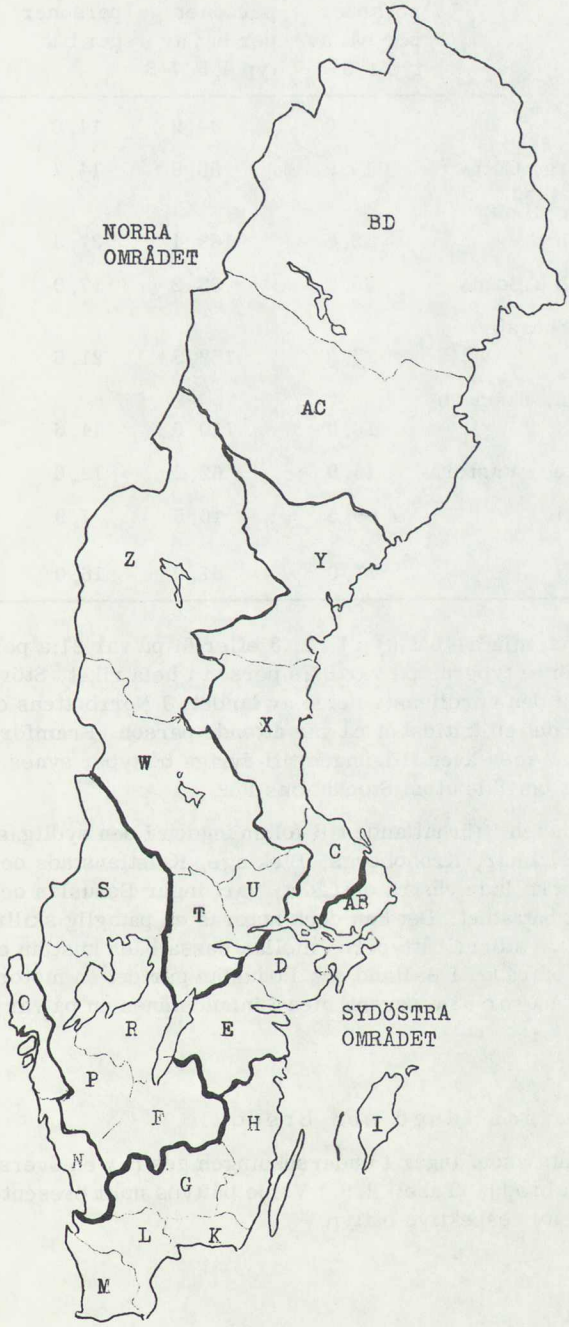
Tabell 2.2 Båtar av olika typer efter ägarnas bosättningsregion. Procent av båttyper.

Område	Län	Båttyp 1	2	3	4	5	6	7+8	Andel av samtl båtar
Sydöstra	Stockholms	23,4	12,5	16,1	29,2	38,7	30,5	48,8	20,0
	Söderm, Österg, Gotlands	6,5	9,0	9,3	10,3	11,6	9,0	5,6	9,3
	Kalmar, Kronob, Blek, Krist, Malmöh	21,5	11,6	11,8	7,8	6,0	18,0	9,6	11,2
	Andel båtar i sydöstra området	51,4	33,1	37,2	47,3	56,3	57,5	64,0	40,5
Västra	Hallands, Göteb och Bohus län	3,1	5,7	13,4	11,9	15,5	17,8	19,9	10,6
	Jönk, Älvsb, Skarab, Värmlands	12,0	15,3	11,3	7,0	8,1	4,6	3,5	11,5
	Andel båtar i västra området	15,1	21,0	24,7	18,9	23,6	22,4	23,4	22,1
Norra	Örebro, Västm, Kopparb, Jämtlands	15,8	19,1	9,9	7,8	5,8	8,0	6,7	12,7
	Uppsala, Gävleb, Västernorrl	11,4	13,8	12,6	13,3	8,6	7,1	5,0	12,3
	Västerbottens, Norrbottens	6,5	12,9	15,6	12,6	5,5	5,2	1,1	12,3
	Andel båtar i norra området	33,7	45,0	38,0	33,7	19,9	20,3	12,8	37,3
	Summa	100	100	100	100	100	100	100	100
	Antal båtar	13600	188700	161400	64800	38800	20900	17200	505500
	Observerat antal båtar	99	1285	1146	457	262	158	126	3533

Tabell 2.3 Båtar vilkas ägare är bosatta i olika regioner efter båttyp. Procent av båtarna i varje område.

Område	Län	Båttyp 1	2	3	4	5	6	7+8	Summa	Antal båtar	Observerat antal båtar
Sydöstra	Stockholms	3,1	23,2	25,6	18,7	14,8	6,3	8,3	100	101 300	676
	Söderm, Österg, Gotlands	1,9	36,1	32,0	14,5	9,6	4,0	2,0	100	46 900	337
	Kalmar, Kronob, Blek, Krist, Malmöh	5,2	38,5	33,6	9,0	4,2	6,6	2,9	100	56 800	420
	Andel båtar i sydöstra området	3,4	30,4	29,3	15,0	10,7	5,9	5,4	100	205 100	1 433
Västra	Hallands, Göteb och Bohus län	0,8	20,0	40,5	14,3	11,2	6,9	6,4	100	53 700	386
	Jönk, Älvsb, Skarab, Värmlands	2,8	49,9	31,5	7,8	5,4	1,6	1,0	100	58 000	413
	Andel båtar i västra området	1,8	35,5	35,8	10,9	8,2	4,2	3,6	100	111 700	799
Norra	Örebro, Västm, Kopparb, Jämtlands	3,4	56,1	24,7	7,9	3,5	2,6	1,8	100	64 300	440
	Uppsala, Gävleb, Västernorrl	2,5	41,9	32,7	13,8	5,4	2,4	1,4	100	62 300	432
	Västerbottens, Norrbottens	1,4	39,4	40,5	13,2	3,4	1,8	0,3	100	62 100	429
	Andel båtar i norra området	2,4	45,8	32,5	12,1	4,1	2,2	1,1	100	188 700	1 301
	Andel av samtliga båtar	2,7	37,3	31,9	12,8	17,7	4,1	3,4	100	505 500	3 533

Figur 1 Den regionala indelningen



Tabell 2.4 Båttäthet uttryckt som genomsnittliga antalet personer per båt i olika regioner.

Område	Län	Antal personer per båt av typ 1-3+6	Antal personer per båt av typ 4, 5, 7+8	Antal personer per båt	Antal personer i området
Sydöstra	Stockholms	25, 0	34, 9	14, 6	1 477 234
	Söderm, Österg, Gotl	19, 9	56, 8	14, 7	685 811
	Kalm, Kronob, Blek, Krist, Malmöh	32, 5	169, 4	27, 3	1 548 387
Västra	Hallands,Göteb o Bohus	25, 2	53, 2	17, 0	910 730
	Jönk, Älvsb, Skarab, Värml	25, 2	152, 3	21, 6	1 253 187
Norra	Örebro, Västm, Kopparb, Jämtl	16, 9	110, 6	14, 6	940 956
	Uppsala, Gävleb, Västern	15, 9	62, 2	12, 6	786 649
	Västerb, Norrb	9, 5	46, 5	7, 9	488 828
Hela riket		21, 0	67, 0	16, 0	8 091 782

Medan det går en mindre båt (typ 1, 2, 3 eller 6) på var 21:a person går det en båt av de större typerna på var 67:e person i hela riket. Största båttätheten finner vi i den nordligaste delen av landet. I Norrbottens och Västerbottens län går det en fritidsbåt på var åttonde person. Framförallt är det gott om småbåtar men även tillgången till övriga båttyper synes större här än i något annat område utom Stockholms län.

Minst är båttätheten i förhållande till folkmängden i den sydligaste regionen som utgörs av Kalmar, Kronobergs, Blekinge, Kristianstads och Malmöhus län. Hela det så kallade västra området, vari ingår Bohuslän och Halland har relativt låg båttäthet. Det kan dock noteras en påtaglig skillnad ifråga om tillgång till de större båttyperna mellan dessa båda kustlän och inlandslänen i samma område. I Halland och Bohuslän går det en motorbåt eller större segelbåt på var 53:e person men i inlandslänen en på var 152:a person.

2.6 Båtarnas längd och bredd

För samtliga båtar som ingår i undersökningen ges här en översikt av deras längd och bredd. (Tabell 2.5.) Varje båttyps mått presenteras sedan i beskrivningen av respektive båttyp.

Tabell 2.5 Samtliga båtars längd och bredd. Procenttal.

		Bredd i meter					
		-1,1	1,2-1,6	1,7-2,1	2,2-2,6	2,7-	Summa
	- 2,2	0,8	0,3	-	-	-	1,1
	2,3 - 3,2	2,2	6,5	0,2	-	-	8,9
Längd i meter	3,3 - 4,2	3,0	24,6	3,9	0,1	-	31,7
	4,3 - 5,2	1,6	21,4	11,7	0,8	0,2	35,7
	5,3 - 6,2	0,4	3,6	5,9	1,4	0,1	11,3
	6,3 - 7,2	-	0,3	1,5	2,4	0,5	4,8
	7,3 - 8,2	-	0,1	0,8	1,7	0,7	3,3
	8,3 -	-	0,1	0,4	1,1	1,4	3,3
	Summa	8,1	56,9	24,5	7,5	3,0	100,0

(Totala antalet båtar var 505 500. Uppgift om längd eller bredd saknas för 8,8 procent av dessa. Observerade antalet båtar var 3 533.)

2.7 Båtarnas vikt

Vid intervjuerna frågades efter båtarnas vikt men svaren på dessa frågor visade sig vara oanvändbara. Det partiella bortfallet var för flera båttyper större än 30 % och flera orimliga värden påträffades dessutom vid kontrollgranskningen. Uppenbarligen har båtägaren eller den person som annars intervjuats ofta ingen aning om vad båtarna väger. Beträffande de större segelbåtarna (båttyp 7+8) är bortfallet något mindre, nämligen 15,8 % men redovisningen av resultaten har dock uteslutits även för denna båttyp.

2.8 Båtarnas ålder och tillverkningsmaterial

På en fråga om vilket år båtarna var tillverkade erhölls också ett stort bortfall. Framförallt gällde detta kanoter och roddbåtar. Omkring en fjärdedel av ägarna till dessa kunde inte säga när båtarna tillverkats. Vi avstår därför från att redovisa svaren för dessa båttyper. Tillverkningsåren för övriga båttyper framgår av tabell 2.6. Även för en del av dessa är bortfallet avsevärt. Man kan anta att det framförallt är ifråga om äldre båtar som tillverkningsåret inte är känt.

Tabell 2.6 Båtar av olika typer efter tillverkningsår. Procenttal.

	Båttyp					Summa
	3	4	5	6	7+8	
-1959	20,2	17,8	37,7	14,5	36,4	22,6
1960-1964	24,1	17,8	8,5	15,6	10,6	19,3
1965-1969	44,1	53,8	40,6	47,0	33,3	45,2
1970-1971[1]	11,6	10,7	13,4	22,9	19,7	13,0
Uppgift saknas	15,7	12,6	10,8	8,9	6,2	13,4
Summa	100	100	100	100	100	100
Antal båtar	188 700	64 800	38 800	20 900	17 200	303 134
Observerat antal båtar	1 146	457	262	158	126	2 149

[1] Eftersom undersökningen gjordes i november 1971 ingår inte alla båtar som tillverkades år 1971.

Ur tabellen kan utläsas bland annat att betydande andelar särskilt av de större båttyperna (5 och 7+8) är byggda före 1960 (en dryg tredjedel av dessa båttyper). Största delen av båtbeståndet tillverkades dock under åren 1965-1969, nämligen 45 procent. Detta är mer än dubbelt så många som de som är från 1960-talets första hälft. Den skillnaden kan ha orsakats av två faktorer: dels har en del av de tidigare byggda båtarna förstörts, dels kan ett större antal båtar ha tillverkats under den senare perioden.

Vi skall i detta sammanhang också visa hur byggnadsmaterialet i båtarna förändrats med tiden. Av tabell 2.7 framgår att plastbåtarna utgör en mindre andel av samtliga båtar som tillverkats före 1968. Bland de där-

efter byggda båtarna är plastbåtarna i majoritet. Ökningen av andelen plastbåtar synes dock vara mycket liten under de tre senaste åren. Andelen träbåtar sjunker ju senare båtarna är tillverkade medan metallbåtarna hela tiden utgör en obetydlig minoritet.

Tabell 2.7 Tillverkningsår och byggnadsmaterial. Samtliga båtar. Procenttal.

Tillverkningsår	Byggnadsmaterial				Antal	Observerat
	Trä	Plast	Metall	Summa	båtar	antal båtar
- 1950	98,1	0,8	1,1	100	50 700	335
1951 - 1955	97,1	1,2	1,8	100	20 800	139
1956 - 1959	89,7	8,1	2,2	100	27 600	186
1960 - 1963	85,8	8,7	5,6	100	72 500	522
1964	81,2	15,3	3,4	100	17 800	119
1965	67,8	29,7	2,5	100	37 700	256
1966	65,3	31,5	3,2	100	31 000	233
1967	60,9	35,9	3,2	100	28 900	204
1968	43,6	54,1	2,3	100	41 600	287
1969	30,3	68,1	1,6	100	36 200	251
1970	28,4	70,1	1,5	100	29 500	208
1971	27,4	71,1	1,5	100	19 900	137
Uppgift saknas	81,7	14,7	3,6	100	91 200	656
Summa	69,7	27,4	2,9	100	505 500	3 533

Det kan noteras att andelen båtar för vilka uppgift om tillverkningsår saknas är 21,1 % för träbåtar och 22,5 % för metallbåtar men endast 9,6 % för plastbåtarna. Detta sammanhänger troligen med att plastbåtarna oftare är relativt nybyggda.

2.9 Kanoter (båttyp 1)

2.9.1 Längd och bredd

De cirka 13 600 kanoterna var vanligen 4-5 meter långa och en meter eller mindre breda. (Se tabell 2.8.)

Tabell 2.8 Kanoter (båttyp 1) efter längd och bredd. Procenttal.

		Bredd i meter		
		0,4 - 1,1	1,2 - 1,6	Summa
	1,3 - 2,2	0,7	-	0,7
	2,3 - 3,2	8,5	4,0	12,3
Längd i meter	3,3 - 4,2	31,4	1,7	32,6
	4,3 - 5,2	31,0	4,9	36,9
	5,3 - 6,2	13,8	3,0	16,6
	6,3 - 7,2	0,9	-	0,9
	Summa	86,4	13,6	100,0

(Antalet kanoter var 13 600. Uppgift om längd eller bredd saknades för 8,5 % av dessa. Observerade antalet kanoter var 99.)

2.9.2 Kanoternas användningsområde

Kanoternas användningsområde begränsas givetvis av deras litenhet och rankhet. På de alternativa användningsområden som noterades vid intervjun fördelade sig kanoterna på följande sätt. (Tabell 2.9.)

Tabell 2.9 Kanoter (båttyp 1) efter användningssätt. Procenttal.

Användningssätt	Andel av samtliga kanoter
Kommunikationsmedel till och från fritidshus	0,7
"Passbåt"	3,2
Fisketurer	24,2
Dagsutflykter	92,5
Vattenskidåkning	-
Tävlingar	3,8
Weekendturer	5,6
Långfärder	4,7
Antal kanoter	13 600
Observerat antal kanoter	99

2.9.3 Kanotägarnas bosättningsregion

Det framgick av tabell 2.2 att ungefär hälften av kanoternas ägare är bosatta i vad vi kallat det sydöstra området, cirka en tredjedel i norra området och 15 % i västra området.

2.10 Jolle, eka, roddbåt utan motor (båttyp 2)

2.10.1 Inledning

Roddbåten, som vi för enkelhetens skull väljer att kalla båtarna i denna klass, är som redan konstaterats den vanligaste typen av fritidsbåt. Det finns i hela riket ca 188 700 exemplar.

2.10.2 Längd och bredd

Dessa båtar är sällan längre än 5 meter och sällan bredare än cirka 1,5 meter. (Tabell 2.10.)

Tabell 2.10 Roddbåtar (båttyp 2) efter längd och bredd. Procenttal.

		Bredd i meter				
		0,4-1,1	1,2-1,6	1,7-2,1	2,2-3,6	Summa
Längd i meter	1,3-2,2	1,5	0,7	-	-	2,1
	2,3-3,2	4,1	10,5	0,3	-	14,9
	3,3-4,2	5,1	37,6	4,2	0,2	47,0
	4,3-5,2	1,4	25,2	4,4	0,3	31,5
	5,3-6,2	-	2,8	0,7	0,1	3,7
	6,3-8,2	0,1	0,2	0,3	0,1	0,7
	Summa	12,3	77,0	10,0	0,7	100,0

(Antalet roddbåtar var 188 700. Uppgift om längd eller bredd saknades för 10,9 % av dessa. Observerade antalet roddbåtar var 1 285.)

2.10.3 Tillverkningsmaterial

Det allra största flertalet roddbåtar är gjorda av trä (83,5 %). 13,7 % är av plast och 2,8 % av metall.

2.10.4 Roddbåtarnas användningsområde

På vilka olika sätt man använde roddbåtarna under båtsäsongen 1971 kan utläsas av tabell 2.11.

Fisketurer och kortare utflykter var de vanligaste användningssätten. Det är däremot sällsynt att roddbåtar används som kommunikationsmedel till och från fritidsstugor eller som "passbåt" till affären, för transporter eller liknande. Längre turer eller användning av roddbåtar i rent sportsyfte förekom inte.

Tabell 2.11 Roddbåtar (båttyp 2) efter användningssätt. Procenttal.

Användningssätt	Andel av samtliga roddbåtar
Kommunikationsmedel till och från fritidshus	1,8
"Passbåt"	3,3
Fisketurer	80,8
Dagsutflykter	57,3
Vattenskidåkning	-
Tävlingar	0,1
Weekendturer	-
Långfärder	-
Antal roddbåtar	188 700
Observerat antal roddbåtar	1 285

2.10.5 Roddbåtägarnas bosättningsregion

Roddbåtarna är relativt sett vanligare i norra delarna av landet än övriga båttyper. 45 procent finns i det som i tabell 2.2 kallats norra området. I sydöstra området finns en tredjedel av roddbåtarna och en femtedel i västra området.

2.11 Helt öppen båt med motor, vars motorstyrka understiger 10 hästkrafter (båttyp 3)

2.11.1 Inledning

I denna kategori ingår till största delen båtar av typ "snurror", men även ett antal båtar med inombordsmotor ingår. I mycket stor utsträckning är det båtar av samma typ som i föregående kategori, men de är försedda med motor.[1] Det finns ca 161 400 båtar av denna typ.

---

[1] Enligt en tilläggsinstruktion till intervjuarna skulle i denna kategori endast kodas helt öppna båtar med en motorstyrka under 10 hästkrafter. Helt öppen båt med starkare motor skulle höra till båttyp 4. Emellertid har trots detta 5,6 % av båtarna i klass 3 en motorstyrka på 10 hk eller mer. (1,9 % har starkare motor än 10 hk.) Detta är antingen en följd av att instruktionen inte har uppmärksammats tillräckligt på denna punkt eller också har dessa intervjuer utförts innan tilläggsinstruktionen hunnit komma lokalombuden tillhanda. (En omklassificering i efterhand efter framkörningen av samtliga tabeller ansågs inte vara värd de kostnader den skulle ha medfört.)

2.11.2 Längd och bredd

Längd och bredd presenteras i tabell 2.12.

Tabell 2.12 Öppna motorbåtar (båttyp 3) efter längd och bredd. Procenttal.

		Bredd i meter				
		- 1,1	1,2 - 1,6	1,7 - 2,1	2,2 -	Summa
	- 3,2	0,9	4,9	0,3	0,1	6,2
Längd i meter	3,3 - 4,2	0,8	26,5	5,3	0,1	32,7
	4,3 - 5,2	0,6	30,1	13,1	1,0	44,8
	5,3 - 6,2	0,1	5,7	6,4	0,7	12,9
	6,3 - 7,2	-	0,4	1,0	0,7	2,1
	7,3 -	-	0,2	0,4	0,7	1,3
	Summa	2,4	67,8	26,5	3,3	100,0

(Antalet båtar av denna typ var 161 400. Uppgift om längd eller bredd saknades för 7,5 procent av dessa. Observerade antalet öppna motorbåtar var 1 146.)

87 procent av de öppna motorbåtarna är mellan 1,2 och 2,1 meter breda och mellan 3,3 och 6,2 meter långa. Genomsnittligt är dessa båtar längre och bredare än båtarna i kategori 2, vilket är förklarligt med hänsyn till att bland annat jollar ingår i den senare kategorin.

2.11.3 Tillverkningsmaterial

Nästan en tredjedel (31,2 %) av dessa båtar är i plast, medan cirka två tredjedelar är av trä (65,4 %) och ett fåtal (3,4 %) av metall.

2.11.4 Motorstyrka och maximal hastighet

Tabell 2.13 visar motorstyrka för båttyp 3.

Vanligen har dessa båtar en motor på mindre än 6 hk (det gäller för 66 % av samtliga). Mindre än en femtedel av båtarna har starkare motor än 7 hk.

Det partiella bortfallet på frågan om motorstyrka är inte anmärkningsvärt stort för denna båttyp, 4,6 %.

Frågan om maximal hastighet kunde däremot endast besvaras för 67 procent av båtarna. Av dessa uppgavs drygt hälften kunna göra högst 5 knop. Endast 12 procent kunde göra mer än 8 knop. Bortfallets storlek gör dock dessa siffror ytterligt osäkra.

Tabell 2.13 Öppna motorbåtar (båttyp 3) efter motorstyrka. Procenttal.

Motorstyrka[1] Antal hästkrafter	Procent av samtliga båtar av typ 3
- 3	19,9
4 - 5	46,2
6 - 7	15,8
8 - 9	12,5
10 - 11	3,7
12 -	2,0
Uppgift saknas	4,6
Summa	100
Antal båtar	161 400
Observerat antal båtar	1 146

[1] Se även not till 2.11.1.

2.11.5 Användningsområde

Den något större räckvidd som båtar av typ 3 har jämfört med ekor och jollar medför som tabell 2.14 visar att de relativt oftare används till dagsutflykter. I övrigt skiljer sig dessa båtars användningsområde ganska obetydligt från roddbåtarnas.

Tabell 2.14 Öppna motorbåtar (båttyp 3) efter användningssätt. Procenttal.

Användningssätt	Andel av samtliga "snurror"
Kommunikationsmedel till och från fritidshus	4,8
"Passbåt"	5,5
Fisketurer	80,3
Dagsutflykter	73,5
Vattenskidåkning	-
Tävlingar	0,1
Weekendturer	4,1
Långfärder	0,6
Antal öppna motorbåtar	161 100
Observerat antal båtar	1 146

2.11.6 Ägarnas bosättningsregion

En dryg tredjedel av de öppna motorbåtarna finns i det norra området och lika många i det sydöstra medan en fjärdedel finns i västra området (Tabell 2.2).

2.12 Motorbåt med motor på minst 10 hästkrafter, ej avsedd för övernattning (båttyp 4)

2.12.1 Inledning

Till denna båttyp har förts båtar av typen sportbåt, campingbåt, daycruiser och andra som eventuellt kan ge möjlighet till tillfällig övernattning men som inte egentligen är byggda för sådan. Dessa båtar är inte helt öppna utan har i allmänhet en mindre överbyggnad. Deras antal var ca 64 800.

2.12.2 Längd och bredd

Som framgår av tabell 2.15 är dessa båtar, vi kan kalla dem de medelstora motorbåtarna, vanligen längre och bredare än båtarna av typ 2 och 3. Tre fjärdedelar är mellan 1,2 och 2,1 meter breda och 3,3 - 6,2 meter långa. 12 procent är längre och 15 procent bredare än dessa mått något som var betydligt sällsyntare beträffande båttyperna 2 och 3.

