



SJÖFARTSVERKET
Generaldirektören

Handläggare direkttelefon

Datum
2003-10-20

Vår beteckning
0705-03-01404

Ert datum

Er beteckning

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Förutsättningar för ett fritidsbåtsregister

Sjöfartsverket fick den 30 januari 2003 regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister.

I bifogade rapport redovisas uppdraget.

I handläggningen av detta ärende, som beslutats av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle Lars Vieweg föredragande.

Jan-Olof Selén

Lars Vieweg

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ETT FRITIDSBÅTSREGISTER



FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ETT FRITIDSBÅTSREGISTER

Vår beteckning: 0705-03-01404

Innehållsförteckning

Uppdraget.....	1
Det tidigare obligatoriska statliga fritidsbåtsregistret.....	2
Svenska Stöldskyddsföreningens register	2
Sjöfartsverkets fartygsregister	3
Något om båtlivet.....	4
Regeringsuppdraget.....	5
Sjösäkerhets- och ordningsperspektiv.....	5
Båtstölder	6
Marknadskontroll av fritidsbåtar.....	7
Ansvarsförsäkring.....	8
Administrativa/tekniska lösningar för ett båtregister	9
Överväganden	10
Erfarenheter från det tidigare obligatoriska registret	10
Information om båtlivet och planeringsunderlag	11
Säkerhets- och ordningsfrågor	11
Obligatorisk ansvarsförsäkring	11

Uppdraget

Sjöfartsverket fick den 30 januari 2003 regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa ett fritidsbåtsregister.

Enligt beslutet skall Sjöfartsverket närmare utreda de tekniska, juridiska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. Sjöfartsverket skall vidare undersöka i vilken omfattning fritidsbåtar omfattas av ansvarsförsäkring, hur olika försäkringsformer fördelar sig på olika båttyper och förekomsten av olyckor där person- eller sakskada drabbar annan än båtens ägare eller förare.

Av uppdraget framgår vidare att verket skall belysa i vilken omfattning en eventuell registerplikt skall gälla för fritidsbåtar och hur ett register lämpligen bör utformas samt ge förslag till vem som bör vara personuppgiftsansvarig för registret. Verket skall lämna förslag på hur finansieringen av ett fritidsbåtsregister skall ske och i samband härmed också uppskatta både uppläggningskostnaderna för registret och den löpande driftskostnaden. I den mån personuppgifter föreslås ingå i registret skall Sjöfartsverket beakta de regler om skydd för den personliga integriteten vid behandling av de personuppgifter som bland annat finns i personuppgiftslagen (1998:204) och EG-direktiv om personuppgifter(95/46/EG)

Sjöfartsverket skall särskilt belysa nyttan med ett fritidsbåtsregister ur ett sjösäkerhets- och ordningsperspektiv. Även polisens behov av ett register för eftersökning, efterlysning etc. av stulna båtar skall beaktas.

Verket skall också redovisa om ett fritidsbåtsregister kan underlätta marknadskontroll och tillsyn av miljö- och säkerhetskrav baserade på bland annat direktiv 94/25/EG som rör konstruktionskrav för fritidsbåtar.

Sjöfartsverket skall samråda med Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Försäkringsförbundet, båtorganisationer och andra berörda parter.

Det tidigare obligatoriska statliga fritidsbåtsregistret

En obligatorisk registrering av fritidsbåtar infördes den 1 januari 1988. Sjöfartsverket var ansvarig myndighet för registret men själva registerhållningen utfördes av bilregisterenheterna vid länsstyrelserna. Registreringsplikten omfattade båtar med en längd överstigande 5 meter som drevs med segel eller motor samt båtar med motor med en minsta motorstyrka på 10 kW ca (14 hk). De motiv som redovisades för ett register var att det skulle tjäna som underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt för planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret fick även användas som underlag för planering avseende turism, friluftsliv och naturvård och för utredningar rörande skatter, tullar och indrivning.

De avgränsningar som gällde för registreringsplikten var närmast grundade på praktiska hänsyn. Med den valda avgränsningen fick man en rimlig mängd båtar att arbeta med. Registret hade planerats för att omfatta ca 425 000 båtar. Detta antal nåddes aldrig. I juli 1991 uppgick antalet registrerade båtar till drygt 256 000. Om denna lägre siffra berodde på en grov överskattning av antalet registreringspliktiga båtar eller att sådana båtar inte registrerades förblir en öppen fråga.

Kostnaderna första året för registret uppgick till ca 12 mkr. Den årliga driftkostnaden uppgick därefter till ca 9 mkr. Kostnaden för registerhållningen skulle täckas med en avgift. För att täcka kostnaderna begärde bilregistret under 1992 en höjning av registeravgiften från 25 kr till 50 kr om året

Det statliga båtregistret upphörde 1993-01-01.

Svenska Stöldskyddsföreningens register

Svenska Stöldskyddsföreningen (SSF) driver, på uppdrag av båtför-säkringsbolagen, SSF Båtregister - ett register som omfattar ca 170 000 båtar. Det startade 1993 och övertog en stor del av uppgifterna i det statliga registret när detta las ner.

De viktigaste motiven för försäkringsbolagen att driva registret vidare i frivillig form var att minska antalet bedrägerier och stölder samt att underlätta för Polisen och försäkringsbolagen m.fl. att återbörda stulna och

försvunna båtar och motorer till rätt ägare. Det frivilliga registret har också kunnat utnyttjas av sjöräddningen för olika syften.

Försäkringsbolagen finansierar registret gemensamt och utan att någon avgift tas ut av båtägarna. Driftkostnaderna för registret uppges ligga runt 3 mkr per år. Eftersom det är ett privat register begränsas allmänhetens tillgång till registeruppgifterna vilket också påverkar de administrativa kostnaderna för registerhållningen. Under 2002 investerades i ny datautrustning.

I april 2003 meddelade Stölskyddsföreningen att registret skall upphöra vid utgången av år 2003. Skälet var att försäkringsbolagen fortsättningsvis inte är beredda att täcka kostnaderna för registerhållningen.

Sjöfartsverkets fartygsregister

Sjöfartsverket är sedan 2001 ansvarigt för det svenska fartygsregistret. I detta register skall införas alla skepp med en längd på minst tolv meter och en bredd