Tabell 2.15 Medelstora motorbåtar (båttyp 4) efter längd och bredd. Procenttal.

		Bredd i meter				
		1,2-1,6	1,7-2,1	2,2-2,6	2,7-	Summa
Längd i meter	- 3,2	3,6	0,1	-	-	3,7
	3,3 - 4,2	11,2	4,5	-	-	15,7
	4,3 - 5,2	13,4	32,1	3,5	-	49,0
	5,3 - 6,2	2,6	13,6	3,0	0,4	19,6
	6,3 - 7,2	0,5	2,8	3,1	0,8	7,2
	7,3 -	0,6	1,4	1,4	1,6	5,0
	Summa	31,9	54,5	11,0	2,8	100

(Antalet båtar av denna typ var 64 800. Uppgift om längd eller bredd saknades för 5,6 procent av dessa. Observerade antalet medelstora motorbåtar var 457.)

2.12.3 Tillverkningsmaterial

Detta är den båttyp där plastbåtarna är vanligast. Hälften av båtarna (51,2 %) är av plast medan knappt hälften (47,2 %) är av trä och 1,6 procent av metall.

2.12.4 Motorstyrka och maximal hastighet

Av tabellerna 2.16 och 2.17 framgår motorstyrkan och den maximala hastigheten hos båtar av kategori 4.

Tabell 2.16 Medelstora motorbåtar (båttyp 4) efter motorstyrka. Procenttal.

Motorstyrka Antal hästkrafter	Procent av samtliga medelstora motorbåtar
4 - 9	2,1[1]
10 - 11	11,3
12 - 17	10,0
18 - 20	26,4
21 - 32	13,8
33 - 42	17,0
43 - 52	7,6
53 - 85	7,1
86 -	4,7
Uppgift saknas	4,7
Summa	100
Antal båtar	64 800
Observerat antal båtar	457

Tabell 2.17 Medelstora motorbåtar (båttyp 4) efter maximal hastighet. Procenttal.

Maxhastighet Antal knop	Procent av samtliga medelstora motorbåtar
- 5	1,5
6 - 8	13,6
9 - 12	10,8
13 - 17	18,5
18 - 20	21,3
21 - 25	16,3
26 - 35	14,9
36 -	3,1
Uppgift saknas	13,6
Summa	100
Antal båtar	64 800
Observerat antal båtar	457

[1] Båtar som inte är helt öppna men med motorer på mindre än 10 hkr har förts till denna kategori.

Det föreligger en avsevärd spridning i denna båtkategori vad beträffar motorstyrkan. Hälften av båtarna har motorer på från 21 till över 85 hästkrafter medan den andra hälften ligger under 20 hästkrafter. Topphastigheten är ofta hög - en tredjedel av båtarna kan göra mera än 20 knop.

Medianmaxhastigheten[1] är ungefär 18,8 knop. Även för denna båttyp är bortfallet på frågan om maxhastighet stort (13,6 %) men frågan har dock kunnat besvaras för betydligt större andel av dessa båtar än av båtarna av typ 3.

2.12.5 Användningsområde

Liksom fallet är med samtliga båtkategorier är dagsutflykter det sätt på vilket de flesta båtar av denna typ används. Det är mindre vanligt att de används för fisketurer än de långsammare öppna motorbåtarna och roddbåtarna. Vidare används en femtedel av dessa motorbåtar för vattenskidåkning, något som i övrigt endast förekommer bland de större motorbåtarna av typ 5 och där i mindre utsträckning (se tabell 2.22).

Tabell 2.18 Medelstora motorbåtar (båttyp 4) efter användningssätt. Procenttal.

Användningssätt	Andel av samtliga medelstora motorbåtar
Kommunikationsmedel till och från fritidshus	11,9
Passbåt	9,9
Fisketurer	60,7
Dagsutflykter	89,3
Vattenskidåkning	20,2
Tävlingar	1,0
Weekendturer	15,8
Långfärder	4,8
Antal båtar	64 800
Observerat antal båtar	457

Som passbåtar för ärenden av olika slag och som kommunikationsmedel till fritidsstugor används cirka en tiondel av båtarna. Weekendturer förekommer i viss utsträckning (15 %) medan det är mera sällsynt att man använder dessa båtar för tävlingar eller långfärder.

2.12.6 Ägarnas bosättningsregion

I Stockholms län finns närmare en tredjedel av ägarna till båtarna i kategori 4 (tabell 2.2) vilket är en större andel än som noterades för roddbåtar och "snurror", etc.

I övrigt avviker fördelningen över riket inte anmärkningsvärt från fördelningen av samtliga fritidsbåtar.

---

[1] Med medianmaxhastighet menas att hälften av båtarna har en topphastighet över och hälften under denna hastighet.

2.13 Ruffad motorbåt avsedd för övernattning (båttyp 5)

2.13.1 Inledning

Antalet båtar som ingår i denna kategori har beräknats till 38 800. För enkelhets skull kallas de nedan för ruffade motorbåtar även om förekomst av ruff inte är tillräcklig för att en båt skall föras till denna kategori.

2.13.2 Längd och bredd

I denna kategori finns de största motorbåtarna. Nästan nio tiondelar uppges vara mer än ca 5 meter långa och mer än ca 1,5 meter breda. (Tabell 2.19.)

Tabell 2.19 Ruffade motorbåtar (båttyp 5) efter längd och bredd. Procenttal.

		Bredd i meter					
		1,2-1,6	1,7-2,1	2,2-2,6	2,7-3,1	3,2-	Summa
Längd i meter	-5,2	0,5	9,3	0,8	-	-	10,6
	5,3-6,2	0,8	11,0	8,3	-	-	20,1
	6,3-7,2	1,0	6,8	17,7	2,2	0,5	28,2
	7,3-8,2	-	5,2	11,2	5,0	0,6	22,0
	8,3-9,2	0,8	0,3	6,3	2,7	3,2	13,3
	9,3-	-	-	1,4	1,0	3,6	6,0
	Summa	3,1	32,6	45,7	10,9	7,9	100

(Antalet båtar av denna typ var 38 800. Uppgift om längd eller bredd saknas för 2,2 procent av dessa. Observerade antalet ruffade motorbåtar var 262.)

2.13.3 Tillverkningsmaterial

Träbåtarna dominerar i denna båttyp. 67 procent är träbåtar och 29,5 procent plastbåtar medan 3,6 procent uppges vara av metall.

2.13.4 Motorstyrka och maximal hastighet

Som vi kan se av tabell 2.20 har 62 procent av dessa båtar motorer på mer än 20 hästkrafter. Det är en större andel än bland båtarna av typ 4 (där hälften hade så starka motorer). Toppfarterna (se tabell 2.21) är dock i allmänhet lägre än för de medelstora motorbåtarna. Mediantoppfarten för de ruffade motorbåtarna är 10,8 knop mot 18,8 för båttyp 4. Mindre än en fjärdedel kan köra fortare än 20 knop (22,3 %) mot en tredjedel av båtarna av typ 4. Mer än 40 procent har en största hastighet på högst 8 knop. Ett relativt stort partiellt bortfall på närmare 12 procent kan note-

ras på frågan om motorstyrka medan svarsprocenten i fråga om maxhastighet i detta fall är högre än för övriga typer av motorbåtar.

Tabell 2.20 Ruffade motorbåtar (båttyp 5) efter motorstyrka. Procenttal.

Motorstyrka Antal hästkrafter	Procent av samtliga ruffade motorbåtar
- 9	10,6
10 - 11	6,6
12 - 17	14,7
18 - 20	6,3
21 - 32	6,8
33 - 42	8,6
43 - 52	12,4
53 - 85	13,2
86 -	21,0
Uppgift saknas	11,8
Summa	100
Antal båtar	38 800
Observerat antal båtar	262

Tabell 2.21 Ruffade motorbåtar (båttyp 5) efter maximal hastighet. Procenttal.

Maxhastighet Antal knop	Procent av samtliga ruffade motorbåtar
- 5	3,5
6 - 8	40,4
9 - 12	13,6
13 - 17	10,8
18 - 20	9,3
21 - 25	11,9
26 - 35	8,9
36 -	1,5
Uppgift saknas	5,4
Summa	100
Antal båtar	38 800
Observerat antal båtar	262

2.13.5 Användningsområde

Dessa båtar används företrädesvis för utfärder på en eller ett par dagar men också till längre färder i stor utsträckning (44 %). Likaså till fisketurer om än inte så ofta som mindre motorbåtar och roddbåtar. Cirka 13 procent används för färder till och från fritidsstugor. (Tabell 2.22.)

Tabell 2.22 Ruffade motorbåtar efter användningssätt. Procenttal.

Användningssätt	Andel av samtliga ruffade motorbåtar
Kommunikationsmedel till och från fritidshus	12,8
Passbåt	5,9
Fisketurer	45,2
Dagsutflykter	78,9
Vattenskidåkning	5,6
Tävlingar	0,5
Weekendturer	65,6
Långfärder	44,0
Antal båtar	38 800
Observerat antal båtar	262

2.13.6 Ägarnas bosättningsregion

En mycket stor andel av de ruffade motorbåtarna ägs av personer bosatta i Stockholms län. Även i Göteborgs och Bohus län är de i viss mån överrepresenterade jämfört med tidigare behandlade båttyper. I norra området däremot finns endast 20 procent av denna båttyps ägare mot 37 procent av samtliga båtars ägare.

2.14 Segelbåtar, segeljollar, segelkanoter e d, helt utan övernattningsmöjligheter (båttyp 6)

2.14.1 Inledning

Till denna kategori hör mindre segelbåtar, alltför små för att man någorlunda bekvämt skall kunna övernatta i dem. Till antalet är dessa cirka 20 900.

2.14.2 Längd och bredd

Av tabell 2.23 framgår att denna typ av segelbåtar endast i undantagsfall är mer än omkring 6 meter långa, mer än hälften är kortare än cirka 4 meter. Bredden kan vara upp till cirka 2 meter, vanligtvis ungefär 1,5 meter.

2.14.3 Tillverkningsmaterial

En dryg tredjedel (38,3 %) är av plast medan 61,2 procent är gjorda av trä.

Tabell 2.23 Små segelbåtar (båttyp 6) efter längd och bredd. Procenttal.

		Bredd i meter				
		0,4-1,1	1,2-1,6	1,7-2,1	2,2-	Summa
Längd i meter	1,3-2,2	3,4	1,6	-	-	5,0
	2,3-3,2	7,4	13,5	-	-	20,9
	3,3-4,2	3,0	23,5	1,9	-	28,4
	4,3-5,2	0,6	12,6	16,3	-	29,5
	5,3-6,2	-	5,8	8,2	0,4	14,4
	6,3-	-	-	0,4	1,4	1,8
	Summa	14,4	57,0	26,8	1,8	100

(Antalet båtar av denna typ var 20 900. Uppgift om längd eller bredd saknades för 9,3 procent av dessa. Observerade antalet små segelbåtar var 158.)

2.14.4 Motorstyrka

19 procent av båtarna var utrustade med motor. Denna var i allmänhet endast på några få hästkrafter, en tiondel hade starkare motor än 5 hk. Det partiella bortfallet på frågan om motorns styrka var visserligen stort - 16 procent - men det torde i detta fall knappast innebära någon större snedvridning av resultatet.

2.14.5 Användningsområde

Endast i ringa utsträckning används denna sorts båtar till annat än utflykter på högst en dag. En sjättedel av dem används till tävlingssegling och en femtedel till fisketurer. (Tabell 2.24.)

2.14.6 Ägarnas bosättningsregion

Ägarna till dessa båtar bor i stor utsträckning i Stockholms län eller i Bohuslän/Halland. Närmare hälften av dem finns i dessa län mot cirka 30 procent av samtliga båtars ägare (tabell 2.2).

Tabell 2.24 Små segelbåtar (båttyp 6) efter användningssätt. Procenttal.

Användningssätt	Andel av samtliga små segelbåtar
Kommunikationsmedel till och från fritidshus	1,4
Passbåt	1,5
Fisketurer	20,2
Dagsutflykter	90,9
Vattenskidåkning	-
Tävlingar	16,7
Weekendturer	6,5
Långfärder	2,8
Antal båtar	20 900
Observerat antal båtar	158

2.15 Segelbåt med möjligheter till övernattning (båttyp 7+8)

2.15.1 Inledning

Som nämnts i 2.3 har båtar av typ 7 och 8 slagits samman till en kategori. Denna omfattar sålunda såväl båtar som ger möjlighet enbart till tillfällig övernattning som ruffade segelbåtar som är avsedda för övernattning. Den senare typen utgör största andelen med drygt tre fjärdedelar av de cirka 17 200 båtarna.

2.15.2 Längd och bredd

Dessa segelbåtar är som framgår vid jämförelse av tabellerna 2.23 och 2.25 av en helt annan storleksordning än föregående kategori. Närmast kan de jämföras med de stora motorbåtarna (typ 5) men de är genomsnittligt längre och smalare. Tre fjärdedelar är mer än 5 men högst ca 10 meter långa och mer än 1,5 men högst ca 3 meter breda.

2.15.3 Tillverkningsmaterial

43,7 procent är plastbåtar, 55,2 procent är av trä och 1,1 procent är metallbåtar.

Tabell 2.25 Stora segelbåtar (båttyp 7+8) efter längd och bredd. Procenttal.

		Bredd i meter					
		1,2-1,6	1,7-2,1	2,2-2,6	2,7-3,1	3,2-	Summa
Längd i meter	- 5,2	6,1	6,7	-	-	0,6	13,4
	5,3- 6,2	0,7	15,8	2,0	-	-	18,5
	6,3- 7,2	1,1	4,5	8,7	2,8	-	17,1
	7,3- 8,2	-	4,3	12,4	2,4	0,7	19,8
	8,3- 9,2	-	5,7	8,0	2,7	-	16,4
	9,3-10,2	-	1,7	-	4,4	2,4	8,5
	10,3-	-	1,1	2,7	1,1	1,4	6,3
	Summa	7,9	39,8	33,8	13,4	5,1	100

(Antalet båtar av denna typ var 17 200. Uppgift om längd eller bredd saknades för 4,0 procent av dessa. Observerade antalet stora segelbåtar var 126.)

2.15.4 Motorstyrka

Till 76 procent är de stora segelbåtarna försedda med motor. 59 procent av dessa hade en svag motor på högst 5 hästkrafter, 30 procent en motor på mer än 5 men högst 20 hk och 10 procent en ännu starkare.

2.15.5 Användningsområde

Detta är den sorts båtar som man oftast gör längre färder med, givetvis gäller det i högre grad för de större, för övernattning avsedda, båtarna. I övrigt förekom det att man tävlade med en femtedel av båtarna medan till exempel fisketurer var mer sällsynt än för övriga kategorier. (Tabell 2.26.)

2.15.6 Ägarnas bosättningsregion

I ännu högre grad än beträffande båttyperna 4, 5 och 6 är ägarna till de stora segelbåtarna överrepresenterade i Stockholms län och Bohuslän/Halland. Mer än två tredjedelar av båtarnas ägare bor i dessa områden medan de i alla andra områden återfinns i mindre utsträckning än samtliga båtars ägare.

Tabell 2.26 Stora segelbåtar (båttyp 7+8) efter användningssätt. Procenttal.

Användningssätt	Andel av samtliga stora segelbåtar
Kommunikationsmedel till och från fritidshus	2,6
Passbåt	2,2
Fisketurer	10,6
Dagsutflykter	63,4
Vattenskidåkning	-
Tävlingar	20,8
Weekendturer	78,0
Långfärder	63,7
Antal båtar	17 186
Observerat antal båtar	126

KAPITEL 3 BÅTÄGARNA

3.1 Inledning

I detta kapitel skall båtägarhushållen presenteras med avseende på antal, regional fördelning, storlek, inkomst samt innehav av fritidshus och bil. Dessutom redogörs för en del av levnadsnivåundersökningens resultat beträffande båtägarnas fördelning på några bakgrundsvariabler.

3.2 Hushållsbegreppet

Antalet hushåll i riket kan sägas variera med den definition på hushåll man använder sig av. Det hushålls- eller familjebegrepp som använts i denna undersökning har omfattat den grupp personer som vid intervjutillfället var skrivna (kyrkobokförda) på samma bostad som den person som uttagits till intervju. Inneboende har dock ej räknats som familjemedlemmar. Denna definition överensstämmer i stort sett med låginkomstutredningens[1] hushållsbegrepp frånsett att inneboende som var mantalsskrivna på hushållets adress där räknades till hushållet. Låginkomstutredningens undersökning utfördes 5 år tidigare än fritidsbåtundersökningen. Man skattade där antalet hushåll i riket till 2 714 000. Vi bör kunna räkna med ett något större antal hushåll av den typ som fritidsbåtundersökningen definierat. Det kan till exempel nämnas att 1969 års hushållsbudgetundersökning räknade 3 090 000 hushåll, där med hushåll avsågs samtliga individer som delade bostad och under undersökningsperioden normalt åt minst ett huvudmål mat gemensamt.

3.3 Antal båthushåll

Vi fann att det finns totalt ca 475 400 hushåll där någon eller några medlemmar äger en eller flera fritidsbåtar eller andel i fritidsbåt. Den slumpmässiga variationen kring denna siffra torde understiga 4 000 hushåll.

I allmänhet ägs varje båt av en eller flera medlemmar av en och samma familj. 5,3 procent av båtarna har emellertid ägare från mer än ett hushåll. Vanligast är detta bland de större segelbåtarna (typ 7+8) som till 12,6 procent har ägare från mer än ett hushåll.

3.4 Båthushållens regionala fördelning

Med användande av samma regionindelning som i kapitel 2 redovisas nedan (tabell 3.1) hushållens fördelning på olika geografiska områden.

En jämförelse med tabell (2.2) visar att proportionen båthushåll i olika landsdelar mycket väl ansluter till andelen av samtliga båtar i respektive område. Hade det förhållit sig annorlunda skulle det ha inneburit dels att antalet båtar per hushåll i relativt hög utsträckning varit större än en, dels att hushållen med flera båtar varit ojämnt fördelade över riket.

---

[1] Svenska folkets inkomster, SOU 1970:34.

Tabell 3.1 Båthushållen fördelade på regioner. Absoluta tal och procenttal.

Område	Län	Antal hushåll	Andel av samtl hushåll
Sydöstra området	Stockholms	93 300	19,6
	Södermanlands, Östergötlands, Gotlands	44 800	9,4
	Kalmar, Kronobergs, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus	56 900	12,0
Antal/andel i sydöstra området		195 100	41,0
Västra området	Hallands, Göteborg o Bohus	52 400	11,0
	Jönköpings, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands	57 500	12,2
Antal/andel i västra området		109 900	23,2
Norra området	Örebro, Västmanlands, Kopparbergs, Jämtlands	58 600	12,2
	Uppsala, Gävleborgs, Västernorrlands	58 300	12,3
	Västerbottens, Norrbottens	53 500	11,2
Antal/andel i norra området		170 400	35,7
	Summa	475 400	100
	Observerat antal hushåll	3 065	

3.5 Hushållens storlek

Tabell 3.2 visar hur många personer de båtägande hushållen består av.

Tabell 3.2 Båthushållen efter antalet individer som ingår i hushållen. Absoluta tal och procenttal.

Antal individer	Antal båthushåll	Procent av samtliga hushåll
1	52 900	11,1
2	148 700	31,3
3	112 400	23,7
4	100 400	21,1
5 och fler	61 000	12,9
Summa	475 400	100
Observerat antal hushåll 3 065		

För att kunna säga om båthushållen i fråga om antalet personer skiljer sig från hushållen i övrigt i riket skulle vi ha behövt känna till antalet personer även i de intervjupersoners hushåll som inte hade fritidsbåt. Då kunde vi ha

skattat antalet hushåll i riket enligt undersökningens definition och jämfört deras medlemsantal med båthushållens. Vi känner emellertid endast till antalet medlemmar i de intervjuade hushållen. Detta kan vi dock jämföra med antalet personer i hushållen i riket enligt hushållsbudgetundersökningens (HBU) definition.[1]

De enligt HBU ca 3 090 000 hushållen i riket hade följande antal medlemmar.

Antal personer	Procent av samtliga hushåll
1	28
2	30
3	19
4	15
5 och fler	8

Även om definitionen på hushåll inte överensstämmer exakt torde det dock vara klart att båthushållen mycket mindre ofta än andra hushåll består av en person och i stället oftare utgörs av 3, 4 eller fler personer. Detta tyder på att barnfamiljer kan vara överrepresenterade bland fritidsbåtägarna i förhållande till ensamstående och familjer utan barn. Det överensstämmer också med låginkomstutredningens konstaterande att gifta i större utsträckning än icke gifta har tillgång till båt.[2]

1 416 000 personer ingår i hushåll där man äger en fritidsbåt. Det innebär att cirka 18 procent av befolkningen tillhör ett sådant hushåll.

3.6 Hushållens inkomster

Vi skall här inte göra något försök att jämföra båthushållens inkomster med inkomstfördelningen i riket i övrigt. Sådana möjligheter ger inte det insamlade materialet. Däremot kan vi göra jämförelser inom populationen av båthushåll. Inkomstfördelningen bland båthushållen framgår av tabell 3.3.

Tabell 3.3 Båthushållen efter inkomst. Absoluta tal och procenttal.

Årlig hushållsinkomst	Antal båthushåll	Procent av samtliga hushåll
- 20 000	69 300	15,6
20 001 - 35 000	148 500	33,5
35 001 - 50 000	118 000	26,6
50 001 - 65 000	57 100	12,9
65 001 -	50 000	11,3
Uppgift saknas	32 500	6,8
Summa	475 400	100
Observerat antal hushåll 3 065		

[1] Se 3.2.

[2] Agneta Lundahl: Fritid och rekreation. Allmänna Förlaget 1971. Sid 25.

En tredjedel av hushållen har således en årlig inkomst mellan 20 och 35 000 kronor, hälften tjänar mera än 35 000 kronor per år och cirka en sjättedel mindre än 20 000 kronor.

Dessa uppgifter är något mera osäkra än flertalet i denna rapport eftersom uppgift om inkomst saknades från nästan 7 % av de intervjuade hushållen.

I avsnitt 3.8 kommer hushåll i tre olika inkomstlägen att jämföras med avseende på medlemsantal, antal inkomsttagare i hushållet, antal båtar och innehav av bil och fritidshus.

3.7 Hushållens antal båtar

89,2 % av båthushållen äger endast en båt respektive del i en båt. 8,7 % äger eller har del i två båtar och 2,1 % äger eller har andel i mer än två båtar. (Som vi såg i 3.3 ägs dock ca 95 % av alla båtar av medlemmar i endast ett hushåll.)

3.8 Inkomst, hushållsstorlek och båtantal

Vi kan se av tabell 3.4 att de större hushållen oftare har större sammanlagda inkomster än små hushåll. Att hushållet omfattar fler medlemmar borde för många hushåll med båtintresse vara förenat med behov av fler fritidsbåtar och/eller av större båtar. Genom att studera tabell 3.5 - 3.7 skall vi undersöka om de större hushållen oftare har fler båtar och i vilken mån detta sammanhänger med hushållsinkomsten.

Tabell 3.4 Hushållsinkomsten i olika stora båthushåll. Procenttal.

Antal hushålls-medlemmar	Andel med mer än 35 000 kr/år	Andel med mer än 50 000 kr/år	Antal hushåll	Observerat antal hushåll
1	17,8	4,2	52 900	145
2	45,5	22,4	148 700	804
3	57,7	27,5	112 400	777
4	60,4	27,6	100 400	778
5	63,6	36,3	45 100	383
6 och fler	54,7	30,0	15 900	174
Totalt	50,9	24,2	475 400	3 061

Inga säkra skillnader kan konstateras mellan hushåll med olika medlemsantal. Cirka 11 % av samtliga båthushåll har mer än en båt.

Om vi i stället ser på tabell 3.6 som visar andelar hushåll i olika inkomstklasser med mer än en båt finner vi emellertid vissa skillnader.

Vi ser att hushåll med inkomster över 50 000 kr/år oftare än andra hushåll har mer än en båt. Om vi vidare samtidigt betraktar hushållsstorleken, hushållsinkomsten och båtantalet finner vi att det senare inte är helt oberoende av antalet hushållsmedlemmar. (Tabell 3.7.)

Tabell 3.5 Hushåll med mer än en båt efter hushållets storlek. Procenttal.

Antal medlemmar i hushållet	Andel med mer än en båt	Antal hushåll i respektive storleksklass	Observerat antal hushåll
Högst 2	10,4	261 100	1 451
3-4	11,2	141 800	1 021
5 eller fler	11,9	40 000	350
Totalt	10,8	442 900[1]	2 822[1]

[1] För 32 500 hushåll (243 observationer) eller 6,8 % av samtliga saknades uppgifter för denna tabell.

Tabell 3.6 Hushåll mer mer än en båt efter hushållets sammanlagda inkomst. Procenttal.

Hushållets inkomst	Andel med mer än en båt	Antal hushåll i respektive inkomstklass	Observerat antal hushåll
-35 000	8,3	217 800	1 252
35 001-50 000	9,8	118 000	793
50 001-	16,9	107 100	777
Totalt	10,8	442 900[1]	2 822[1]

[1] Se not till tabell 3.5.

Tabell 3.7 Hushåll med mer än en båt efter hushållets storlek och inkomst. Procenttal.

Antal hushålls-medlemmar	Hushålls-inkomst	Andel med mer än en båt	Antal hushåll	Observerat antal hushåll
Högst 2	-35 000	8,9	117 000	516
	35 001-50 000	5,2	38 700	192
	50 001-	12,2	33 000	175
3-4	-35 000	8,2	79 300	554
	35 001-50 000	11,9	64 500	468
	50 001-	17,3	54 800	419
5 eller fler	-35 000	5,2	21 400	181
	35 001-50 000	13,2	14 800	133
	50 001-	23,8	19 300	183
Totalt		10,8	475 400	2 821[1]

[1] För ca 32 500 hushåll (244 observationer) eller 6,8 % av samtliga saknades uppgifter för denna tabell.

I såväl små som stora båthushåll är tendensen att ha flera båtar störst i de högsta inkomstklasserna, men den är större i hushåll med 3 eller flera medlemmar än i mindre hushåll. Närmare en femtedel av hushållen med 3 eller fler medlemmar har mer än en båt om den sammanlagda årsinkomsten är minst 50 000 kronor. I hushåll med mindre än 35 000 kronor om året har, oavsett antalet hushållsmedlemmar, mindre än 10 procent mer än en båt. Dessa resultat är helt förståeliga. Det behov av flera båtar som vi tidigare antog att större, båtintresserade familjer kan känna är möjligt att uppfylla först om hushållets inkomster överstiger en viss nivå.

Det kunde ha varit intressant att närmare studera vilka typer av familjer som har fritidsbåtar. Det var emellertid nödvändigt att begränsa undersökningsplanen så starkt att endast mycket små möjligheter därtill gavs. Så kan vi till exempel inte säga i vilken utsträckning barnfamiljerna är representerade bland båthushållen. Andelen hushåll med mer än två medlemmar lät oss dock förmoda att relativt många barnfamiljer finns bland båthushållen.

3.9 Hushållsstorlek och båttyp

Tabell 3.8 åskådliggör i vilken utsträckning antalet hushållsmedlemmar sammanhänger med vissa båttyper.

Tabell 3.8 Båtar av olika typer efter ägarhushållets medlemsantal. Procenttal.

Antal hushålls-medlemmar	Båttyp 1+2+3+6	4	5+7+8	Totalt
1-2	42,0	35,0	40,1	40,9
3-4	44,3	52,0	46,2	45,5
5+	13,6	13,0	13,7	13,6
Summa	100,0	100,0	100,0	100,0
Antal båtar	384 700	64 800	56 000	505 500
Observerat antal båtar	2 688	457	388	3 533

Tabellen visar att de medelstora motorbåtarna något mindre ofta än småbåtarna och de större båtarna ägs av den minsta hushållstypen och i stället relativt oftare av 3-4 personshushållet. Någon skillnad mellan de minsta och de största båttyperna kan inte konstateras i detta avseende.

3.10 Båtägarnas innehav av fritidshus och bil

Kombinationen båtägarskap - innehav av bil och/eller fritidshus är av intresse. Den säger dels något om båtägarnas ekonomiska resurser, dels - tillsammans med uppgifter om båtanvändningen - något om båtens roll för båtägaren.

81 procent av samtliga båtar ägs av någon som själv eller inom familjen har bil. 47 procent ägs av någon som själv eller inom familjen har fritidshus. 41 procent ägs av såväl bil- som stuginnehavare och 13 procent av sådana

som varken har bil eller fritidshus. Cirka 19 procent av båtarna ägs således av billösa och ca 53 procent av sådana som saknar fritidshus i familjen.

Dessa siffror kan ses mot bakgrunden av levnadsnivåundersökningen som visar att 37 procent av befolkningen i åldrarna 17-75 år inte har bil i hushållet medan 82 procent inte har tillgång till egen sommarstuga. Undersökningarna är inte jämförbara (bland annat är undersökningsenhet och hushållsdefinition olika) men resultaten tyder dock på att såväl bilägare som stuginnehavare kan vara överrepresenterade bland båtägarfamiljerna.

Tabell 3.9 visar skillnaderna ifråga om bil- och stugägande mellan olika stora båtars ägare.[1]

Tabell 3.9 Båtar av olika typer efter ägarnas innehav av bil respektive fritidshus. Procenttal.

Ägaren/ägarfamiljen har	Båttyp 1+2+3+6	4	5+7+8	Totalt
Bil och fritidshus	41,8	47,4	26,2	40,8
Enbart bil	38,6	40,8	53,2	40,5
Enbart fritidshus	6,4	4,1	5,1	6,0
Varken bil eller fritidshus	13,0	7,6	15,4	12,6
Summa	99,7[2]	100,0	100,0	99,8
Antal båtar	384 700	64 800	56 000	505 484
Observerat antal båtar	2 688	457	388	3 533

Det framgår att ägare till motorbåtar av typ 4 oftare har bil än ägare av övriga båttyper (88,2 % jämfört med 80,4 % för de mindre och 79,4 för de större båtarnas ägare).

Ägare till småbåtar och båtar av typ 4 har fritidshus oftare än de som har de största båtarna (typ 5, 7 och 8). Hälften av de förra har fritidshus men endast en knapp tredjedel av de senare. De stora båtarna kan ju också fungera som ersättning för fritidshus i och med att de erbjuder möjligheter till övernattning på båten.

Innehav av fritidshus och bil sammanhänger givetvis också med inkomsten. Tabell 3.10 visar hur stora andelar av båtarnas ägare i olika hushållsinkomstklasser och med olika båttyper som har bil respektive fritidshus. De påvisade sambanden mellan båttyp och innehav av bil/fritidshus kvarstår eller tenderar att finnas kvar inom inkomstklasserna men vi kan nu också se att medan ägarna till de största båtarna (typ 5, 7 och 8) har fritidshus mindre ofta än de mindre båtarnas ägare så finns dock en tendens att de största inkomsttagarna bland de stora båtarnas ägare oftare har fritidshus än ägare till mindre båtar i den lägsta inkomstklassen.

[1] I den mån samma båtägare har båtar av mer än en av tabellens tre kategorier kommer denne att bidra på flera ställen i tabellen.
[2] Uppgift saknas för resterande andel.

Tabell 3.10 Båtar av olika kategorier efter ägarnas hushållsinkomst och innehav av bil respektive fritidshus. Procenttal.

Båttyp	Ägaren/ägarfamiljen har	Hushållsinkomst -35 000	35 001-50 000	50 001-	Uppgift saknas	Totalt
	Bil	70,2	89,5	93,2	81,2	80,4
	Fritidshus	36,0	55,4	65,5	58,2	48,2
1+2+3+6	Antal båtar	185 500	94 800	77 900	26 500	384 700
	Observerat antal båtar	1 152	697	626	213	2 688
	Bil	82,0	91,0	91,6	94,4	88,2
	Fritidshus	36,2	46,1	68,3	68,0	51,5
4	Antal båtar	22 900	15 900	21 600	4 400	64 800
	Observerat antal båtar	145	109	167	36	457
	Bil	63,3	75,1	89,0	87,5	79,4
	Fritidshus	15,8	30,2	40,6	29,6	31,3
5+7+8	Antal båtar	13 300	13 600	24 800	4 300	5 600
	Observerat antal båtar	80	94	177	37	388

3.11 Data från levnadsnivåundersökningen

I levnadsnivåundersökningens avsnitt om fritid och rekreation ställdes frågan: Äger ni själv (eller er make/maka) båt? Svaren redovisades efter ett antal bakgrundsvariabler.[1] Resultaten återges häri korthet.

Man fann att ingen skillnad råder mellan könen när det gäller tillgång till båt. Detsamma gäller för ortstyp, stadsbefolkning har båt i ungefär samma utsträckning som landsbygdsbefolkning.

Däremot visade sig 14-19 procent av åldersgrupperna från 26 upp till 65 år ha båt mot 7 procent av dem som var 17-25 och 9 procent av dem som var 66-75 år.

Socialgruppsmässigt var skillnaderna stora. En femtedel i socialgrupp I hade båt mot drygt en tiondel i socialgrupp III och 15 procent av socialgrupp II.

Av de gifta hade 17 procent tillgång till egen båt men av ogifta, skilda och änkor/änklingar endast 6 procent i genomsnitt.

De yrkesgrupper som oftast hade båt var företagare, företagsledare och fria yrkesutövare i socialgrupp I. 25 procent av dessa hade båt. I socialgrupp II och III hade företrädesvis grupperna småföretagare, småbrukare, fiskare, skogsarbetare, förmän och lägre tjänstemän båt.

[1] Agneta Lundahl: Fritid och rekreation, Sthlm 1971.

Man fann vidare att av den vuxna befolkningen i riket saknade 40 procent såväl bil som båt och stuga. Detta motsvarade ca 2 370 000 individer. Egenskapen att sakna bil, båt eller stuga visade ett tydligt samband med löneförhållanden så att en större andel med lägre lön saknade bil, båt eller stuga än bland dem med högre lön.

Att ägandet av båt är betingat av lönens storlek är ett förhållande som ytterligare markeras av fritidsbåtundersökningens konstaterande att hushåll med större ekonomiska resurser oftare har mer än en båt. Även typ av båt är beroende av inkomster. Medan ca 13 000 båtar av typ 5+7+8 ägs av hushåll med en sammanlagd inkomst under 35 000 kronor ägs närmare 25 000 sådana båtar av hushåll med en årsinkomst över 50 000 kronor. Beträffande de småbåtar (typ 1+2+3+6) är förhållandet omvänt. Ca 185 000 av dessa båtar ägs av hushåll med mindre än 35 000 kronors årsinkomst och endast ca 78 000 av hushåll med mera än 50 000 kronor.

KAPITAL 4 FÖRTÖJNINGS- OCH UPPLÄGGNINGSPLATSER

4.1 Inledning

För varje båt ställdes frågan var man haft förtöjningsplats/er och uppläggningsplats/er under båtsäsongen 1971 respektive vinterhalvåret 1970/71. Högst tre förtöjningsplatser per båt registrerades och högst två uppläggningsplatser.

Beträffande såväl förtöjnings- som uppläggningsplatser ställdes frågan om båten förvarats i anslutning till ägarens permanentbostad, i anslutning till fritidshus eller på annan plats. Dessutom frågades om båten legat i kommunal hamn, vid båtklubb, vid varv, marina eller annan anläggning eller brygga av kommersiell karaktär, på egen tomt eller på annan privat plats av icke-kommersiell karaktär (avsåg även kollektivt ägd anläggning) eller på annan plats.

4.2 Båtarnas förtöjningsplatser

Det sammanlagda antalet förtöjningsplatser befanns vara 511 600. (Kanotplatser är inte inräknade i denna siffra.) Totalt hade 19 700 båtar (4 % av samtliga exklusive kanoter) mer än en förtöjningsplats under båtsäsongen 1971. Av de större motorbåtarna och segelbåtarna (båttyp 5 och 7+8) hade 11, 2 procent haft två förtöjningsplatser, av de medelstora motorbåtarna (typ 4) 7, 4 procent och av småbåtarna 2, 3 procent. Båtar med mer än två förtöjningsplatser visade sig endast förekomma i försumbar utsträckning[1] varför endast två förtöjningsplatser per båt redovisas.

Tabell 4. 1 visar hur båtplatserna fördelade sig på olika typer och lägen i förhållande till båtägarnas bostad.

De olika båttyperna har slagits samman till tre klasser. En av dessa omfattar ekor och de mindre motor- och segelbåtarna (typ 2+3+6), en de medelstora motorbåtarna (typ 4) och en de större motor- och segelbåtarna (typ 5+7+8).

Mer än en tredjedel av förtöjningsplatserna låg i anslutning till fritidshus, något mindre än en tredjedel i anslutning till ägarens permanentbostad eller på annan plats.[2]

De större båtarna (typ 5+7+8) låg mera sällan förtöjda vid fritidshus (23 %). Det gjorde däremot de mindre båttyperna till cirka 40 procent.

---

[1] Endast en av de observerade båtarna uppgavs ha haft mer än 2 förtöjningsplatser.

[2] Någon utförlig precisering av vad som avses med begreppet "annan plats" är inte möjlig att ge. En genomgång av anteckningarna i ett antal formulär visade att det kan röra sig om till exempel "brygga på allmänning", "industritomt", "en tomt där husvagnen stod uppställd".

Tabell 4.1 Förtöjningsplatser efter båttyp och förtöjningsplatsens typ och belägenhet i förhållande till ägarens bostad. Procenttal.

Förtöjnings-platsens läge	Typ av förtöjningsplats	Båttyp 2+3+6	4	5+7+8	Totalt
I anslutning till permanent-bostad	Kommunal hamn	2,9	6,1	11,6	4,4
	Båtklubbs hamn	1,2	5,1	17,0	3,6
	Varv, marina eller likn	0,2	0,9	2,0	0,5
	Egen tomt eller annan privat plats	23,0	12,0	7,8	19,7
	Annan plats	4,0	2,0	1,0	3,4
Andel vid permanentbostad		31,3	26,1	39,4	31,6
I anslutning till fritidshus	Kommunal hamn	1,4	1,4	1,6	1,4
	Båtklubbs hamn	0,4	2,1	1,4	0,8
	Varv, marina eller likn	0,4	1,3	1,4	0,6
	Egen tomt eller annan privat plats	35,1	36,5	17,7	33,2
	Annan plats	2,2	1,3	0,9	1,9
Andel vid fritidshus		39,5	42,6	23,0	37,9
På annan plats	Kommunal hamn	2,7	6,1	11,1	4,2
	Båtklubbs hamn	1,4	6,0	9,6	3,0
	Varv, marina eller likn	0,6	2,0	1,2	0,8
	Egen tomt eller annan privat plats	16,2	12,3	11,0	15,0
	Annan plats	8,3	4,9	4,7	7,5
Andel på annan plats		29,2	31,3	37,6	30,5
	Summa	100	100	100	100
	Antal förtöjningsplatser	376 400	67 900	60 000	504 300[1]
	Observerat antal förtöjningsplatser	2 630	480	423	3 533

[1] För 7 300 båtar utnyttjade den av SCB intervjuade båtägaren ingen förtöjningsplats under båtsäsongen 1971 eftersom båten inte var i hans/hennes ägo då eller av annan anledning inte hade sjösatts.

För de mindre båttyperna (2+3+6 och 4) var det oavsett förtöjningsplatsens läge vanligast att man hade förtöjningsplats på sin egen tomt eller annan privat plats. För de stora båtarna (typ 5+7+8) gäller detta endast om förtöjningsplatsen legat i anslutning till fritidshuset och i viss mån för annan plats. Dessa större båttypers förtöjningsplatser låg, i den mån de anslöt till ägarens permanentbostad eller annan plats utom vid fritidshus, relativt ofta vid kommunal eller båtklubbs hamn.

Det finns i detta sammanhang skäl att påpeka att det förekommer att hamnar som ägs av kommunen arrenderas av någon båtklubb. Detta förhållande kan inte förutsättas alltid vara känt av båtägarna. Det kan i sådana fall antas att de presenterade siffrorna säger mera om vilka som förvaltar hamnarna än vilka som äger dem.

Hur det totala antalet förtöjningsplatser oavsett läge fördelar sig på olika typer framgår bäst av tabell 4.2.

Tabell 4.2 Förtöjningsplatser efter båttyp och typ av förtöjningsplats. Procenttal.

Typ av förtöjningsplats	Båttyp			
	2+3+6	4	5+7+8	Totalt
Kommunal hamn	7,0	13,6	24,3	10,0
Båtklubbs hamn	3,0	13,2	28,0	7,4
Varv, marina eller likn	1,2	4,2	4,6	1,9
Egen tomt eller annan privat plats	74,3	60,8	36,5	67,9
Annan plats	14,5	8,2	6,6	12,8
Summa	100	100	100	100
Antal förtöjningsplatser	376 400	67 900	60 000	504 300
Observerat antal förtöjningsplatser	2 630	480	423	3 533

Två tredjedelar av alla förtöjningsplatser var belägna på egna tomter eller andra privata platser. Tre färdedelar av småbåtsplatserna var av denna typ och 60,8 procent av de medelstora motorbåtarnas platser men inte mer än en dryg tredjedel av de större båtarnas förtöjningsplatser. De stora båtarna (typ 5+7+8) förtöjdes i stället oftare än andra båttyper i hamnar som uppläts av kommunen eller någon båtklubb. Något mer än hälften av de stora båtarnas förtöjningsplatser var i sådana hamnar, en fjärdedel av de medelstora motorbåtarnas och en tiondel av de små båtarnas.

Förtöjningsplatser vid varv, marina eller liknande anläggningar var ganska sällsynta framförallt givetvis beträffande de små båttyperna (ca 1 % för båttyp 2+3+6) medan drygt 4 procent av de större båtarnas förtöjningsplatser var av detta slag.

På "annan plats" uppgavs totalt cirka 13 procent av förtöjningsplatserna ha varit belägna.

4.3 Förtöjningsplatsernas regionala fördelning

I detta avsnitt behandlas hur förtöjningsplatser av olika slag fördelade sig på de tre regioner som vi tidigare kallat norra området, sydöstra området och västra området (se kap 2).

Tabell 4.3 visar hur det totala antalet båtplatser fördelade sig på de tre områdena.

En påtaglig skillnad kan konstateras i fråga om andelen förtöjningsplatser på egen tomt eller annan privat mark mellan det norra och de båda övriga områdena. I det norra området är det vanligare att man förtöjer båten på egen tomt. Det västra och sydöstra området har i stället relativt fler förtöjningsplatser i kommunala hamnar och det sydöstra dessutom större andel båtklubbsplatser. Dessa senare synes dock framför allt vara koncentrerade till Stockholms län. [1]

Dessa skillnader är naturligtvis till en stor del betingade av att beståndet av båttyper skiljer sig mellan olika landsdelar. Stora båtar kräver ofta andra förtöjningsförhållanden än ekor och andra mindre båtar. Hur båttyperna fördelar sig områdesvis behandlades i 2.4.

I tabell 4.4 där endast den grövre områdesindelningen tillämpats kan vi emellertid också se att andelen bland stora båtar (typ 5+7+8) som legat i båtklubbs hamn är störst i det sydöstra området - 35 procent mot 26 i norra området och 12 i västra. Även båtar av typ 4 (medelstora motorbåtar) synes relativt oftare ha legat vid båtklubbs hamn i sydöstra området - 19 procent mot 8 i norra och västra områdena.

Det tycks således inte bara vara så att den större andelen stora båtar i stockholmsområdet kräver annorlunda förtöjningsplatser utan även relativt sett är tillgången till förtöjningsplatser vid av båtklubbar och kommunen förvaltade hamnar olika. Sannolikheten för en stor motor- eller segelbåt att ligga hos en båtklubb är således större om ägaren är bosatt i Stockholms län än om ägaren bor i till exempel Bohuslän eller Norrbotten.

---

[1] Som tidigare har påpekats har den regionala fördelningen mätts genom att båtägarens bosättningsort registrerats. Därför har t ex en förtöjningsplats för en båt som ägs av en stockholmare men som använts på annan plats redovisats på Stockholms län. Det fel som härigenom införs i redovisningen diskuteras i 2.4.

Tabell 4.3 Förtöjningsplatsernas regionvisa fördelning. Procenttal.

Område	Län	Typ av förtöjningsplats						Antal förtöjn.-platser	Observerat antal förtöjn.-pl
		Kommunal hamn	Båtklubbs hamn	Varv, marina	Egen tomt eller annan privat plats	Annan plats	Summa		
Sydöstra	Stockholms	8,2	18,9	3,0	63,3	6,6	100	102 100	681
	Söderm, Österg, Gotlands	12,2	6,4	1,1	68,5	11,9	100	47 300	341
	Kalmar, Kronob, Blek, Krist, Malmöh	20,1	3,7	0,9	55,5	19,7	100	55 600	420
Andel förtöjn.-platser i sydöstra området		12,3	11,9	2,0	62,4	11,4	100	204 500	1 442
Västra	Hallands, Göteb o Bohus län	22,1	5,2	4,1	56,0	12,6	100	52 900	379
	Jönk, Älvsb, Skarab, Värmlands	7,9	4,7	2,7	67,8	16,9	100	58 000	408
Andel förtöjn.-platser i västra området		14,7	4,9	3,4	62,1	14,9	100	110 900	787
Norra	Örebro, Västm, Kopparb, Jämtlands	4,2	5,3	0,2	76,5	13,7	100	63 900	434
	Uppsala, Gävleb, Västernorrl	4,9	5,1	2,2	74,6	13,1	100	62 400	435
	Västerbottens, Norrbottens	4,4	1,4	0,9	80,8	12,5	100	62 600	435
Andel förtöjn.-platser i norra området		4,5	4,0	1,2	77,3	13,1	100	188 900	1 304
Totalt		9,9	7,4	1,9	68,0	12,8	100	504 300	3 533

Tabell 4.4 Förtöjningsplatsernas regionala fördelning efter båttyp. Procenttal.

Område	Typ av förtöjningsplats	Båttyp 2+3+6	4	5+7+8	Totalt
Sydöstra	Kommunal hamn	9,2	15,8	21,1	12,3
	Båtklubbs hamn	4,3	18,8	34,7	11,9
	Varv, marina	1,1	3,4	4,4	2,0
	Privat	71,2	56,8	33,6	62,4
	Annan plats	14,2	5,2	6,2	11,4
	Summa	100	100	100	100
	Antal förtöjningsplatser	136 000	32 400	36 000	204 500
	Observerat antal förtöjningsplatser	966	220	256	1 442
Västra	Kommunal hamn	10,6	18,3	38,5	14,7
	Båtklubbs hamn	3,5	7,5	11,7	4,9
	Varv, marina	1,9	9,1	7,5	3,4
	Privat	67,9	53,3	32,8	62,1
	Annan plats	16,1	11,8	9,5	14,9
	Summa	100	100	100	100
	Antal förtöjningsplatser	85 500	12 300	13 100	110 900
	Observerat antal förtöjningsplatser	601	91	95	787
Norra	Kommunal hamn	3,1	8,0	17,6	4,5
	Båtklubbs hamn	1,8	8,4	25,5	4,0
	Varv, marina	0,8	2,8	1,7	1,2
	Privat	80,2	70,2	50,1	77,2
	Annan plats	14,1	10,6	5,1	13,1
	Summa	100	100	100	100
	Antal förtöjningsplatser	154 900	23 100	10 800	188 900
	Observerat antal förtöjningsplatser	1 063	169	72	1 304

4.4 Båtarnas uppläggningsplatser

Det sammanlagda antalet uppläggningsplatser för båtarna av typ 2-8 (alltså exklusive kanoter) uppgick under vinterhalvåret 1970/71 till 477 800. Beträffande ca 17 000 båtar kunde ägaren inte ange någon uppläggningsplats eftersom man då inte ägde båten. Ungefär en halv procent av båtarna hade

legat på mer än en plats under perioden. Här nedan redovisas dock endast en plats per båt, dvs 475 000 uppläggningsplatser.

I tabell 4.5 redovisas båtarna med avseende på uppläggningsplatsens typ och läge i förhållande till ägarens bostad.

Ungefär tre fjärdedelar av alla båtar läggs upp antingen i anslutning till ägarens permanenta bostad eller till fritidshus. Den återstående fjärdedelen läggs upp på annan plats, huvudsakligen på ägarens egen tomt eller annan privat mark.

Medan uppläggningsförhållandena synes vara mycket likartade för de mindre båtarna (typ 2+3+6) och de medelstora motorbåtarna (typ 4) så skiljer sig de större båtarna klart från de övriga. Större segel- och motorbåtar läggs å ena sidan oftare än andra upp i anslutning till permanentbostäderna, å andra sidan oftare på så kallad "annan plats". Endast 13,7 procent hade legat vid fritidshus mot närmare 40 procent av de mindre båttyperna. Vi har redan tidigare (se 3.10) kunnat konstatera att fritidshus inte är lika vanliga bland de större båtarnas ägare som bland de mindres. Men därtill torde också komma att ägare till större och mer skötselkrävande båtar har andra behov av att ha båten i närheten av sin vinterbostad eller på en plats där den kan göras i ordning, eventuellt genom någon annans försorg.

Tabell 4.5 Uppläggningsplatser efter båttyp och uppläggningsplatsens typ och belägenhet i förhållande till ägarens bostad. Procenttal.

Uppläggnings-platsens läge	Typ av uppläggningsplats	Båttyp 2+3+6	4	5+7+8	Totalt
I anslutning till permanent-bostad	Vid kommunal hamn	1,7	2,4	6,8	2,4
	Vid båtklubbs hamn	1,0	3,3	18,6	3,2
	Varv, marina eller likn	0,2	1,1	4,4	0,8
	Egen tomt eller annan privat plats	30,1	25,8	16,7	28,0
	Annan plats	3,6	2,5	0,4	3,1
Andel vid permanentbostad		36,6	35,1	46,9	37,5
I anslutning till fritidshus	Vid kommunal hamn	0,7	0,4	0,2	0,6
	Vid båtklubbs hamn	0,2	0,2	1,0	0,3
	Varv, marina eller likn	0,5	1,6	2,5	0,9
	Egen tomt eller annan privat plats	35,6	36,6	9,5	32,8
	Annan plats	1,6	0,2	0,5	1,3
Andel vid fritidshus		38,6	39,0	13,7	35,9
På annan plats	Vid kommunal hamn	1,2	3,3	7,8	2,4
	Vid båtklubbs hamn	0,9	4,5	8,8	2,2
	Varv, marina eller likn	0,6	2,0	7,6	1,5
	Egen tomt eller annan privat plats	15,3	11,4	9,5	14,1
	Annan plats	6,9	4,6	5,8	6,4
Andel på annan plats		24,9	25,8	39,5	26,6
	Summa	100	100	100	100
	Antal uppläggningsplatser	360 500	61 900	52 700	475 100[1]
	Observerat antal uppläggn-platser	2 520	437	366	3 323

[1]De båtar för vilka uppläggningsplats ej kunde anges eftersom nuvarande ägaren ännu ej köpt båten under vintern 1970/71 ingår ej i denna tabell.

På samma sätt som när det gällde förtöjningsplatser skall vi i en mera översiktlig tabell visa fördelningen på olika typer av uppläggningsplatser, (tabell 4.6). Av tabellen framgår att den vanligaste uppläggningsplatsen är på en egen tomt eller liknande utom för de största båttyperna vilka oftare ligger vid båtklubbarnas hamnar, kommunala hamnar eller vid varv. Beträffande ägandet av båtklubbs hamnar föreligger även här den i 4.2 diskuterade möjligheten att i vissa fall kommunalägda hamnar sagts vara båtklubbshamnar.

Tabell 4.6 Uppläggningsplatser efter båttyp och typ av uppläggningsplats. Procenttal.

Typ av uppläggningsplats	Båttyp 2+3+6	4	5+7+8	Totalt
Vid kommunal hamn	3,6	6,1	14,8	6,0
Vid båtklubbs hamn	2,1	8,0	28,4	5,8
Varv, marina och likn	1,3	4,8	14,5	3,2
Egen tomt eller annan privat plats	80,9	73,9	35,7	75,0
Annan plats	12,1	7,3	6,6	10,9
Summa	100	100	100	100
Antal uppläggningsplatser	360 500	61 900	52 700	475 100
Observerat antal uppläggningsplatser	2 520	437	366	3 323

4.5 Uppläggningsplatsernas regionala fördelning

En redovisning av hur vanliga olika typer av uppläggningsplatser är i olika regioner ger i stort sett samma intryck som motsvarande uppställning beträffande förtöjningsplatser (tabell 4.7). I de norra länen är det ännu vanligare än annorstädes, att båtarna läggs upp på egen tomt, medan det i sydöstra och västra områdena är relativt vanligare att man använder sig av kommunala eller båtklubbars hamnar.

Tabell 4.8 visar hur uppläggningsplatserna fördelar sig mellan båtar av olika slag i de olika regionerna. Vi kan där bland annat konstatera att de båtar som framför allt sägs ligga vid kommunala hamnar är de stora båtarna i västra området.

Tabell 4.7 Uppläggningsplatsernas regionala fördelning. Procenttal.

Område	Län	Typ av uppläggningsplats: Kommunal hamn	Båtklubbs hamn	Varv, marina	Egen tomt eller annan privat plats	Annan plats	Summa	Antal uppläggningsplatser	Observerat antal uppläggningsplatser
Sydöstra	Stockholms	2,7	15,3	6,3	71,6	4,1	100	91 900	619
	Söderm, Österg, Gotlands	5,3	5,2	1,8	75,2	12,5	100	43 800	314
	Kalmar, Kronob, Blek, Krist, Malmöh	12,7	3,0	1,6	66,6	16,1	100	52 800	396
Andel uppläggningsplatser i sydöstra området		6,1	9.5	3,9	71,1	9,4	100	188 500	1 329
Västra	Hallands, Göteb o Bohus län	12,6	3,3	9,7	65,1	9,2	100	51 900	370
	Jönk, Älvsb, Skarab, Värmlands	4,5	3,6	2,0	76,2	13,7	100	54 400	383
Andel uppläggningsplatser i västra området		8,5	3,5	5,7	70,8	11,5	100	106 300	753
Norra	Örebro, Västm, Kopparb, Jämtlands	2,2	5,0	0,1	80,8	12,0	100	60 800	415
	Uppsala, Gävleb, Västernorrl	4,0	3,8	2,1	77,0	13,0	100	59 400	411
	Västerbottens, Norrbottens	0,6	0,8	0,6	86,8	11,2	100	60 000	415
Andel uppläggningsplatser i norra området		2,3	3,2	0,9	81,5	12,1	100	180 200	1 241
Totalt		5,2	5,8	3,4	75,0	10,9	100	475 000	3 323

Tabell 4.8 Uppläggningsplatsernas regionala fördelning efter båttyp. Procenttal.

Område	Typ av uppläggningsplats	Båttyp 2+3+6	4	5+7+8	Totalt
Sydöstra	Vid kommunal hamn	4,8	6,4	11,5	6,1
	Vid båtklubbs hamn	2,6	10,3	38,4	9,5
	Varv, marina eller likn	1,2	4,6	14,9	3,9
	Egen tomt eller annan privat plats	80,4	71,9	30,7	71,1
	Annan plats	11,1	6,7	4,6	9,4
	Summa	100	100	100	100
	Antal uppläggningsplatser	129 000	29 200	30 300	188 500
	Observerat antal uppläggningsplatser	916	199	214	1 329
Västra	Vid kommunal hamn	5,2	12,8	25,8	8,5
	Vid båtklubbs hamn	2,5	6,4	7,4	3,5
	Varv, marina eller likn	2,4	10,2	23,7	5,7
	Egen tomt eller annan privat plats	77,0	63,6	36,9	70,8
	Annan plats	12,9	7,0	6,1	11,5
	Summa	100	100	100	100
	Antal uppläggningsplatser	82 100	11 700	12 500	106 300
	Observerat antal uppläggningsplatser	578	87	88	753
Norra	Vid kommunal hamn	1,7	2,1	11,0	2,3
	Vid båtklubbs hamn	1,5	5,6	24,1	3,2
	Varv, marina eller likn	0,7	2,1	1,8	0,9
	Egen tomt eller annan privat plats	83,6	82,1	49,5	81,5
	Annan plats	12,5	8,1	13,6	12,1
	Summa	100	100	100	100
	Antal uppläggningsplatser	149 300	20 900	10 000	180 200
	Observerat antal uppläggningsplatser	1 026	151	64	1 241

4.6 Avståndet till förtöjningsplatserna

Det ansågs angeläget att ta reda på vilka avstånd båtägarna behöver tillryggalägga för att nå sina båtar. För alla båtar som huvudsakligen varit förtöjda vid någon plats som inte låg i anslutning till fritidshus frågades därför efter avståndet i km mellan ägarens bostad och den plats där båten legat förtöjd. I tabell 4.9 redovisas svaren på denna fråga för tre grupper av båttyper.

Tabell 4.9 Avstånd bostad - förtöjningsplats efter båttyp för båtar som förtöjts i anslutning till ägarens permanentbostad eller på annan plats, dock ej vid fritidshus. Procenttal.

Avstånd i km	Båttyp			
	2+3+6	4	5+7+8	Totalt
- 5	41,1	28,0	18,7	36,3
6 - 10	10,1	8,6	16,1	10,7
11 - 20	10,9	14,9	11,3	11,4
21 - 50	11,4	14,3	19,2	12,9
51 - 125	8,0	7,7	8,9	8,1
126 - 225	6,4	11,3	10,2	7,6
226 - 550	6,2	9,8	11,8	7,5
551 - 1245	3,5	2,8	2,2	3,2
1246 -	2,4	2,6	1,6	2,3
Summa	100	100	100	100
Antal båtar	222 346	36 246	42 511	301 103
Observerat antal båtar	1 529	251	293	2 073

Totalt sett har en dryg tredjedel av de båtar som ej legat förtöjda vid fritidshus haft förtöjningsplats högst en halv mil från ägarens bostad, ungefär en tredjedel har förtöjts mellan en halv och 5 mil från bostaden och något mindre än en tredjedel har legat längre bort från bostaden än 5 mil.

Mycket långt från bostaden - mer än cirka 50 mil - har drygt 5 procent av båtarna legat. Det innebär att för åtminstone ungefär 16 000 båtar bör vi räkna med att regionindelningen som vi använt i så motto kan vara missvisande som att båtarna med ganska stor sannolikhet använts i en annan region än den där ägaren har sin bostad, vilket är den uppgift vi utgått från. Cirka 3-4000 av dessa båtar är av typerna 4, 5, 7 eller 8.

4.7 Avståndet till uppläggningsplatserna

Avståndet mellan ägarnas permanenta bostad och båtarnas uppläggningsplatser redovisas i tabell 4.10 på motsvarande sätt som i tabell 4.9 beträffande förtöjningsplatserna, dvs båtar som lagts upp i anslutning till fritidshus ingår inte i denna redovisning.

Mer än hälften av båtarna hade lagts upp inom en mil från ägarens bostad, de största båttyperna dock i mindre utsträckning än de övriga.

Tabell 4.10 Avstånd bostad - uppläggningsplats efter båttyp för båtar som lagts upp i anslutning till ägarens permanenta bostad eller på annan plats, dock ej vid fritidshus. Procenttal.

Avstånd i km	Båttyp 2+3+6	4	5+7+8	Totalt
- 5	48,8	43,1	24,7	44,5
6 - 10	8,2	7,1	10,6	8,4
11 - 20	9,6	6,6	9,7	9,2
21 - 50	9,4	13,2	19,6	11,4
51 - 125	6,9	6,5	12,5	7,7
126 - 225	5,4	9,4	7,3	6,2
226 - 550	5,8	7,8	9,8	6,6
551 - 1245	3,4	3,0	2,7	3,2
1246 -	2,5	3,3	3,1	2,7
Summa	100	100	100	100
Antal båtar	220 705	37 136	45 482	303 323

KAPITEL 5 SÄKERHETS- OCH SANITETSFRÅGOR

5.1 Inledning

I detta kapitel redogörs för sådana undersökningsresultat som har anknytning till sjösäkerhetsfrågor. Därvid behandlas viss utrustning hos olika båttyper - eldsläckare, kompass, flytvästar och kommunikationsradio - i vilken mån båtarna är försäkrade samt i hur många av båtägarhushållen det finns någon person med skepparexamen eller förarintyg för båt. I anslutning härtill belyses också i vilken utsträckning båtarna är registrerade i båtklubb och sambandet mellan sådan registrering och några av de nämnda variablerna.

Slutligen visas andelen båtar med toalett med respektive utan direktutsläpp.

5.2 Eldsläckare

Till motor- och segelbåtsägare ställdes frågan om båten hade eldsläckare och i så fall hur många. Sammanlagt visade sig 72 900 båtar vara utrustade med eldsläckare. Av dessa hade 6 800 mer än en eldsläckare ombord

Som framgår av tabell 5.1 är det framför allt de stora motorbåtarna (typ 5) som har eldsläckare - 81 % av båttyp 5. Av de stora segelbåtarna (typ 7+8) har 65 % eldsläckare men endast en tredjedel av de medelstora motorbåtarna (typ 4) har denna utrustning.

På de mindre motor- och segelbåtarna (typ 3 och 6) är eldsläckare sällsynta, 5 respektive 4 %. Det är så gott som enbart på de stora båttyperna (typ 5 och 7+8) som man har mer än en eldsläckare (på cirka 10 % av dessa båttyper).

Tabell 5.1 Båtar med och utan eldsläckare efter båttyp och antal eldsläckare. Procenttal.

Antal eldsläckare	Båttyp					
	3	4	5	6	7+8	Totalt
0	94,9	66,8	19,2	95,6	34,8	75,9
1	5,1	31,9	70,7	4,4	53,6	21,9
2 eller fler	0,0	1,4	10,1	0,0	11,6	2,2
Summa	100	100	100	100	100	100
Antal båtar	161 400	64 800	38 800	20 900	17 100	303 100
Observerat antal båtar	1 146	457	262	158	126	2 149

Detta innebär att av alla båtar som är försedda med motor (dit hör cirka 17 000 segelbåtar), dvs av ca 282 000 båtar saknar omkring 200 000[1] eller tre fjärdedelar eldsläckare. Ungefär tre fjärdedelar av dessa båtar är småbåtar (av typ 3).

[1] Vi utgår då från att det nästan enbart är motorförsedda segelbåtar som är utrustade med eldsläckare.

5.3 Kompass

Frågan om båten var försedd med båtkompass ställdes likaså endast till motor- och segelbåtsägare. Företrädesvis är det de större båtarna, (av typ 5 och 7+8) som har kompass ombord. (73 resp 71 %). (Tabell 5.2.) En knapp fjärdedel av motorbåtarna av typ 4 och smärre andelar av "snurror" och mindre segelbåtar har kompass. Totalt har cirka 65 000 båtar kompass. Det är drygt en femtedel av alla motor- och segelbåtar.

Tabell 5.2 Båtar med och utan kompass efter båttyp. Procenttal.

Förekomst av kompass	Båttyp 3	4	5	6	7+8	Totalt
Nej	94,8	76,8	26,6	93,4	29,0	78,4
Ja	5,2	23,2	73,4	6,6	71,0	21,6
Summa	100	100	100	100	100	100
Antal båtar	161 400	64 800	38 800	20 900	17 200	303 100
Observerat antal båtar	1 146	457	262	158	126	2 149

5.4 Kommunikationsradio

Kommunikationsradio finns endast på en mindre del av båtarna 15 respektive 11 % av båtarna av typ 5, 7+8 har sådan, 5 % av båtarna av typ 4 och nästan inga båtar av övriga typer. Sammanlagt har cirka 13 000 båtar kommunikationsradio. (Tabell 5.3.)

Tabell 5.3 Båtar med och utan kommunikationsradio efter båttyp. Procenttal.

Förekomst av kommunikationsradio	Båttyp 3	4	5	6	7+8	Totalt
Nej	99,2	94,8	85,1	99,4	89,0	95,9
Ja	0,8	5,2	14,9	0,6	11,0	4,1
Summa	100	100	100	100	100	100
Antal båtar	161 400	64 800	38 800	20 900	17 200	303 100
Observerat antal båtar	1 146	457	262	158	126	2 149

5.5 Flytvästar

När det gäller flytvästar skulle det mest relevanta måttet ha varit i vilken utsträckning var och en ombord har tillgång till flytväst. En sådan fråga är dock svår att besvara då antalet personer i båtarna varierar mycket. Vi måste därför nöja oss med att registrera antalet flytvästar som hörde till varje båt. Totalt är ca 222 600 båtar utrustade med åtminstone någon flytväst. Det är mindre än hälften av samtliga båtar.

Av tabell 5.4 framgår tillgången på flytvästar på olika slags båtar. Medan nästan alla (94 %) stora segelbåtar (typ 7+8) har flytvästar ombord saknar en fjärdedel av de små segelbåtarna (typ 6) och motorbåtarna av typ 4 och 5 flytvästar. I mer än hälften av snurrorna och minst tre fjärdedelar av roddbåtarna och kanoterna saknas också flytvästar. Dessa siffror kan i någon mån underskatta antalet båtar där flytvästar verkligen används. Frågan som ställdes löd: "Är båten utrustad med flytväst?" Flytvästar som inte förvaras i eller på samma ställe som båten men som används i båten kan ha undgått att rapporteras. I de fall då en familj haft mer än en båt och samma flytvästar använts i flera båtar har intervjuarna gått efter principen att varje flytväst räknats endast en gång. De ha då antingen förts till en av båtarna eller fördelats mellan båtarna. Effekten av denna underskattning torde dock vara obetydlig. Dessutom motvägs den av att en viss andel av de flytvästar som redovisats sannolikt inte brukar användas även om de finns med i båtarna.

Tabell 5.4 Båtar med och utan flytväst efter båttyp och antal flytvästar. Procenttal.

Antal flytvästar	Båttyp							
	1	2	3	4	5	6	7+8	Totalt
0	74,9	83,8	53,9	23,3	13,8	25,8	5,8	55,7
1	14,0	5,9	10,7	12,1	6,8	13,3	3,6	8,8
2	9,7	6,1	19,9	27,4	25,9	27,3	30,6	16,6
3	0,9	2,9	8,1	15,9	20,0	13,0	18,2	8,5
4	0,5	0,7	5,0	14,8	21,1	12,7	23,1	6,7
5 eller fler	0,0	0,6	2,4	6,6	12,4	7,0	18,5	3,7
Summa	100	100	100	100	100	100	100	100
Antal båtar	13 600	188 700	161 400	64 800	38 800	20 900	17 200	505 500
Observerat antal båtar	99	1 285	1 146	457	262	158	126	3 533

5.6 Förarkompetens

Cirka 61 300 personer fördelade på 53 800 hushåll innehade skepparexamen eller förarintyg. I synnerhet är det de större båtarnas ägare eller medlemmar av dessas hushåll som har på detta sätt dokumenterad båtförarkompetens. (Tabell 5.5.)

Cirka 40 % av de större båtarna (typ 5 och 7+8) ägs av någon som har skepparexamen eller förarintyg eller som har en sådan person i sitt hushåll. För båttyperna 4 och 6 är andelarna cirka 20 procent, men mindre än 10 procent för båttyperna 1-3. Eftersom det är relativt vanligt att ett hushåll har flera båtar (se kap 3.7) ligger det nära till hands att anta att det i de fall då ägarna till småbåtar av typ 1-3 har skepparexamen eller förarintyg till stor del är fråga om båtar som ägs av familjer som också har en större båt.

Tabell 5.5 Båtar i vilkas ägarhushåll ingår person/er med skepparexamen eller förarintyg efter båttyp och antal personer i hushållet med sådan kompetens. Procenttal.

Antal personer i hushållet med skepparexamen eller förarintyg	Båttyp 1	2	3	4	5	6	7+8	Totalt
0	90,1	95,4	91,1	79,4	59,5	80,0	60,7	87,2
1	9,9	3,9	8,1	18,2	34,0	16,3	26,2	10,8
2 eller fler	0,0	0,7	0,8	2,5	6,5	3,7	13,1	1,9
Summa	100	100	100	100	100	100	100	100
Antal båtar	13 600	188 700	161 400	64 800	38 800	20 900	17 200	505 500
Observerat antal båtar	99	1 285	1 146	457	262	158	126	3 533

5.7 Båtförsäkring

För totalt 123 900 båtar finns särskild båtförsäkring, dvs för en fjärdedel av samtliga, 89 procent av de stora segelbåtarna (typ 7+8) är försäkrade, 78 procent av de stora motorbåtarna (typ 5) och 36 procent av de små (typ 6), 51 procent av motorbåtarna av typ 4, 20 procent av snurror och liknande, samt smärre andelar av ekor och kanoter. (Tabell 5.6.)

Tabell 5.6 Båtar med och utan särskild båtförsäkring efter båttyp. Procenttal.

Förekomst av båtförsäkring	Båttyp 1	2	3	4	5	6	7+8	Totalt
Ja	6,0	4,1	19,9	51,0	77,5	35,8	88,9	25,0
Nej	94,0	95,9	80,1	49,0	22,5	64,2	11,1	75,0
Summa	100	100	100	100	100	100	100	100
Antal båtar	13 600	188 700	161 400	64 800	38 800	20 900	17 200	505 500
Observerat antal båtar	99	1 285	1 146	457	262	158	126	3 533

5.8 Registrering i båtklubb

12 procent av båtarna är registrerade i båtklubb. Tabell 5.7.

Framför allt är stora segelbåtar registrerade i klubbar (69 % av typ 7+8) men också nästan hälften av de stora motorbåtarna (typ 5) och 20 respektive 28 procent av motorbåtar av typ 4 och segelbåtar av typ 6, däremot är övriga småbåtar sällan registrerade i båtklubbar.

Tabell 5.7 Registrering i båtklubb efter båttyp. Procenttal.

Registrering i båtklubb	Båttyp 1	2	3	4	5	6	7+8	Totalt
Ja	4,7	1,3	5,3	20,4	52,2	27,5	69,3	12,4
Nej	95,3	98,7	94,7	79,6	47,8	72,5	30,7	87,6
Summa	100	100	100	100	100	100	100	100
Antal båtar	13 600	188 700	161 400	64 800	38 800	20 900	17 200	505 500
Observerat antal båtar	99	1 285	1 146	457	262	158	126	3 533

5.9 Sammanfattning av 5.2 - 5.8

Beträffande alla de typer av utrustning vi har undersökt har vi funnit att de oftare förekommer på de större båtarna, dessa är likaså oftare försäkrade, har oftare förare med särskilt kompetensbevis och är oftare registrerade i båtklubbar.

5.10 Samband mellan några olika variabler

Resten av detta avsnitt skall ägnas åt att undersöka i vilken utsträckning vissa av de tidigare redovisade variablerna samvarierar med varandra.

5.10.1 Registrering i båtklubb, förarkompetens, försäkring och långfärder

Registrering av en båt i båtklubb kan givetvis ske av olika anledningar. Man kan vilja få tillgång till klubbens förtöjnings- och uppläggningsplatser och man kan vara intresserad av de arrangemang som klubben anordnar för sina medlemmar. Oavsett anledningarna till medlemskapet har det bedömts vara av intresse att se efter om ägarna till båtar som är registrerade i båtklubbar skiljer sig från övriga båtägare i vissa avseenden, nämligen beträffande kompetens i form av skepparexamen eller förarintyg, förekomst av särskild båtförsäkring och långfärdsåkning.

5.10.2 Förarkompetens och registrering i båtklubb

Som framgick av tabell 5.5 ägs ca 13 procent av samtliga båtar av någon som har (eller har någon familjemedlem som har) dokumenterad förarkompetens i form av förarintyg eller skepparexamen. Vi såg också att detta framför allt gällde de större gåtarnas ägare. Andelarna synes dock vara ännu större bland ägarna till de båtar som är registrerade i båtklubb. (Tabell 5.8.)

I tabell 5.8 ingår endast båttyper som i nämnvärd grad är registrerade i båtklubbar. På grund av det ringa antalet observationer i vissa klasser har de största båttyperna (5, 7 och 8) slagits samman.

Tabell 5.8 Båtar av typ 4, 6 och 5+7+8 vilkas ägare har skepparexamen eller förarintyg uppdelade efter båttyp och registrering/ej registrering i båtklubb. Procenttal.

	Båttyp			
	4	6	5+7+8	Totalt
Registrerade i båtklubb	31,1	..[1]	46,8	40,6
Ej registrerade i båtklubb	17,7	19,0	32,1	21,7
Totalt	20,7	20,7	38,4	28,5

Det kunde ligga nära till hands att anta att ägare till mera snabbgående motorbåtar i större utsträckning än andra skaffade sig någon typ av förarutbildning. Det insamlade materialet visar emellertid ingen tendens till att ägare till båtar av typerna 4 och 5 oftare skulle ha förarintyg eller skepparexamen om båtarnas maximala hastighet är hög än om den är låg.

5.10.3 Båtförsäkring och registrering i båtklubb

Bland de i båtklubbar registrerade båtarna är också andelen med särskild båtförsäkring större än bland ej registrerade båtar. (Tabell 5.9.)

Tabell 5.9 Båtar av typ 4, 6 och 5+7+8 med särskild båtförsäkring uppdelade efter båttyp och registrering/ej registrering i båtklubb. Procenttal.

	Båttyp			
	4	6	5+7+8	Totalt
Registrerade i båtklubb	77,8	(57,5)[1]	93,4	85,4
Ej registrerade i båtklubb	44,0	26,6	64,3	46,5
Totalt	51,0	35,8	81,1	60,7

De större båttyperna är försäkrade till över 90 procent om de är registrerade i någon klubb, medelstora motorbåtar till drygt tre fjärdedelar och mindre segelbåtar till närmare 60 procent. Ej registrerade båtar är i betydligt högre grad oförsäkrade.

Detta kan ha sin förklaring dels i att en rad båtklubbar kräver att båtar som förvaras på klubbens område är försäkrade, dels är det sannolikt i högre grad dyrare och nyare båtar som registreras i klubbarna. Till detta kommer att medlemskap i båtklubb kan ge möjlighet att erhålla billigare försäkring.

[1] Uppgiften bedöms vara alltför osäker för att anges.

5.10.4 Långfärder och registrering i båtklubb

Vi har funnit att de klubbregistrerade båtarna har bättre försäkringsskydd och oftare har ägare med särskilt kompetensbevis. Att de också i stor utsträckning används på annat sätt än andra båtar framgår av tabell 5.10 som visar andelen båtar som under båtsäsongen 1971 gjorde långfärder. Mer än 60 procent av de stora båtarna som var registrerade i klubb gjorde någon långfärd men endast en fjärdedel av de ej registrerade. Skillnaderna går i samma riktning beträffande de mindre båttyperna.

Tabell 5.10 Båtar av typ 4, 6 och 5+7+8 som gjorde någon långfärd under båtsäsongen 1971 uppdelade efter båttyp och registrering/ej registrering i båtklubb. Procenttal.

	Båttyp			
	4	6	5+7+8	Totalt
Registrerade i båtklubb	16,9	9,9	63,1	45,1
Ej registrerade i båtklubb	1,4	0,0	25,7	7,6
Totalt	4,6	2,7	47,3	21,2

5.11 Förekomst av båttoaletter

Endast ett litet fåtal av båtarna uppges vara försedda med toalett ombord, nämligen cirka 13 000 eller 2,7 procent av samtliga båtar. Ungefär en procent har toalett utan direktutsläpp. Det kan dock noteras att antalet båtar med toalett utgör en fjärdedel av de båtar som rimligen kan förmodas ha toalett, nämligen båttyperna 5 och 8.

KAPITEL 6 BÅTARNAS UTNYTTJANDE FÖR LÅNG- OCH WEEKEND-FÄRDER

6.1 Inledning

För en rad olika planeringsändamål vore det värdefullt att ha kännedom om i vilken grad det förekommer längre turer med fritidsbåtar, och hur många som brukar delta i sådana färder. Detta har betydelse vid anläggning och dimensionering av hamnar och tilläggsplatser, toalett- och sopservice m m.

I undersökningen ingick därför några frågor om ungefär hur många dagar båtarna utnyttjats för långfärder (mer än 2 dygn) respektive weekendfärder (eller andra färder om 1-2 dygn) under båtsäsongen 1971. Dessutom frågades efter ungefärliga antalet personer som brukade vara med på dessa färder.

Som framgår redan av frågornas lydelse räknade vi inte med att det var möjligt att få exakta svar på dessa frågor. I vilken riktning eventuella avvikelser från verkliga antalet dagar eller personer går är svårt att avgöra. Möjligen är det dock i efterhand lättare att underskatta än överskatta antalen. Någon uppdelning på båttyper har inte gjorts i detta avsnitt. Av kapitel 2 framgick dock att det framför allt är de större båtarna som används till längre färder. Tabell 6.1 visar sammansättningen av lång- respektive weekendfärdsflottan.

Tabell 6.1 Båtar som använts för lång- respektive weekendfärder efter båttyp. Procenttal.

Båttyp		Långfärder	Weekendfärder
1	Kanoter	2,0	1,4
2	Roddbåtar	0,0	0,0
3	"Snurror"	3,2	11,8
4	Medelstora motorbåtar	9,3	17,8
5	Ruffade motorbåtar	50,2	43,0
6	Små segelbåtar	1,8	2,4
7+8	Stora segelbåtar	33,5	23,6
Summa		100	100
Antal båtar		31 600	55 000
Observerat antal båtar		226	374

Trots att endast fyra procent av "snurrorna" använts för weekendfärder utgör de på grund av sitt totalt stora antal närmare 12 procent av de båtar som används för sådana färder. De ruffade motorbåtarna och större segelbåtarna är i klar majoritet bland långfärdsbåtarna men färder om 1 å 2 dygn görs också relativt ofta med de medelstora motorbåtarna.

6.2 Långfärder

De cirka 31 600 båtar som gjorde långfärder under båtsäsongen 1971 fördelade sig på följande sätt beträffande det antal dagar som sammanlagt användes för långfärder. (Tabell 6.2.)

Tabell 6.2 Långfärdsbåtar efter antal dagar båtarna användes för långfärder. Procenttal.

Antal dagar	Andel av samtliga långfärdsbåtar
0 - 9	21,5
10 - 16	26,2
17 - 23	18,5
24 - 30	23,0
31 -	10,8
Summa	100
Antal båtar	31 600
Observerat antal båtar	226

Det var sällsynt att båtarna använts för långfärder under mer än en månad. I övrigt är det en tämligen jämn fördelning över omkring 1, 2, 3 och 4 veckor.

Som tabell 6.3 visar var det vanligen 2 eller 3 eller eventuellt 4 personer med på långfärderna. Mer än 4 personer var det endast i 7,7 procent av fallen och ännu mer sällsynt var att en ensam person gjorde långfärder.

Tabell 6.3 Långfärdsbåtar efter antal personer som brukade vara med på långfärderna. Procenttal.

Antal personer	Andel av samtliga långfärdsbåtar
1	2,3
2	33,2
3	36,4
4	20,3
5 eller fler	7,7
Summa	100
Antal båtar	31 600
Observerat antal båtar	226

6.3 Weekendfärder

Uppgifterna om hur många dagar man använt till weekendturer kan förmodas vara än mindre exakta än beträffande långfärder eftersom det här sannolikt oftare rör sig om ett större antal olika utfärdstillfällen.

Som tabell 6.4 visar har man i ca 45 procent av fallen skattat sammanlagda antalet dagar för denna typ av utfärder till högst 10, i 29 procent till mellan 11 och 20 och i 26 procent till mer än 20 dagar.

Tabell 6.4 Båtar som gjort weekendturer efter sammanlagda antalet dagar för sådana turer. Procenttal.

Antal dagar	Andel av samtliga båtar som gjort weekendturer
1 - 10	44,9
11 - 20	28,9
21 eller fler	26,2
Summa	100
Antal båtar	55 000
Observerat antal båtar	374

Beträffande antal personer i båtarna på weekendfärder finns en tendens till att man brukar vara flera än vid långfärder men även här är 2, 3 eller möjligen 4 personer det vanliga antalet. (Tabell 6.5.)

Tabell 6.5 Båtar som gjort weekendturer efter antal personer som brukade vara med på turerna. Procenttal.

Antal personer	Andel av samtliga båtar som gjort weekendturer
1	2,5
2	31,6
3	30,6
4	24,1
5 eller fler	11,2
Summa	100
Antal båtar	55 000
Observerat antal båtar	374

Bilaga 1
P 1538

TEKNISK RAPPORT OM FRITIDSBÅTUNDERSÖKNINGEN

1 Utredningens direktiv

Undersökningen gjordes på uppdrag av en statlig utredning, Fritidsbåtutredningen. Det ökade intresset för och den ökade användningen av fritidsbåtar hade bedömts kunna medföra behov av ökad reglering och övervakning av fritidsbåtstrafiken. En närmare övervakning skulle dock förutsätta att båtarna kunde identifieras, och i utredningens uppdrag ingick därför att utreda frågan om obligatorisk registrering för vissa slag av fritidsbåtar. För att få en uppfattning om möjligheterna och kostnaderna för att införa registrering skulle en inventering av antalet båtar av olika typer i landet göras. I utredningens uppdrag ingick också

att utreda servicefrågor, t ex kartlägga tillgången på hamnplatser

att göra en översyn av de statliga och kommunala insatser för fritidsbåtstrafiken

att utreda frågan om omfördelning av kostnadsansvaret för hamnar, farleder och

att göra en översyn av gällande bestämmelser för fritidsbåtstrafiken ur miljövårds- och säkerhetssynpunkt med särskild prövning av huruvida vissa kompetenskrav skall införas och viss minimiålder fastställas för förare av vissa fritidsbåtar.

2 Utredningens kontakter med SCB

Vid de inledande kontakterna med SCB diskuterades att, förutom inventeringen av båtbeståndet i landet, göra en detaljerad studie av trafiken med fritidsbåtar i vissa områden av intresse, t ex Stockholms skärgård, Västkusten, Sydkusten, området kring Luleå-Piteå, Mälardalen och ev området omkring Vänern och Vättern.

Eftersom något register över båtägare ej stod till buds, visade det sig att det skulle dra mycket höga kostnader att göra ett urval av så många båtägare i de nämnda regionerna, att detaljerade studier kunde göras. Ett problem som framkom vid diskussionen av en sådan uppläggning var, att båtägaren inte med säkerhet använder sin båt i den region, där han är bosatt. Han kanske inte heller har sin båtplats i denna region. I samband med detta diskuterades huruvida man skulle utgå från båtägaren - dvs om båtägaren skulle vara undersökningsenhet - och ställa frågor om båtägaren och hans hushåll (inkomst m m) och om hans båt (båtar) och dessas egenskaper och utrustning, eller om man på något sätt skulle kunna göra ett urval av båtar - dvs ha båten som undersökningsenhet - och dels undersöka båten som sådan (egenskaper, hamnplats, användning), dels ställa frågor om ägaren och dennes hushåll. Den senare uppläggningen innebär, att man kan få tag på en båt i ett hushåll och räkna denna, utan att få med de övriga båtar som ev kan tillhöra det uttagna hushållet. Vidare förutsätter den, att samt-

liga båtar finns registrerade, t ex hos båtklubbar. Fullständiga register att dra urval ifrån fanns varken över båtägare eller över båtar, ett förhållande som, enligt redogörelsen ovan, ju ingick i förutsättningarna för utredningens arbete.[1]

Den enda möjligheten att få en icke-skev skattning (skattning utan systematiskt fel) av det totala antalet fritidsbåtar i landet var att göra ett slumpmässigt urval av personer eller hushåll och fråga efter båtinnehav och komplettera med förfrågningar hos båtägande organisationer och företag (t ex sjöscouter och båtuthyrningsfirmor). Det som skulle ingå i SCBs uppdrag var att göra en räkning av antalet privatägda båtar. Det skulle för SCBs del bli fråga om en form av tvåstegsurval: Först måste man gå ut till ett antal personer/hushåll och fråga efter båtinnehav, och sedan måste man särskilja båtägarna och ställa ytterligare frågor till dessa. Det skulle alltså bli fråga om ett "tvåstegsurval" med "totalundersökning" i andra ledet (samtliga båtägare i det ursprungliga urvalet skulle intervjuas).

3 Tre förslag på undersökningsmodeller

SCB presenterade utredningen tre kostnadsberäknade förslag på undersökningsmodeller.

Alternativ 1 utgjordes av en tilläggsundersökning till den månatliga arbetskraftsundersökningen (AKU). I samband med arbetskraftsintervjun skulle intervjupersonen tillfrågas om, huruvida han eller någon annan person i hans hushåll hade båt, och om svaret blev ja, skulle ytterligare ett antal frågor om båtens egenskaper, om hamnförhållanden och om användningen av båten ställas. Frågeformuläret fick dock vid denna undersökningsmodell vara ganska begränsat, eftersom i princip inte mer än 10-15 minuter kan anslås för en tilläggsintervju till arbetskraftsundersökningen. (Tilläggsintervjuer till AKU måste begränsas starkt i tiden av hänsyn till intervjupersonerna, vilka kontaktas en gång i kvartalet under åtta successiva kvartal.) Anledningen till att man enligt denna modell skulle knyta an ett hushåll till varje intervjuperson i arbetskraftsundersökningen var, att man på så sätt skulle få ett större urval av båtägare. På grundval av preliminära uppgifter från utredningen kunde man gissningsvis säga att båtägarfrekvensen bland hushåll genomsnittligt över landet torde ligga på 20-25 procent. Om så vore fallet, skulle urvalet i AKU innehålla ca 4 000 personer tillhörande båtägande hushåll, dvs vid en tilläggsundersökning angående båtinnehav skulle man erhålla ca 4 000 båtägarhushåll.[2] I det fall man endast frågade, om

---

[1] Se vidare om den inledande diskussionen i följande PM: "Undersökning av fritidsbåtar", Statistiska Centralbyrån, Utredningsinstitutet, 11.6.1971, Ulla Böös. "Kommentarer till föreslagna ansatser för fritidsbåtsundersökningen", Statistiska Centralbyrån, Utredningsinstitutet, 17.6.1971, Ulla Böös. "Syften och ansatser i samband med undersökningar kring fritidsbåtar", Statistiska Centralbyrån, Utredningsinstitutet, 19.7.1971, Dag Hallberg.

[2] Resonemanget är ej helt korrekt, men man var på detta stadium tvungen att göra vissa förenklingar, där behövlig information saknades. Felet består i att en skattning som gäller hushåll inte utan vidare kan överföras till AKU-urvalet, eftersom detta är ett personurval. Omvänt kan en skattning från AKU-urvalet inte utan vidare överföras till att gälla hushåll.

intervjupersonen själv hade båt, skulle andelen ja-svar bli lägre, kanske ca 15 procent i stället, och man skulle få ett mindre slutligt urval att basera skattningar av olika slag på.

Med ett urval på ca 4 000 båthushåll skulle det vara möjligt att redovisa samtliga undersökningsvariabler på riksnivå och att vid denna redovisning fördela materialet på redovisningsgrupper (bakgrundsvariabler). Möjligheterna till regional redovisning skullè dock bli mycket begränsade. Troligen skulle endast Stockholmsområdet och Västkusten kunna särredovisas och då endast med enkla frekvensfördelningar på olika variabler, dvs utan redovisning mot bakgrundsvariabler.

Alternativ 2 och 3 utgjordes av undersökningar med särskilt dragna urval, dvs utan anknytning till AKU eller annan separat undersökning. Man skulle vid dessa två alternativ dra ett stratifierat urval ur RTB (registret över totalbefolkningen), varvid strata skulle utgöras av de områden man var speciellt intresserad av att redovisa, dvs Stockholmsområdet, Västkusten, Sydkusten osv, och ett område bestående av övriga landsdelar. Inom varje stratum skulle man dra ett bruttourval om 5 000 hushåll, vilket med en båtägarfrekvens på ca 20 procent skulle resultera i ca 1 000 båtägarhushåll per stratum (redovisningsområde). Med 1 000 hushåll skulle man kunna göra en ganska detaljerad redovisning i de utvalda områdena, dvs en redovisning mot bakgrundsvariabler av olika slag. Man skulle t ex kunna redovisa båtanvändning mot båttyp (segelbåt, motorbåt osv). Antalet redovisningsgrupper (klasser för bakgrundsvariabel) i varje område borde dock ej överstiga fyra. Särskilt om den variabel efter vilken redovisningsgrupperna skulle bildas, skulle ha en sned fördelning, måste detta krav uppfyllas. Enligt preliminära uppgifter kunde just båttyp förväntas ha en sned fördelning, eftersom roddbåtar är betydligt vanligare än motorbåtar eller segelbåtar. Man skulle alltså för resp områden få stora klasser bestående av roddbåtar och ganska små klasser med motorbåtar och segelbåtar. I synnerhet skulle detta bli fallet om motorbåtar och segelbåtar skulle delas upp på olika typer.

Andra variabler, utöver båttyp, som skulle kunna användas som bakgrundsvariabler vid redovisning av olika redovisningsområden, vore uppgifter om hushållen, t ex inkomst.

Alternativ 2 innebar följande uppläggning: Man sänder ett kort där man frågar om hushållet har båt eller ej. Med hushåll som svarar att de har båt, görs intervjuer. Med hushåll som ej svarar (inga påminnelsebrev skickas ut), tas en kontakt, varvid man frågar efter båtinnehav och vid positivt svar gör intervju.

Alternativ 3 innebar följande uppläggning: Formuläret utformas som en enkät som skickas ut till hela urvalet. Första frågan gäller om båt finns eller ej. Två eller tre påminnelser sänds ut. De som ej besvarar enkäten (uppskattningsvis ca 20 procent) kontaktas, och om båt finns görs intervju.

Samtliga tre alternativ medgav att undersökningen gjordes någorlunda väl i anslutning till båtsäsongen 1971. Denna definierades som 15.4 - 15.10.1971 och skulle utgöra mätperiod. Då vissa frågor om båtarnas användning skulle ställas, borde intervjuerna göras snarast efter 15.10, helst i november. Samtliga tre alternativ skulle rent tidsmässigt hinnas med till november. Det visade sig sedan att det också var praktiskt lämpligt att göra åtminstone alternativ 1 just i november, då fältkapacitet för en tilläggsundersökning till

AKU fanns, och då endast några mycket korta andra tilläggsfrågor var inbokade. Om fältkapacitet hade funnits för alt 2 och 3 är osäkert. Det blev aldrig aktuellt att utreda detta. Dessa alternativ hade under alla omständigheter krävt större insats från fältet (intervjuarkåren), bl a på grund av att urvalspersonerna skulle vara helt "nya" och kräva längre tid för söknings-arbete.

Alternativ 1 kostnadsberäknades till 219 600 kr och alt 2 och 3 till 989 000 kr resp 754 000 kr.

4 Val av undersökningsmodell

Utredningen ansåg utsikterna att få medel att genomföra någon av de dyrare och mera ingående undersökningsalternativen 2 och 3 mycket små. Man stannade därför för alt 1, som skulle ge en översiktlig information, utifrån vilken arbetet sedan, i den mån man fann skäl till det, kunde föras vidare, t ex i form av en detaljerad undersökning av båtars rörelsemönster e d i någon eller några områden.

Den 31 augusti 1971 presenterade således Utredningsinstitutet en offert på alt 1 lydande på den ovan angivna summan. Bekräftelse på offerten inkom ca två veckor senare.

5 Genomförande

5.1 Urval

Urvalet utgjordes av urvalet till arbetskraftsundersökningen i november 1971, dock med undantag för personer i åldrarna över 74 år.

Urvalet för arbetskraftsundersökningarna är ett proportionellt stratifierat urval, som roteras över de olika undersökningstillfällena. Urvalet dras ur registret över totalbefolkningen (RTB) och stratifiering görs efter kön, civilstånd, ålder och inkomst. Urvalets storlek är ca 18 000 personer vid varje undersökningstillfälle (inkl personer över 74 år).

5.2 Elementära enheter och undersökningsvariabler

I undersökningen arbetade man med två elementära enheter, dels hushåll, dels båtar ägda av de utvalda hushållen. Ett hushåll i undersökningen kunde ha ingen, en eller flera båtar. Samtliga hushåll fick först en fråga som avsåg båtinnehav. I det fall hushållet inte hade någon båt, ställdes inga flera frågor. Man fick på så sätt en uppdelning i "båthushåll" och "icke-båthushåll". Till båthushållen ställdes ytterligare ett antal frågor, dels hushållsorienterade frågor, dels frågor beträffande båten.

De hushållsorienterade frågorna avsåg:

bilinnehav
innehav av fritidshus
antalet ägda (inkl delägda) båtar
antalet personer i hushållet som innehade förarintyg eller skepparexamen

antalet personer i hushållet
antalet personer i hushållet i åldern 14-74 år (frågan ställdes för erhållande av vikttal)
hushållets sammanlagda inkomst (sex inkomstklasser)
antalet personer i hushållet som bidrog till inkomsten.

De båtorienterade frågorna avsåg:

båttyp (åtta typer särskiljdes)
antalet hushåll som ägde båten (i fall av delägarskap)
materialet i båten (trä, plast eller metall)
båtens längd
båtens bredd
båtens vikt
motorstyrka (om båten var försedd med motor)
max-hastighet (om båten var försedd med motor)
förekomsten av följande säkerhets- och sanitära utrustning i båten: eldsläckare, båtkompass, flytvästar, toalett med direktutsläpp/toalett utan direktutsläpp och kommunikationsradio
båtklubbstillhörighet
särskild båtförsäkring (frågan avsåg ej hemförsäkring eller liknande i vilken båtförsäkring kan ingå, utan huruvida den undersökta båten täcktes av en särskild försäkring)
tillverkningsår
förtöjningsplats under båtsäsongen (sommaren)
avstånd till förtöjningsplats
uppläggningsplats under vinterhalvåret
avstånd till uppläggningsplats
användningssätt (ett antal svarsalternativ gavs, bl a användning för weekendfärder och långfärder)
antal dagar för långfärder (om båten användes för långfärder)
antal personer på långfärder (om båten användes för långfärder)
antal dagar för weekendfärder (om båten användes för weekendfärder)
antal personer på weekendfärder (om båten användes för weekendfärder).

5.3 Definitioner

Med hushåll (eller familj) avsågs i denna undersökning samtliga personer som vid intervjutillfället var kyrkobokförda på samma lägenhet som urvalspersonen, utom inneboende. Medelst första frågan i formuläret inhämtades uppgift om huruvida någon person i denna enhet (hushållet, familjen) ägde en båt. Ifall svaret blev ja, kom hushållet att hänföras till "båthushållen", i annat fall till "icke-båthushållen".

Att äga en båt kunde även innebära delägarskap, dvs även om det intervjuade hushållet bara ägde del i en båt, skulle denna båt räknas med. Vid skattningen av det totala antalet båtar i landet skulle varje båt ges en vikt, i vilken inverterade värdet av antalet ägarhushåll skulle ingå.

Med fritidsbåtar avsågs båtar som under mätperioden inte användes i samband med yrkesutövande (i handelssjöfart eller för fiske) eller vars huvudsakliga användningsområde ej var handelssjöfart eller fiske.

Varje båt klassificerades på båttyp. En indelning på åtta båttyper användes. Man särskiljde kanoter, roddbåtar, tre typer av motorbåtar och tre typer av segelbåtar. Närmare specificerat var indelningen följande:

typ 1: kanot avsedd för paddling
typ 2: jolle, eka, roddbåt utan motor
typ 3: helt öppen båt med motor, vars styrka understiger 10 hästkrafter
typ 4: motorbåt med motor på minst 10 hästkrafter, båten ej avsedd för övernattning (t ex sportbåt, campingbåt, day-cruiser)
typ 5: ruffad motorbåt avsedd för övernattning
typ 6: segelbåt, segeljolle, segelkanot o d, helt utan övernattningsmöjligheter
typ 7: segelbåt med möjligheter till enbart tillfällig övernattning
typ 8: ruffad segelbåt avsedd för övernattning.

Anledningen till att man skiljde på båtar utifrån möjligheterna att övernatta var, att vid användningen av båtar med möjligheter till övernattning kan vissa problem, t ex med soptömningen, uppstå, vilka i regel ej blir aktuella vid användning av andra typer av båtar.

Båtarnas längd och bredd skulle anges i meter med en decimal. Det längdmått som skulle anges var det som på fackspråk kallas "längden över allt" (l ö a), dvs längden mätt på längsta stället. (I vissa sammanhang anges ett annat mått, nämligen längden vid vattenlinjen, l v l.)

Båtens vikt, motorstyrka och hastighet skulle anges i kilo, hästkrafter resp knop utan någon decimal. I vikten skulle bara inräknas själva båten och motorn. Bränsle och last av olika slag skulle alltså ej räknas med.

Som toaletter med direktutsläpp räknades toaletter i vilka avfallet via en pumpanordning töms direkt i vattnet. Alla andra slags toaletter räknades till den andra typen, dvs toaletter utan direktutsläpp.

Med kommunikationsradio avsågs VHF, PR m fl typer, ej radiopejling.

På frågorna om förtöjningsplatser och uppläggningsplatser skulle samtliga sådana platser, som på något sätt disponerades för båtens räkning, anges. Det spelade här ingen roll, om en viss plats utnyttjats under den aktuella säsongen eller ej. Huvudsaken var att den var ianspråktagen för den aktuella båten i den meningen att en annan båt inte kunde förtöjas eller läggas upp där under mätperioden, t ex hyrd men ej utnyttjad förtöjningsplats i båtklubb. På detta sätt erhölls en räkning på ianspråktagna båtplatser för de i undersökningen ingående båtarna, dvs en räkning på dessa båtars beläggning av båtplatser. (Vad frågan ej gav information om, var utnyttjandet av tillgängliga båtplatserna.)

Avståndet till förtöjningsplats resp uppläggningsplats mättes på en halv kilometer när. Om en båt hade legat på flera förtöjnings- eller uppläggningsplatser skulle avståndet anges till den förtöjningsplats (uppläggningsplats) där båten legat längsta tiden under säsongen.

I de fall båten låg förtöjd (upplagd) i anslutning till fritidshus, skulle avstånd ej anges. Avståndet skulle nämligen mätas med utgångspunkt från permanentbostaden, och om då båten låg vid fritidshuset, skulle avståndsuppgiften bli missvisande, eftersom den ej skulle avse den väg man var tvungen att resa varje gång man ville använda båten. (Ev kunde man också ha tagit reda på

avstånd från fritidshus till förtöjningsplats/uppläggningsplats, i de fall båten var placerad i anslutning till fritidshus, men så långt gick man inte i denna undersökning.)

Regeln att frågan om avstånd skulle avse den plats där båten legat längst - i det fall flera förtöjnings- eller uppläggningsplatser fanns angivna - hade alltså det undantaget, att frågan aldrig skulle avse en båtplats i anslutning till fritidshus, även om det var just vid den platsen båten låg förtöjd eller upplagd längsta tiden under resp säsong.

Med fritidshus avsågs i samband med frågorna om förtöjnings- och uppläggningsplatser ägt eller hyrt fritidshus.

Bland svarsalternativen på frågan om båtens användning fanns "weekendfärder" och "långfärder". Med weekendfärd menades färd om 1-2 dygn mitt i veckan eller om 1-2, 5 dygn under tiden fredag kväll till måndag morgon. Övriga färder med övernattning klassificerades som långfärder.

5.4 Fältarbete

Tilläggsintervjuerna skulle i princip göras i direkt anslutning till AKU-intervjun och med samma person som besvarade AKU-frågorna. I vissa fall måste dock förnyad kontakt tas, eftersom reglerna för indirekta intervjuer inte var exakt desamma som i AKU. I båtundersökningen gällde följande regler för vem som fick intervjuas: Vilken person som helst i hushållet fick intervjuas. Hushållet definierades här på samma sätt som när det gällde båtinnehav, dvs urvalspersonen och samtliga personer som vid intervjutillfället var kyrkobokförda på samma lägenhet som denne, dock ej inneboende, tillhörde hushållet. Intervju fick dock i allmänhet inte göras med minderåriga, varmed avsågs personer som ej fyllt sjutton år. Även om det var urvalspersonen själv som var under sjutton år, skulle alltså intervjun som regel göras med annan person i hushållet. Intervju med minderårig fick endast göras i ett fall, och det var då den minderårige var ägare till båten och, enligt intervjuarens bedömning, var den i hushållet som bäst kunde besvara frågorna. Reglerna för indirekta intervjuer var alltså något snävare än i AKU. I AKU kan nämligen intervju också göras med t ex urvalspersonens arbetsgivare eller granne.

84, 4 procent av intervjuerna i AKU gjordes med urvalspersonen själv (direkta intervjuer), och 15, 6 procent gjordes indirekt, dvs uppgifterna lämnades av make/maka, förälder, barn, arbetsgivare, granne eller annan person.

Bortfallet i fritidsbåtundersökningen var 5, 4 procent, vari ingår bortfallet i AKU, som var 3, 3 procent. (I de fall AKU-intervju ej erhölls, gjordes inga försök att erhålla båtintervju.) Det bortfall som hänför sig endast till tilläggsundersökningen uppgår alltså till 2, 1 procent.

Intervjuerna i AKU skulle i största möjliga utsträckning genomföras per telefon. I de fall besöksintervju gjordes i AKU, skulle naturligtvis även tilläggsintervjun genomföras vid besöket. Separata besök för tilläggsfrågorna fick endast göras i undantagsfall. (96, 8 procent av AKU-intervjuerna genomfördes per telefon.)

Fältarbetstiden var uppdelad på två överlappande perioder. För ena hälften av urvalet genomfördes intervjuerna under tiden 14-28.11 och för den andra hälften under tiden 21.11-5.12. (Anledningen till uppdelningen var att AKU-urvalet är uppdelat i lika delar på två angränsande mätveckor. Mätveckan är den tidsperiod frågorna avser, och fältarbetet görs i veckan efter resp mätvecka (med några ytterligare uppföljningsdagar). Mätveckor i AKU var 7-13.11 och 14-20.11.)

5.5 Kontroll och dataregistrering

Formulären granskades manuellt, varvid svarens fullständighet, rimlighet och inbördes överensstämmelse kontrollerades. I vissa fall togs kontakter med intervjuarna för kompletteringar eller klargöranden. Uppgifterna för båthushållen stansades, kontrollstansades, överfördes till magnetband och kontrollerades maskinellt med avseende på värden och inbördes överensstämmelse.

5.6 Tabellframställning

Materialet organiserades så att till varje båtpost (räcka av uppgifter avseende en och samma båt) fördes hushållsuppgifterna för det hushåll som ägde båten. I det fall ett hushåll hade flera båtar, återkom alltså hushållsuppgifterna på bandet en gång för varje båt. Denna organisation underlättade tabellframställningen, eftersom man skulle laborera med olika enheter i tabellerna, dels hushåll, dels båtar.

Tabeller framställdes i två omgångar. I första omgången gjordes en enkel frekvenslistning av varje variabel som ingick i undersökningen, dvs tabeller som angav fördelningarna för de olika variablerna var för sig, kördes fram. Härvid användes en ganska finmaskig klassindelning. Tabeller av detta slag framställdes för att man skulle få en överblick över materialet och därmed få underlag för bestämning av klassindelningen i de slutliga tabellerna.

I andra körningsomgången framställdes ett antal korstabeller, dvs tabeller som illustrerar samband mellan två eller flera variabler.

6 Resultat

Nettourvalet i AKU[1] i november 1971 i åldrarna 14-74 år utgjordes av 17 688 personer.[2] Samtliga dessa personer ingick i fritidsbåtundersökningen. Dvs

---

[1] Nettourval = bruttourval - avlidna och emigranter.

[2] Urvalet till AKU drages en gång om året från registret över totalbefolkningen (RTB). Det är proportionellt stratifierat och sker systematiskt över hela RTB. Totalpopulationen indelas i 20 strata (gifta män, ogifta män, gifta kvinnor och ogifta kvinnor fördelade på fem inkomstklasser). Eftersom individerna på RTB är sorterade efter personnummer så sker implicit även en stratifiering efter ålder. Vid urvalsdragningarna (fr o m dec 1969) användes 4 startpunkter i varje stratum. För mera detaljerade uppgifter om urvalet till AKU hänvisas till Olle Nilsson: De svenska arbetskraftsundersökningarna. Statistisk tidskrift 1970:4.

de hushåll dessa personer tillhörde ingick i undersökningen (personer tillhörande samma hushåll förekom ej i urvalet). I 3 065 (17,3 %) av de tillfrågade hushållen uppgav man att man ägde en eller flera båtar. 13 676 (77,3 %) hushåll hade ej båt. Övriga 947 hushåll (5,4 %) utgjorde bortfallet i undersökningen. 17,3 % kan dock ej användas som skattning av båttätheten bland hushåll i riket, eftersom hushållen drogs med olika sannolikheter (sannolikheten proportionell mot antalet "AKU-valbara" personer i hushållet, dvs mot antalet personer i åldern 14-74 år).

Bortfallet inkluderar bortfallet i AKU. Vid bortfall i AKU skulle tilläggsintervju enligt instruktionerna ej göras. Man vet dock att denna regel frångicks i några fall, och de så erhållna intervjuerna ingår i den ovan nämnda summan 3 065. De vanligaste bortfallsorsakerna var "vägran" (541 hushåll) och "ej anträffad" (320 hushåll). För ca 90 procent av bortfallet var alltså anledningen till bortfall, att man inte ville besvara frågorna, eller att intervjuaren inte lyckades få tag på någon person som tillhörde det aktuella hushållet, eller att intervjuaren inte lyckades få tag på just den person i hushållet som hade kunnat besvara frågorna om båten.

Totalskattningar för hushåll har framräknats med följande formel:

$$X' = \frac{N}{n'} \sum_{i=1}^{n'} x_i'/p_i$$

där

N = totala antalet personer valbara till AKU i november 1971 (14-74 år).

n' = nettourvalet i AKU (n) minus det totala bortfallet (b).

x_i' = värdet för ett visst hushåll (bland svarshushållen). 1 om hushållet hör till aktuell klass, 0 annars.

p_i = antalet personer i åldern 14-74 år (valbara till AKU i november 1971) i ett visst hushåll.

Totalskattningar för båtar har framräknats med följande formel:

$$X' = \frac{N}{n'} \sum_{i=1}^{n'} x_i'/p_i \cdot k_i$$

där

N = totala antalet personer valbara till AKU i november 1971 (14-74 år).

n' = nettourvalet i AKU (n) minus det totala bortfallet (b).

x_i' = värdet för en viss båt. 1 om båten hör till aktuell klass, 0 annars.

p_i = antalet personer i åldern 14-74 år (valbara till AKU i november 1971) i det uttagna hushållet.

k_i = antalet ägarhushåll för en viss båt.

Någon imputation för bortfallet har ej gjorts, dvs man har inte "lånat" värden från svarshushåll och applicerat dessa på bortfallshushåll, en metod som ibland tillämpas. (Svarshushåll som på något sätt motsvarar bortfallshushållen väljs ut.) Detta innebär att bortfallet ej är medräknat i tabellerna. Bortfallshushållen har alltså betraktats som om de aldrig blivit uttagna. De skattningar som används förutsätter alltså implicit att fördelningen är densamma i svars- resp bortfallsstrata. Eftersom bortfallet är av ganska ringa omfattning, torde man kunna bortse från det och använda skattningarna som de är.

Eftersom skattningarna bygger på en undersökning av ett urval av befolkningen och ej en totalundersökning är skattningarna behäftade med s k slumpfel. För att komma tillrätta med slumpfelen kan man konstruera s k konfidensintervall. Ett konfidensintervall, som med 95 procents sannolikhet täcker det "sanna" värdet, konstrueras på följande sätt:

skattning $\pm$ 1,96 · slumpfelet.

Slumpfel för relativa tal beräknas på följande sätt:

$$\sqrt{\frac{p \cdot q}{n-1}}$$

där p = det relativa talet (aktuell skattning)

där q = 1-p

där n = urvalsstorlek.

Ett 95-procentigt konfidensintervall kring ett procenttal, p, konstrueras alltså på följande sätt:

$$p \pm 1,96\sqrt{\frac{p \cdot q}{n-1}}$$

Utöver det bortfall som utgörs av hushåll från vilka svar ej erhölls, finns även s k partiellt bortfall. Partiellt bortfall erhålles, då svar uteblir på en eller flera (men ej alla) frågor i en intervju.

De flesta frågor i undersökningen är behäftade med partiellt bortfall. De hushåll som ej besvarat aktuell fråga redovisades i råtabellerna i en klass för sig i varje tabell. Observationerna i denna klass räknades ej med vid framställningen av tabeller med procentuell fördelning. Procenttalens bas är alltså i varje tabell summan av antalet hushåll eller båtar för vilka svar på den aktuella frågan finns.

Det största partiella bortfallet erhölls på frågan om båtens vikt. I 706 (20,0 %) fall kunde intervjupersonen ej besvara denna fråga. Näst svårast att besvara var frågan om tillverkningsår (656 uteblivna svar, 18,6 %). Inkomstfrågan hade ett partiellt bortfall på 243 hushåll (7,9 %). Det totala bortfallet på varje fråga är det tidigare redovisade bortfallet, 5,4 %, som gäller undersökningen i dess helhet, plus det partiella bortfallet.

Vid tolkningen av tabellerna kan det i vissa fall vara lämpligt att göra antaganden om det partiella bortfallets fördelning. Om inget särskilt skäl talar emot det, är det rimligt att anta att svaren i det partiella bortfallet fördelar

sig på samma sätt som de svar man erhållit. Dvs man antar att fördelningen på olika svarsklasser i det partiella bortfallet i en viss tabell överensstämmer med den erhållna fördelningen i denna tabell.

Vad gäller mätfel kan nämnas att precisionen i uppgifterna om båtarnas vikt torde vara ganska låg. Ett flertal helt orimliga svar har upptäckts på denna fråga.

SCB STATISTISKA CENTRALBYRÅN
UTREDNINGSINSTITUTET
Linnégatan 87, Fack, 102 50 STOCKHOLM 27
Telefon: 08-63 05 60
Filial: Ringgatan 32, Box 902, 701 22 ÖREBRO
Telefon: 019-14 03 20

Bilaga 2
P 1538
1

FRITIDSBÅTS-UNDERSÖKNINGEN

UBnr: .....

Födelseår ☐☐

Stratum: .....

Postnr: .....

Län: .....

1. Äger Ni eller Er familj helt eller delvis en eller flera fritidsbåtar?

[Till loko: Med familj avses samtliga personer som är skrivna (kyrkobokförda vid intervjutillfället - dock ej inneboende) på bostaden]

☐ Ip/familjen äger en (flera) fritidsbåt(ar) helt ⟶ fråga 2

☐ Ip/familjen äger delvis en (flera) fritidsbåt(ar) ⟶ fråga 2

☐ Ip/familjen äger ej fritidsbåt/del av fritidsbåt ⟶ Avsluta intervjun

2. Äger Ni eller Er familj

bil ☐ Ja ☐ Nej

fritidshus ☐ Ja ☐ Nej

3. Har Ni eller någon annan person (några andra personer) i Er familj förarintyg för båt eller skepparexamen?

Antal personer i familjen (medräknat ip) som innehar förarintyg eller skepparexamen: .....

4. Vad för slags båt(ar) äger Ni (Er familj)/
Vad för slags båt(ar) äger Ni (Er familj) del i?

(Ringa in aktuell(a) kod(er))

Båttyp	Antal	Båttyp	Antal
1 Kanot avsedd för paddling	.....	5 Ruffad motorbåt avsedd för övernattning	.....
2 Jolle, eka, roddbåt utan motor	.....	6 Segelbåt, segeljolle, segelkanot e d, helt utan övernattningsmöjligheter	.....
3 Helt öppen båt med motor, vars styrka understiger 10 hästkrafter	.....	7 Segelbåt med möjligheter till enbart tillfällig övernattning	.....
4 Motorbåt med motor på minst 10 hästkrafter, båten ej avsedd för övernattning (sportbåt, campingbåt, daychruiser)	.....	8 Ruffad segelbåt avsedd för övernattning	.....
		9 Uppgift saknas	

Till loko: Ställ fråga (5)6-24 en gång för varje båt ip/familjen äger/har del i. Välj själv vilken båt Du skall börja med. För in svaren i tablån.

Specialfall:

Om ip har svarat att familjen dels äger båt tillsammans med någon annan familj (del i båt) och dels har en egen båt, ställ först fråga 5. Om familjen bara äger del i båt, gå direkt till fråga 6. (Se svaret på fråga 1.)

I det vanliga fallet:

Om ip har svarat att familjen äger en eller flera båtar helt, men inte äger del i båt, gå direkt till fråga 6 och fyll i en etta utan att ställa frågan.

---

5. [Om ip/familjen äger någon/några båt(ar) helt och någon/några båtar delvis:]

Äger Ni/familjen denna båt helt eller delvis?

☐ Delvis ⟶ fråga 6

☐ Helt ⟶ fyll i 1 på fråga 6, gå till fråga 7

6. Hur många familjer äger båt(en)?

Antal (medräknat ips familj) ..... Uppgift saknas ⟶ 9

(Ange antalet familjer som äger båten i tablån. Om uppgift saknas fyll i 9)

7. Vad är det för material i båten?

[Till loko: Om båten är byggd av flera material, avser frågan det material som skrovet är byggt av]

[1] Trä — Uppgift saknas → [9]

[2] Plast — (Ange koden i tablån. Om uppgift saknas, fyll i 9)

[3] Metall

8. Hur lång är båten?

[ ][ ] , [ ] meter — Uppgift saknas → [999] (Ange svaret i tablån. Om uppgift saknas, fyll i 999)

9. Hur bred är båten?

[ ] , [ ] meter — Uppgift saknas → [99] (Ange svaret i tablån. Om uppgift saknas, fyll i 99)

[Till loko: Om båttyp 3-8, ställ fråga 10]

10. Hur mycket väger båten?

..... kilo — Uppgift saknas → [99999] (Ange svaret i tablån. Om uppgift saknas, fyll i 99999)

[Till loko: Om båttyp 6-8, ställ fråga 11]

11. Är båten försedd med motor?

Ja → Ställ fråga 12-13

Nej → [0] [Markera noll i tablån för motorkapacitet (000) och maximal hastighet (00)]

[Till loko: Ställ fråga 12 om båttyp 3-5 eller om ja på fråga 11]

12. Hur många hästkrafter är motorn på?

..... hästkrafter — Uppgift saknas → [999] (Ange svaret i tablån. Om uppgift saknas, fyll i 999)

[Till loko: Ställ fråga 13 om båttyp 3-5 eller om ja på fråga 11]

13. Vilken topphastighet har båten?

..... knop — Uppgift saknas → [99] (Ange svaret i tablån. Om uppgift saknas, fyll i 99)

14. Är båten utrustad med (Om båttyp 1-2 markera Nej för eldsläckare och toaletter)

eldsläckare	Ja → Antal	Nej → [0]	Uppgift saknas → [9]
båtkompass	Ja → [1]	Nej → [0]	Uppgift saknas → [9]
flytvästar	Ja → Antal	Nej → [0]	Uppgift saknas → [9]
toalett med direkt-utsläpp	Ja → [1]	Nej → [0]	Uppgift saknas → [9]
toalett utan direkt-utsläpp	Ja → [1]	Nej → [0]	Uppgift saknas → [9]
kommunikationsradio (VHF, PR m fl)	Ja → [1]	Nej → [0]	Uppgift saknas → [9]

(Ange svaren i tablån. Om uppgift saknas fyll i 9 enligt ovan)

15. Är båten registrerad i någon båtklubb?

[1] Ja [9] Uppgift saknas (Ange koden i tablån)

[2] Nej

16. Har Ni/Er familj särskild båtförsäkring (för denna båt)?

[1] Ja [9] Uppgift saknas (Ange koden i tablån)

[2] Nej

17. Vilket år är båten tillverkad?

Årtal [1 | |] (Ange de tre sista siffrorna i tablån. Uppgift saknas = 999)

18a Var hade Ni förtöjningsplats(er) under båtsäsongen 71 (15.4 - 15.10)?

[Till loko: Flera förtöjningsplatser är tänkbara]

Förtöjningsplats (Ringa in aktuell(a) kod(er))	Läge: I anslutning till permanentbostaden	I anslutning till fritidshuset	På annan plats
Vid kommunal hamn	1	6	11
Vid båtklubbs hamn	2	7	12
Vid varv, marina eller annan anläggning eller brygga av kommersiell karaktär ..	3	8	13
På egen tomt eller på annan privat plats av icke-kommersiell karaktär (avser även kollektivt ägd anläggning)	4	9	14
På annan plats	5	10	15

(Beskriv "annan" förtöjningsplats

..... Uppgift saknas → 99

.....)

(Ringa in aktuell(a) kod(er) i tablån. Om uppgift saknas, ringa in 99.)

18b Hade Ni ytterligare någon/några förtöjningsplats(er) för denna båt under den aktuella säsongen?

(Om ja, markera i uppställningen ovan. Ringa in aktuell(a) kod(er) i tablån.)

[Till loko: Ställ fråga 18 c, om ip har angett en eller flera förtöjningsplatser som inte ligger i anslutning till fritidshuset. Om flera sådana platser, skall frågan avse den plats där båten låg förtöjd längsta tiden.]

18c Hur många kilometer är det mellan Er bostad (permanentbostad) och den plats där båten låg förtöjd?

[ ][ ][ ] , [ ] km Uppgift saknas → 9999

19a Var hade Ni båten upplagd under vinterhalvåret 1970/71 (16.10.70 - 14.4.71)?

[Till loko: Flera platser är tänkbara]

(Ringa in aktuell(a) kod(er))	Läge: I anslutning till permanentbostaden	I anslutning till fritidshuset	På annan plats
Uppläggningsplats			
På kommunal uppläggningsplats	1	6	11
Vid båtklubb	2	7	12
Vid varv, marina eller annan anläggning av kommersiell karaktär	3	8	13
På egen tomt eller på annan privat plats av icke-kommersiell karaktär	4	9	14
På annan plats	5	10	15

(Beskriv "annan" uppläggningsplats
.....
.....)

Uppgift saknas → 99

(Ringa in aktuell(a) kod(er) i tablån. Om uppgift saknas, ringa in 99.)

[Till loko: Ställ fråga 19b, om ip har angett en eller flera uppläggningsplatser, som inte ligger i anslutning till fritidshuset. Om flera sådana platser, skall frågan avse den plats där båten låg längsta tiden.]

19b Hur många kilometer är det mellan Er bostad (permanentbostad) och den plats där båten var upplagd?

☐☐☐ , ☐ km Uppgift saknas → 9999

20. På vilket/vilka sätt användes båten under båtsäsongen 71 (15.4.71-15.10.71)?

[Till loko: Läs upp svarsalternativen. Ringa in aktuella alternativ.]

(Om båttyp 2, läs ej svarsalternativ 7-8. Om båttyp 1-3 eller 6-8 läs ej svarsalternativ 5.)

1 Som kommunikationsmedel till och från fritidshuset

2 Som "passbåt" (till och från affären, för transporter o d)

3 För fisketurer

4 För dagsutflykter (badturer och annan "nöjesåkning")

5 För vattenskidåkning

6 För tävlingar eller kappseglingar

7 För weekendfärder (eller för andra färder om 1-2 dygn)

8 För långfärder (dvs färder om mer än 2 dygn)

9 Uppgift saknas

[Till loko: Ställ fråga 21-22 om ip/annan person svarat att båten (bl a) använts för långfärd(er)]

21. Ungefär hur många dagar utnyttjades båten för långfärd(er) (mer än 2 dygn) under båtsäsongen 71 (15.4.71-15.10.71)?

Antal dagar: ..... Uppgift saknas ⟶ 99

22. Ungefär hur många personer brukade vara med på dessa färder?

Antal personer (räkna med ip): ..... Uppgift saknas ⟶ 99

[Till loko: Ställ fråga 23-24 om ip/annan person svarat att båten (bl a) använts för weekendfärd(er)]

23. Ungefär hur många dagar utnyttjades båten för weekendfärder (eller andra färder om 1-2 dygn) under båtsäsongen 71 (15.4.71-15.10.71)?

Antal dagar: ..... Uppgift saknas ⟶ 99

24. Ungefär hur många personer brukade vara med på dessa färder?

Antal personer (räkna med ip): ..... Uppgift saknas ⟶ 99

Till samtliga:

25. Hur många personer - Er själv medräknat - är Ni i Er familj?

[Till loko: Med "familj" menas samtliga personer som är skrivna (kyrkobokförda vid intervjutillfället - dock ej inneboende) på bostaden]

Antal personer: .....

26. Hur många personer i Er familj - Er själv medräknat - är i åldern 14-74 år?

[Till loko: Med familj avses samma enhet som i fråga 25.]

Antal personer: .....

27. Ungefär hur stor var familjens sammanlagda inkomst under 1970? Räkna ej med ev inkomster från skolbarn.

[Till loko: Med familj avses samma enhet som i fråga 25.]

(Om ej spontant svar, läs upp svarsalternativen.)

1	- 20000	4	50001 - 65000
2	20001 - 35000	5	65001 - 80000
3	35001 - 50000	6	80001 -

Uppgift saknas ⟶ 9

28. Hur många personer i familjen bidrog till denna inkomst? Räkna ej med skolbarn.

Antal personer: .....

Vänd och fyll i kontaktuppgifterna ⟶

Uppgifter om sista kontakten

Kontakt nr	Datum	Kontakt-sätt *	Resultat av kontakten **	Kontakt med ***	Loko namn	nr

* 1 = telefon
2 = besök

** 1 = intervju
4 = sjukdom
5 = ej anträffad
6 = vägran
7 = ip på sjukhus, vilohem, fängelse o d
8 = ip död
9 = ip utomlands längre än 1 år efter mätveckan
0 = övrigt

*** 0 = ingen anträffad
1 = ip själv
2 = ips make/maka (endast om make/maka är skriven på samma bostad som ip)
3 = ips förälder/barn (endast om förälder/barn är skrivna på samma bostad som ip)
4 = annan person som är skriven på samma bostad som ip (utom inneboende)

Anm: .....

.....

Anm till frågorna: .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Bilaga 2

Statistiska uppgifter rörande fritidsbåthamnar

Tabell 1. Totalt antal hamnar och förtöjningsplatser

Län	Fritidsbåthamn som ägs och förvaltas av kommun		Fiskebåtshamn som ägs av kommun med platser för fritidsbåtar		Fritidsbåthamn som ägs av annan än kommun eller båtklubb		Fiskebåtshamn som ägs av annan än kommun med platser för fritidsbåtar		Fritidsbåthamn som ägs eller förvaltas av båtklubb		TOTALT	
	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser
Stockholm	84	7 600	-	-	93	5 500	1	10	170	15 300	348	28 410
Uppsala	6	540	2	90	5	150	2	40	5	690	20	1 510
Södermanland	24	3 200	1	15	18	1 150	-	-	12	1 390	55	5 755
Östergötland	13	1 840	1	35	15	410	2	50	13	730	44	3 065
Jönköping	6	670	-	-	2	30	-	-	2	70	10	770
Kronoberg	9	230	-	-	-	-	-	-	5	190	14	420
Kalmar	28	1 750	2	65	11	360	6	110	8	440	55	2 725
Gotland	7	320	6	275	-	-	8	180	-	-	21	775
Blekinge	15	1 590	7	140	1	70	-	-	2	150	25	1 950
Kristianstad	4	310	4	400	8	470	4	270	3	100	23	1 550
Malmöhus	21	3 700	13	675	6	440	4	240	4	270	48	5 325
Halland	10	1 680	-	-	11	570	1	100	8	730	30	3 080
Göteborgs och Bohus	59	9 100	18	1 570	134	12 730	23	2 050	12	960	246	26 410
Älvsborg	22	1 450	-	-	9	380	-	-	7	170	38	2 000

Skaraborg	13	930	-	-	13	350	5	60	6	500	37	1 840
Värmland	21	2 110	1	10	9	590	-	-	12	690	43	3 400
Örebro	7	620	-	-	1	10	-	-	9	600	17	1 230
Västmanland	13	1 880	-	-	-	-	-	-	5	220	18	2 100
Kopparberg	4	360	-	-	4	380	-	-	11	430	19	1 170
Gävleborg	6	970	1	50	15	830	5	390	14	910	41	3 150
Västernorrland	15	960	2	20	4	180	2	40	5	210	28	1 410
Jämtland	1	10	-	-	2	40	-	-	3	180	6	230
Västerbotten	8	540	1	30	13	540	5	70	2	170	29	1 350
Norrbotten	41	3 230	1	25	1	30	5	160	1	20	49	3 465
Summa	437	45 590	60	3 400	375	25 210	73	3 770	319	25 120	1 264	103 090

Tabell 2. Hamnarnas storlek

Län	Antal hamnar					
	Antal förtöjningsplatser					
	- 50	51 - 100	101 - 250	251 - 500	501 -	SUMMA
Stockholm	178	80	74	15	1	348
Uppsala	12	3	5	-	-	20
Södermanland	22	17	10	6	-	55
Östergötland	33	6	4	-	1	44
Jönköping	7	-	2	1	-	10
Kronoberg	13	1	-	-	-	14
Kalmar	39	10	5	1	-	55
Gotland	16	4	1	-	-	21
Blekinge	13	8	4	-	-	25
Kristianstad	13	7	3	-	-	23
Malmöhus	24	9	11	3	1	48
Halland	13	7	8	2	-	30
Göteborgs och Bohus	113	70	47	12	4	246
Älvsborg	26	9	2	1	-	38
Skaraborg	27	4	5	1	-	37
Värmland	23	8	10	2	-	43
Örebro	9	2	6	-	-	17
Västmanland	7	4	5	2	-	18
Kopparberg	12	3	4	-	-	19
Gävleborg	22	10	8	1	-	41
Västernorrland	20	5	2	1	-	28
Jämtland	4	2	-	-	-	6
Västerbotten	23	4	2	-	-	29
Norrbotten	26	15	7	-	1	49
Summa	695	288	225	48	8	1 264

Tabell 3. Fritidsbåthamnar som ägs och förvaltas av kommuner

Län	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Antal uppläggningsplatser	Vatten		Kommunal avloppsledning	Elkraft	Sophämtning	Ordnade toalettförhållanden
				Dricks-	Spol-				
Stockholm	84	7 600	3 000	38	11	10	22	64	37
Uppsala	6	540	80	2	1	2	5	5	2
Södermanland	24	3 200	1 790	15	7	5	11	22	17
Östergötland	13	1 840	1 210	9	5	4	7	10	10
Jönköping	6	670	500	3	2	-	3	5	4
Kronoberg	9	230	290	3	-	2	2	7	5
Kalmar	28	1 750	530	15	4	6	9	22	16
Gotland	7	320	390	1	1	-	5	7	6
Blekinge	15	1 590	1 590	7	5	1	6	14	12
Kristianstad	4	310	730	3	1	2	1	4	4
Malmöhus	21	3 700	3 540	14	8	14	15	20	16
Halland	10	1 680	1 150	6	5	3	6	8	5
Göteborgs och Bohus	59	9 100	5 210	33	15	19	30	48	30
Älvsborg	22	1 450	890	7	1	1	4	10	6
Skaraborg	13	930	500	8	5	2	5	9	6
Värmland	21	2 110	820	3	4	1	4	19	1
Örebro	7	620	210	3	2	2	5	5	5
Västmanland	13	1 880	2 030	13	6	10	9	13	10
Kopparberg	4	360	220	1	1	1	1	4	1
Gävleborg	6	970	590	4	3	3	3	3	3
Västernorrland	15	960	540	4	3	5	7	12	5
Jämtland	1	10	-	-	-	-	-	-	-
Västerbotten	8	540	430	4	3	2	4	3	3
Norrbotten	41	3 230	820	12	5	-	22	34	15
Summa	437	45 590	27 060	208	98	95	186	348	219

Tabell 4. Fiskebåtshamnar som ägs av kommuner med platser för fritidsbåtar

Län	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Vatten		Kommunal avloppsledning	Elkraft	Sophämtning	Ordnade toalettförhållanden
			Dricks-	Spol-				
Stockholm	-	-	-	-	-	-	-	-
Uppsala	2	90	2	1	1	1	2	1
Södermanland	1	15	2	1	1	1	2	2
Östergötland	1	35	1	1	1	1	1	1
Jönköping	-	-	-	-	-	-	-	-
Kronoberg	-	-	-	-	-	-	-	-
Kalmar	2	65	-	-	1	1	2	1
Gotland	6	275	2	2	2	4	6	2
Blekinge	7	140	5	-	-	1	7	5
Kristianstad	4	400	2	2	2	2	2	2
Malmöhus	13	675	9	6	7	11	9	5
Halland	-	-	-	-	-	-	-	-
Göteborgs och Bohus	18	1 570	9	3	5	14	17	11
Älvsborg	-	-	-	-	-	-	-	-
Skaraborg	-	-	-	-	-	-	-	-
Värmland	1	10	1	-	1	1	1	1
Örebro	-	-	-	-	-	-	-	-
Västmanland	-	-	-	-	-	-	-	-
Kopparberg	-	-	-	-	-	-	-	-
Gävleborg	1	50	-	-	-	-	-	-
Västernorrland	2	20	-	-	-	-	-	-
Jämtland	-	-	-	-	-	-	-	-
Västerbotten	1	30	-	-	-	1	-	1
Norrbotten	1	25	-	-	-	-	1	-
Summa	60	3 400	34	16	21	38	50	32

Tabell 5. Fritidsbåthamnar som ägs av annan än kommun eller båtklubb (t.ex. varv, marina, bryggförening, enskild etc.)

Län	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Antal uppläggningsplatser	Vatten		Kommunal avloppsledning	El-kraft	Sophämtning	Ordnade toalettförhållanden
				Dricks-	Spol-				
Stockholm	93	5 500	6 000	15	10	5	18	26	15
Uppsala	5	150	70	-	-	-	-	2	-
Södermanland	18	1 150	540	1	-	-	2	8	2
Östergötland	15	410	280	7	6	1	3	12	9
Jönköping	2	30	50	1	-	1	2	2	2
Kronoberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kalmar	11	360	1 170	6	4	3	7	7	6
Gotland	-	-	110	-	-	-	-	-	-
Blekinge	1	70	150	-	-	-	-	-	-
Kristianstad	8	470	440	3	-	-	3	4	2
Malmöhus	6	440	480	3	1	1	4	3	4
Halland	11	570	480	2	1	1	3	6	3
Göteborgs och Bohus	134	12 730	9 930	19	19	10	48	67	31
Älvsborg	9	380	320	1	-	-	2	5	3
Skaraborg	13	350	160	1	1	-	3	10	4
Värmland	9	590	830	1	-	-	2	5	-
Örebro	1	10	10	1	1	1	1	1	1
Västmanland	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kopparberg	4	380	200	-	-	-	4	3	1
Gävleborg	15	830	860	5	3	-	4	2	3
Västernorrland	4	180	110	2	-	1	2	2	1
Jämtland	2	40	210	1	1	1	1	2	1
Västerbotten	13	540	240	-	-	-	10	4	-
Norrbotten	1	30	100	1	-	-	-	-	-
Summa	375	25 210	22 740	70	47	25	119	171	88

Tabell 6. Fiskebåtshamnar som ägs av annan än kommun med platser för fritidsbåtar

Län	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Vatten		Kommunal avloppsledning	Elkraft	Sophämtning	Ordnade toalettförhållanden
			Dricks-	Spol-				
Stockholm	1	10	1	1	-	1	1	1
Uppsala	2	40	1	-	-	1	1	-
Södermanland	-	-	-	-	-	-	-	-
Östergötland	2	50	1	1	1	1	1	1
Jönköping	-	-	-	-	-	-	-	-
Kronoberg	-	-	-	-	-	-	-	-
Kalmar	6	110	2	-	-	5	5	4
Gotland	8	180	5	1	2	7	6	6
Blekinge	-	-	-	-	-	-	-	-
Kristianstad	4	270	2	2	1	3	4	3
Malmöhus	4	240	4	2	2	3	4	4
Halland	1	100	1	1	1	1	1	1
Göteborgs och Bohus	23	2 050	13	8	10	14	19	11
Älvsborg	-	-	-	-	-	-	-	-
Skaraborg	5	60	1	-	-	1	1	1
Värmland	-	-	-	-	-	-	-	-
Örebro	-	-	-	-	-	-	-	-
Västmanland	-	-	-	-	-	-	-	-
Kopparberg	-	-	-	-	-	-	-	-
Gävleborg	5	390	4	-	1	4	-	4
Västernorrland	2	40	-	-	-	-	-	-
Jämtland	-	-	-	-	-	-	-	-
Västerbotten	5	70	2	1	-	2	-	-
Norrbotten	5	160	-	-	-	2	-	-
Summa	73	3 770	37	17	18	45	46	36

Tabell 7. Fritidsbåthamnar som ägs eller förvaltas av båtklubb

Län	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Antal uppläggningsplatser	Vatten		Kommunal avloppsledning	Elkraft	Sophämtning	Ordnade toalettförhållanden
				Dricks-	Spol-				
Stockholm	170	15 300	14 000	79	35	11	131	137	107
Uppsala	5	690	730	4	1	1	4	4	2
Södermanland	12	1 390	2 110	6	3	1	6	9	9
Östergötland	13	730	1 030	9	6	3	10	11	10
Jönköping	2	70	100	1	1	-	1	1	1
Kronoberg	5	190	250	2	-	1	3	3	2
Kalmar	8	440	440	7	3	3	5	7	4
Gotland	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Blekinge	2	150	500	1	1	-	1	2	-
Kristianstad	3	100	230	2	-	1	1	2	2
Malmöhus	4	270	330	4	2	2	2	2	2
Halland	8	730	650	3	4	2	5	6	2
Göteborgs och Bohus	12	960	750	6	2	2	7	11	8
Älvsborg	7	170	470	1	1	-	4	5	3
Skaraborg	6	500	460	2	1	-	3	3	3
Värmland	12	690	480	4	2	-	6	9	3
Örebro	9	600	500	2	2	2	5	5	4
Västmanland	5	220	390	2	1	-	3	4	3
Kopparberg	11	430	300	5	2	5	6	8	6
Gävleborg	14	910	900	9	4	2	9	10	5
Västernorrland	5	210	290	2	1	1	4	3	3
Jämtland	3	180	120	1	-	-	2	3	-
Västerbotten	2	170	90	-	-	-	-	2	2
Norrbotten	1	20	100	-	-	-	-	-	-
Summa	319	25 120	25 220	152	72	37	218	247	181

Tabell 8. Klubbhamnars ägande- och förvaltningsförhållanden

Län	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4	Alt. 5	Alt. 6	Alt. 7	Alt. 8	Summa hamnar
Stockholm	9	73	41	23	2	6	8	8	170
Uppsala	1	-	1	-	1	-	1	1	5
Södermanland	1	8	1	-	-	-	2	-	12
Östergötland	3	5	2	-	-	-	3	-	13
Jönköping	1	1	-	-	-	-	-	-	2
Kronoberg	-	3	1	-	-	-	1	-	5
Kalmar	2	-	-	-	3	2	-	1	8
Gotland	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Blekinge	-	-	-	-	2	-	-	-	2
Kristianstad	-	2	-	-	-	1	-	-	3
Malmöhus	-	1	-	-	1	1	1	-	4
Halland	-	1	2	2	1	-	1	1	8
Göteborgs och Bohus	5	2	-	-	-	-	2	3	12
Älvsborg	-	1	1	-	1	1	2	1	7
Skaraborg	3	-	1	-	1	1	-	-	6
Värmland	1	1	2	3	-	4	-	1	12
Örebro	1	-	5	1	1	1	-	-	9
Västmanland	-	2	-	1	1	1	-	-	5
Kopparberg	-	-	-	6	1	2	2	-	11
Gävleborg	1	9	-	-	2	-	1	1	14
Västernorrland	1	3	-	-	1	-	-	-	5
Jämtland	-	-	-	-	-	3	-	-	3
Västerbotten	-	1	-	-	-	-	1	-	2
Norrbotten	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Summa	29	113	57	36	18	23	26	17	319

Alt. 1 Klubben äger anläggningen jämte marken.
Alt. 2 Klubben äger anläggningen och arrenderar marken.
Alt. 3 Klubben arrenderar och förvaltar såväl anläggning som mark.
Alt. 4 Klubben äger och förvaltar anläggningen. Kommunen upplåter mark kostnadsfritt.
Alt. 5 Klubben förvaltar och nyttjar såväl anläggning som mark kostnadsfritt. Kommunen äger allt.
Alt. 6 Klubben nyttjar och kommunen äger och förvaltar anläggning och mark.
Alt. 7 Klubben arrenderar anläggning och/eller mark av enskild.
Alt. 8 Ej redovisat.

Tabell 9. Kommunernas kostnader för fritidsbåthamnar m.m.
(1 000-tal kr.)

Län	1969		Netto	1970		Netto	1971		Netto
	Kostnader	Intäkter		Kostnader	Intäkter		Kostnader	Intäkter	
Stockholm	2 264,2	737,9	- 1 526,3	2 747,0	806,1	- 1 940,9	3 149,9	1 203,2	- 1 946,7
Uppsala	157,6	30,3	- 127,4	150,4	51,2	- 99,2	126,3	58,5	- 67,8
Södermanland	288,8	174,2	- 114,6	452,2	211,0	- 241,2	712,2	291,4	- 420,8
Östergötland	121,1	63,3	- 57,8	133,7	84,0	- 49,7	159,7	123,2	- 36,5
Jönköping	30,2	24,7	- 5,5	69,1	25,4	- 43,7	127,1	46,1	- 81,0
Kronoberg	9,0	6,0	- 3,0	20,0	6,0	- 14,0	39,0	8,4	- 30,6
Kalmar	339,7	134,7	- 205,0	333,3	147,6	- 185,7	349,9	156,4	- 193,5
Gotland	107,5	86,0	- 21,5	125,0	95,5	- 29,5	149,0	108,4	- 40,6
Blekinge	106,7	54,6	- 52,1	192,6	59,0	- 133,6	144,2	66,5	- 77,7
Kristianstad	48,7	18,3	- 30,4	15,7	20,3	+ 4,6	212,7	121,9	- 90,8
Malmöhus	889,1	346,1	- 543,0	1 176,8	363,4	- 813,4	1 261,3	495,0	- 766,3
Halland	113,0	45,3	- 67,7	249,2	176,2	- 73,0	350,4	222,0	- 128,4
Göteborgs och Bohus	1 852,4	1 261,9	- 590,5	2 202,4	1 590,5	- 611,9	2 112,8	1 873,9	- 238,9
Älvsborg	83,7	24,3	- 59,4	150,4	32,4	- 117,6	125,3	41,2	- 84,1
Skaraborg	74,6	47,2	- 27,4	103,9	55,2	- 48,7	101,7	56,3	- 45,4
Värmland	216,1	81,1	- 135,0	298,4	108,7	- 189,7	531,8	164,1	- 367,7
Örebro	18,0	9,3	- 8,7	22,0	9,1	- 12,9	35,3	23,2	- 12,1
Västmanland	211,8	159,0	- 52,8	221,6	180,3	- 41,3	284,0	189,8	- 94,2

Kopparberg	14,2	6,8	- 7,4	14,6	7,6	- 7,0	23,1	7,3	- 15,8
Gävleborg	66,3	19,7	- 46,6	79,8	14,7	- 65,1	163,0	91,6	- 71,4
Västernorrland	78,3	37,7	- 40,6	176,5	43,4	- 133,1	222,6	39,5	- 183,1
Jämtland	-	0,3	+ 0,3	-	0,3	+ 0,3	-	0,3	+ 0,3
Västerbotten	2,5	0	- 2,5	3,0	0	- 3,0	75,3	14,3	- 61,0
Norrbotten	406,1	180,3	- 225,8	430,4	196,7	- 233,7	179,7	58,8	- 120,9
Hela riket	7 499,6	3 549,0	- 3 950,6	9 367,6	4 284,6	- 5 083,0	10 636,3	5 461,3	- 5 175,0

Tabell 10. Kommunernas planer t.o.m. 1975

Län	Planerade nyanläggningar		Planerad utbyggnad av befintliga anläggningar	Beräknade utgifter för nyanläggningar, utbyggnad eller ombyggnad av kommunala hamnar t.o.m. 1975 i milj.kr.
	Antal hamnar	Antal förtöjningsplatser	Antal förtöjningsplatser	
Stockholm	23	5 500	1 800	27,0
Uppsala	6	2 000	-	6,4
Södermanland	4	1 200	500	4,6
Östergötland	7	800	100	3,3
Jönköping	3	200	100	0,6
Kronoberg	8	200	100	0,5
Kalmar	8	1 700	400	6,8
Gotland	-	-	200	0,2
Blekinge	5	900	200	1,2
Kristianstad	-	-	600	3,5
Malmöhus	5	800	300	7,6
Halland	3	1 200	600	5,3
Göteborgs och Bohus	18	3 000	1 300	15,1
Älvsborg	4	500	100	1,4
Skaraborg	3	300	100	1,7
Värmland	9	700	700	2,2
Örebro	2	500	-	1,2
Västmanland	1	600	-	0,6
Kopparberg	6	300	100	1,4
Gävleborg	10	1 400	100	5,6
Västernorrland	8	300	300	2,6
Jämtland	5	100	-	0,7
Västerbotten	4	100	-	0,4
Norrbotten	6	900	300	7,8
Summa	148	23 200	7 900	107,7

Bilaga 3 Promemoria angående sjöräddningsinsatser under 1973

Promemoria av Stig Göransson ang. sjöräddningsinsatser under 1973

I anledning av tillämpade grunder för fördelning av sjöfartsverkets kostnader för sjöräddningsverksamheten mellan handessjöfart, fiske och fritidsbåtar samt skiljaktighet mellan verkets uppgifter rörande antalet sjöräddningsinsatser och sjösäkerhetsrådets rapporter har jag på fritidsbåtutredningens uppdrag närmare undersökt sjöfartsverkets primärmaterial.

Vid undersökningen har tullens kustbevakning, polisens samt Göteborgs och Stockholms radio rapporter för 1972 summariskt studerats. Sjöfartsverkets egna sjöräddningsinsatser under 1973 har ingående analyserats.

Den av sjöfartsverket för rapportering av sjöräddningsuppdrag använda blanketten synes vara - om blankettens alla möjligheter utnyttjas rätt - ett synnerligen gott instrument för analys av olika aspekter beträffande den händelse rapporten avser. Vid undersökningen har endast ett fåtal rapporter måst uteslutas genom sin ofullständighet. Detta förhållande förändrar emellertid knappast den erhållna totalbilden över sjöfartsverkets sjöräddningsverksamhet under 1973.

Med hänsyn till att sjöfartsverkets sjöräddningsverksamhet ekonomiskt utgör en fördelningsfråga mellan tre olika intressegrupper nämligen handelssjöfarten, fisket och fritidsbåtarna är det enligt min mening synnerligen angeläget att kostnadsfördelningen grundar sig så mycket som möjligt på faktiska förhållanden och att skönsmässiga skattningar av olika parters andelar undviks. Det är rimligt att anta att intressenterna är beredda att acceptera ett betalningsansvar för sjöräddningsverksamheten - om ett sådant ansvar över huvud taget skall utkrävas - om detta ansvar direkt återspeglar kostnaden för den egna intressegruppen hänförd till insatsernas omfattning i tid och av personal. Såvitt jag kan bedöma får varje annan beräkningsgrund för de rörliga kostnaderna ett större mått av skönsmässig fördelning. Sjöfartsverkets rapportering ger möjlighet att lämna uppgifter som i allt väsentligt fyller dessa krav.

Granskningen lämnade för 1973 - med tidigare nämnd uteslutning på grund av ofullständighet - följande tidsfördelning mellan olika intressenter.

	Antal	Timmar	Medeltal timmar	Procentuell andel
Handelsfartyg	41	435-00	10,7	22,6
Fiskefartyg	27	396-55	14,7	20,6
Annat fartyg	12	68-00	5,7	3,5
Segelfartyg	47	215-20	4,6	11,2
Motorbåtar	98	493-45	5,0	25,6
Annan	22	110-25	5,0	5,7

	Antal	Timmar	Medeltal timmar	Procentuell andel
Flygplan, helikopter	7	45-50	6,5	2,4
Odefinierat (sökning)	14	162-00	11,6	8,4
Summa	268	1 927-15	7,2	100,0

Den totala tidsåtgången vid räddningsinsats för fritidsbåtar av olika slag uppgick sålunda till 819.5 timmar av totalt 1 927.25 timmar. Dess procentuella andel utgjorde 42.5.

Av intresse är att konstatera att i medeltal använts ca fem timmar vid räddningsuppdrag för fritidsbåtar medan motsvarande tider för handelsfartyg utgör nästan elva timmar och för fiskefartyg knappt femton timmar. Detta förhållande visar att insatsbehovet tidsmässigt vanligen är betydligt mindre än vid sjöolycka med handelsfartyg eller fiskebåtar.

Av primärmaterialet framgår vidare - även om det inte särredovisas i denna PM - att räddningspersonalen vanligen måste arbeta under ogynnsammare väderleksförhållanden vid handels- och fiskefartygsolycka än vad som vanligen råder vid en fritidsbåtolycka.

Huvuddelen av under rubriken Odefinierat i tabellen ovan utgörs av räddningsinsatser föranledda av observerade nödraketer utan att insatsen sedermera har kunnat sättas i direkt samband med någon konstaterad sjöolycka. I denna grupp ingår fall där militära skjutövningar utlöst sökningsverksamhet.

Sverige ratificerade den 10 december 1965 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (prop. 1965:133).

Ratifikationen innebär att Sverige förbundit sig att säkerställa att alla erforderliga åtgärder är vidtagna för räddning av nödställda personer till sjöss runt rikets kuster.

Analysen av sjöfartsverkets material ger vid handen att bland rapporterna ingår ett betydande antal insatser, som enligt min mening knappast kan betecknas eller hänföras till direkta sjöräddningsinsatser enligt konventionens mening. Detta gäller ingripande avseende såväl handels- och fiskefartyg som fritidsbåtar. För att närmare exemplifiera vad jag avser redovisas nedan tre exempel härpå, vilka på intet sätt är unika:

1. MS Planet av Hamburg på 499 ton DW erhöll maskinhaveri den 5 maj 1973 på resa Hamburg-Finland. Lotsarna i Visby meddelar samma dag kl. 18.10 att fartyget låg SO Gotska Sandön med maskinhaveri. Reparatör från Hamburg kom med flyg till Visby under den 6 maj och skulle ut till

haveristen med reservdelar. Skärsände sjöräddningsstation gick ut kl. 19.25 med fem man med reparatören så fort denne hade kommit till Lauterhamn och var framme vid "Planet" kl. 22.30, då reparatören sattes ombord på fartyget och delarna hissades upp med tross.

Enligt min uppfattning utvisar händelseförloppet att någon nödsituation inte förelegat.

2. Fiskebåten Kinnard grundstötte den 27 december 1973 i Karlskrona skärgård. Vind SV, lugnt, sikt 500 meter. Befälhavaren meddelar kl. 17.40 att han önskar assistans. Lotsbåt anländer kl. 18.25 till strandningsplatsen, kopplar tross och gör misslyckade försök till flottagning som avbryts kl. 19.20. Då ingen fara förelåg för besättning och fartyg skulle fisketrålare deltaga i flottagningen dagen därpå.

Den 28 december deltog två fiskebåtar och lotsbåt i flottagningen tiden 09.45 - 10.45, Kinnard flott kl. 10.00, ej läck.

Såvitt kan bedömas måste den senare utryckningen anses vara ett klart bärgningsfall. Den första utryckningen kan möjligen med god vilja ses som en sjöräddningsinsats även om jag helst är benägen att även hänföra denna till bärgning, för vilken sjöfartsverket kunnat kompensera sina kostnader.

3. Karlskrona radio meddelar den 31 juli kl. 22.55 Aspö lotsplats att en lustseglare gått på grund syd Hasslö. Besättningen - två man - hade tagit sig iland med plastjolle och genom telefon hos ortsbefolkningen larmat Karlskrona radio. Lotsplatschefen beslöt, eftersom besättningen var i land, invänta dagsljus för undsättning av nöjesbåten.

Dagen därpå kl. 03.00 avgår lotsbåt med eka på släp till haveriplatsen. Lotsbåten kunde ej gå ända intill haveristen. En annan, mindre motorbåt lyckades få segelbåten flott varefter den bogserades till Hasslö båtvarv för reparation.

I detta fall anser jag att lotsplatsen icke haft någon nödsituation att ingripa i. När lotsplatsen får kännedom om händelsen har haveristens besättning redan tagit sig iland och tagits hand om av ortsbefolkningen. Även här är fråga om bärgningsarbete utan samband med människor i nödsituation.

Jag vill med ovanstående tre exempel hämtade ur rapportmaterialet visa att i fördelningsunderlaget ingår material som med hänsyn till omständigheterna ej bör redovisas som sjöräddningsverksamhet och naturligtvis ej heller kostnadsmässigt belasta denna verksamhet. Även om jag är väl medveten om att bedömningen i efterhand i det enskilda fallet kan variera beroende på vilken som gör bedömningen måste dock konstateras att före-

komsten av icke sjöräddningsuppdrag i konventionens egentliga mening är av betydande omfattning. Jag vill göra gällande att i det undersökta rapportmaterialet uppgår till storleksordningen ca 35 - 40 % av totala antalet rapporterade insatser.

Det kan enligt min mening knappast vara några svårigheter att vid bärgning, bogsering eller annan tjänst som icke är hänförlig till sjöräddningsverksamheten debitera vederbörande kostnaden för lämnade tjänster. Såväl handelsfartyg som fiskefartyg torde undantagslöst med hänsyn till deras stora ekonomiska värde vara försäkrade. För fritidsbåtägaren borde risken för att få betala dylika tjänster vara ett fullgott skäl för att teckna försäkring för sin båt.

Enligt min mening kan - oavsett vilken kategori det är fråga om - myndigheten stödja sina ersättningsanspråk på bestämmelserna i sjölagen kap. 9. Kostnaderna bör i vart fall inte belasta sjöräddningsverksamheten. Uppskattat bortfall av kostnader i 1974 års prisnivå torde uppgå till storleksordningen ca 0,5 milj.kr.

Mot denna bakgrund har jag vidare undersökt om en sådan rensning av sjöfartsverkets material väsentligt förändrar den bild av tidsfördelningen mellan olika intressenter vad avser insatserna som redovisats i föregående tabell.

	Antal	Timmar	Medeltal timmar	Procentuell andel
Handelsfartyg	28	250-30	9,0	22,6 (22,6)
Fiskefartyg	14	189-05	13,0	17,0 (20,6)
Annat fartyg	5	20-00	4,0	1,8 (3,5)
Segelfartyg	24	130-35	5,0	11,8 (11,2)
Motorbåtar	49	270-35	6,0	24,4 (25,6)
Annan	10	48-05	5,0	4,3 (5,7)
Flygplan, helikopter	7	45-50	5,5	4,1 (2,4)
Odefinierbart (sökning)	13	154-30	12,0	14,0 (8,4)
Summa	150	1 109-10	7,3	100,0

Inom parentesen har angivits i tabell 1 erhållen procentuell andel.

Den reviderade tidsfördelningen innebär som synes inga större inbördes förändringar mellan grupperna. Handelsfartygsandelen är konstant medan fritidsbåtarnas andel sjunker till sammanlagt 40,5 % eller med 2 procentenheter. Fisket minskar med 3,6 % till 17 %. Av ökningen faller av naturliga skäl huvuddelen på "Odefinierbart".

Som slutsats kan konstateras följande, nämligen

1. att fritidsbåtarnas andel av de rörliga kostnaderna med hänsyn till tidsåtgången inte bör överstiga 45 %,

2. att myndigheterna bör ta ut kostnaderna för bärgning, bogsering och dylika uppdrag, samt

3. att rapporter om dylika uppdrag rensas bort ur sjöräddningsverksamheten.

Statens offentliga utredningar 1974

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Förenklad konkurs m. m. [6]
Fri sterilisering. [25]
Mindre brott. [27]
Räntelag. [28]
Unga lagöverträdare V. [31]
Mut- och bestickningsansvaret. [37]
Utsökningsrätt XIII. [55]
Värmeförsörjning enligt värmeplan. [77]
Generalklausul i förmögenhetsrätten. [83]
Fotografering och integritet. [85]
Trafikskadeersättning. [87]
Europakonventionen och europeiska sociala stadgan. [88]
Ny järnvägslagstiftning I. [89]

Försvarsdepartementet

Befordringsförfarandet inom krigsmakten. [46]
Krigsmaktens förvaltningsutbildningsutredning. 1. Utbildning i förvaltning inom försvaret. Del. 1. [51]
2. Utbildning i förvaltning inom försvaret. Del 2. [52]

Socialdepartementet

Barn- och ungdomsvård. [7]
Sänkt pensionsålder m. m. [15]
Socialutredningen. 1. Socialvården. Mål och medel. [39] 2. Socialvården. Mål och medel. Sammanfattning. [40]
Barns fritid. [42]

Kommunikationsdepartementet

Förslag till hamnlag. [24]
Motorredskap. [26]
Trafikbullerutredningen. 1. Trafikbuller. Del I. Vägtrafikbuller. [60]
2. Trafikbuller. Bilagedel. [61]

Finansdepartementet

Neutral bostadsbeskattning. [16]
Förslag till skatteomläggning m. m. [20]
Statsbidrag till kommunal färdtjänst, hemhjälp och familjedaghemsverksamhet. [41]
Samordnad traktamentsbeskattning. [45]
Bevissäkringslag för skatte- och avgiftsprocessen. [49]
Alkoholpolitiska utredningen. 1. Alkoholpolitik. Del 1. Bakgrund. [90] 2. Alkoholpolitik. Del 2. Åtgärder. [91] 3. Alkoholpolitik. Del 3. Bilagor. [92] 4. Alkoholpolitik. Del 4. Sammanfattning. [93]

Utbildningsdepartementet

Boken. Litteraturutredningens huvudbetänkande. [5]
Samhälle och trossamfund. Sammanställning av remissyttranden över betänkanden av 1968 års beredning om stat och kyrka. [9]
Högskoleutbildning. Läkarutbildning för sjuksköterskor. [19]
Reklam V. Information i reklamen. [23]
Att översätta Gamla testamentet. [33]
Skolan, staten och kommunerna. [36]
Utställningar. [43]
Skolans inre arbete. 1. Skolans arbetsmiljö. [53] 2. Skolans arbetsmiljö. Bilagor. [58]
Vidgad vuxenutbildning. [54]
Sexual- och samlevnadsundervisning. [59]
Studiestöd åt vuxna. [62]
1968 års kyrkohandbokskommitté. 1. Svenska kyrkans gudstjänst. Huvudgudstjänster och övriga gudstjänster. Band 1. Gudstjänstordning m. m. [66] 2. Svenska kyrkans gudstjänst. Huvudgudstjänster och övriga gudstjänster. Bilaga 1. Gudstjänst i dag. Liturgiska utvecklingslinjer. [67] 3. Svenska kyrkans gudstjänst. Huvudgudstjänster och övriga gudstjänster. Bilaga 2. Den liturgiska försöksverksamheten 1969–1972. [68]
Om behörighet och antagning till högskolan. [71]
Bevara ljud och bild. [94]

Jordbruksdepartementet

Jordbruk i samverkan [30]
Spridning av kemiska medel. [35]
Effekter av förpackningsavgiften. [44]
Jaktmarksutredningen. 1. Jaktmarker. [80] 2. Jaktmarker. Bilagor. [81]
Båtliv. Samhället och fritidsbåtarna. [95]

Handelsdepartementet

Internationellt patentsamarbete I. [63]

Arbetsmarknadsdepartementet

Expertgruppen för regional utredningsverksamhet. 1. Orter i regional samverkan. [1] 2. Ortsbundna levnadsvillkor. [2] 3. Produktionskostnader och regionala produktionssystem. [3] 4. Regionala prognoser i planeringens tjänst. [4]
Rättegången i arbetstvister. [8]
Att utvärdera arbetsmarknadspolitik. [29]
Invandrarutredningen. 1. Invandrarutredningen 3. Invandrarna och minoriteterna. [69] 2. Invandrarutredningen 4. Bilagor. [70]
Utbildning för arbete. [79]
Samverkan för regional utveckling. [82]

Bostadsdepartementet

Boende- och bostadsfinansieringsutredningarna. 1. Solidarisk bostadspolitik. [17] 2. Solidarisk bostadspolitik. Bilagor. [18] 3. Solidarisk bostadspolitik. Följdfrågor. [32] 4. Lägenhetsreserv. [57]
Markanvändning och byggande. [21]
Vattenkraft och miljö. [22]

Industridepartementet

Data och näringspolitik. [10]
Industristrukturutredningen. 1. Svensk industri. Delrapport 1. [11] 2. Svensk industri. Delrapport 2. [12] 3. Svensk industri. Delrapport 3. [13] 4. Svensk industri. Delrapport 4. [14]
Grafisk industri i omvandling. [34]
FFV. Förenade fabriksverken. [38]
Installationsbranchutredningen. 1. Installationssektorn. [47] 2. Installationssektorn. Bilagor. [48]
Närförläggande av kärnkraftverk. [56]
Energiprognosutredningen. 1. Energi 1985, 2000. [64] 2. Energi 1985, 2000. Bilaga. [65]
Energiprogramkommittén. 1. Energiforskning. Program för forskning och utveckling. [72] 2. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av Energiprogramkommittén. Avdelning A. Utvinning av energiråvaror och industriell energiproduktion. [73] 3. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av Energiprogramkommittén. Avdelning B. Näringslivets energianvändning. [74] 4. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av Energiprogramkommittén. Avdelning C. Transporter och samfärdsel. [75] 5. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av Energiprogramkommittén. Avdelning D. Lokalkomfort och hushåll. [76]
Stålindustrins framtida utveckling. [78]

Kommundepartementet

Information och medverkan i kommunal planering. Rapport. [50]
Stat och kommun i samverkan. [84]
Kommunal biståndsverksamhet. [86]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen

Statens offentliga utredningar 1974

Kronologisk förteckning

1. Orter i regional samverkan. A.
2. Ortsbundna levnadsvillkor. A.
3. Produktionskostnader och regionala produktionssystem. A.
4. Regionala prognoser i planeringens tjänst. A.
5. Boken. Litteraturutredningens huvudbetänkande. U.
6. Förenklad konkurs m. m. Ju.
7. Barn- och ungdomsvård. S.
8. Rättegången i arbetstvister. A.
9. Samhälle och trossamfund. Sammanställning av remissyttranden över betänkanden av 1968 års beredning om stat och kyrka. U.
10. Data och näringspolitik. I.
11. Svensk industri. Delrapport 1. I.
12. Svensk industri. Delrapport 2. I
13. Svensk industri. Delrapport 3. I.
14. Svensk industri. Delrapport 4. I.
15. Sänkt pensionsålder m. m. S.
16. Neutral bostadsbeskattning. Fi.
17. Solidarisk bostadspolitik. B.
18. Solidarisk bostadspolitik. Bilagor. B.
19. Högskoleutbildning. Läkarutbildning för sjuksköterskor. U.
20. Förslag till skatteomläggning m. m. Fi.
21. Markanvändning och byggande. B.
22. Vattenkraft och miljö. B.
23. Reklam V. Information i reklamen. U.
24. Förslag till hamnlag. K.
25. Fri sterilisering. Ju.
26. Motorredskap. K.
27. Mindre brott. Ju.
28. Räntelag. Ju.
29. Att utvärdera arbetsmarknadspolitik. A.
30. Jordbruk i samverkan. Jo.
31. Unga lagöverträdare V. Ju.
32. Solidarisk bostadspolitik. Följdfrågor. B.
33. Att översätta Gamla testamentet. U.
34. Grafisk industri i omvandling. I.
35. Spridning av kemiska medel. Jo.
36. Skolan, staten och kommunerna. U.
37. Mut- och bestickningsansvaret. Ju.
38. FFV. Förenade fabriksverken. I.
39. Socialvården. Mål och medel. S.
40. Socialvården. Mål och medel. Sammanfattning. S.
41. Statsbidrag till kommunal färdtjänst, hemhjälp och familjedaghemsverksamhet. Fi.
42. Barns fritid. S.
43. Utställningar. U.
44. Effekter av förpackningsavgiften. Jo.
45. Samordnad traktamentsbeskattning. Fi.
46. Befordringsförfarandet inom krigsmakten. Fö.
47. Installationssektorn. I.
48. Installationssektorn. Bilagor. I.
49. Bevissäkringslag för skatte- och avgiftsprocessen. Fi.
50. Information och medverkan i kommunal planering. Rapport. Kn.
51. Utbildning i förvaltning inom försvaret. Del 1. Fö.
52. Utbildning i förvaltning inom försvaret. Del 2. Fö.
53. Skolans arbetsmiljö. U.
54. Vidgad vuxenutbildning. U.
55. Utsökningsrätt XIII. Ju.
56. Närförläggning av kärnkraftverk. I.
57. Lägenhetsreserv. B.
58. Skolans arbetsmiljö. Bilagor. U.
59. Sexual- och samlevnadsundervisning. U.
60. Trafikbuller. Del I. Vägtrafikbuller. K.
61. Trafikbuller. Bilagedel. K.
62. Studiestöd åt vuxna. U.
63. Internationellt patentsamarbete I. H.
64. Energi 1985, 2000. I.
65. Energi 1985, 2000. Bilaga. I.
66. Svenska kyrkans gudstjänst. Huvudgudstjänster och övriga gudstjänster. Band 1. Gudstjänstordning m. m. U.
67. Svenska kyrkans gudstjänst. Huvudgudstjänster och övriga gudstjänster. Bilaga 1. Gudstjänst i dag. Liturgiska utvecklingslinjer. U.
68. Svenska kyrkans gudstjänst. Huvudgudstjänster och övriga gudstjänster. Bilaga 2. Den liturgiska försöksverksamheten 1969–1972. U.
69. Invandrarutredningen 3. Invandrarna och minoriteterna. A.
70. Invandrarutredningen 4. Bilagor. A.
71. Om behörighet och antagning till högskolan. U.
72. Energiforskning. Program för forskning och utveckling. I.
73. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av Energiprogramkommittén. Avdelning A. Utvinning av energiråvaror och industriell energiproduktion. I.
74. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av Energiprogramkommittén. Avdelning B. Näringslivets energianvändning. I.
75. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av Energiprogramkommittén. Avdelning C. Transporter och samfärdsel. I.
76. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av Energiprogramkommittén. Avdelning D. Lokalkomfort och hushåll. I.
77. Värmeförsörjning enligt värmeplan. Ju.
78. Stålindustrins framtida utveckling. I.
79. Utbildning för arbete. A.
80. Jaktmarker. Jo.
81. Jaktmarker. Bilagor. Jo.
82. Samverkan för regional utveckling. A.
83. Generalklausul i förmögenhetsrätten. Ju.
84. Stat och kommun i samverkan. Kn.
85. Fotografering och integritet. Ju.
86. Kommunal biståndsverksamhet. Kn.
87. Trafikskadeersättning. Ju.
88. Europakonventionen och europeiska sociala stadgan. Ju.
89. Ny järnvägslagstiftning I. Ju.
90. Alkoholpolitik. Del 1. Bakgrund Fi.
91. Alkoholpolitik. Del 2. Åtgärder. Fi.
92. Alkoholpolitik. Del 3. Bilagor. Fi.
93. Alkoholpolitik. Del 4. Sammanfattning. Fi.
94. Bevara ljud och bild. U.
95. Båtliv. Samhället och fritidsbåtarna. Jo.

Nordisk utredningsserie (Nu) 1974

Kronologisk förteckning

1. Sverigefinnarna och deras organisationer
2. Naturorienterande ämnen i grundskolan i Norden, årskurserna 1–6
3. Förslag till Nordisk tentamensgyldighed
4. Grunnskolen i Norden
5. Spesialundervisning i Norden
6. Færøyene i Norden
7. Høyere utdanning av sykepleiere
8. Äldres integration i samhället
9. Kontrollpolitik och narkotika
10. Voksenopplæring i de nordiske land
11. Utbildningsväsendets styrelseformer i Norden
12. Sommertid/Ny normaltid i Norden
13. De gymnasiale utdannelser i Norden
14. Offentlighetsprinsippets anvendelse på nordiske samarbeidsorganer

LiberFörlag
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-02141-2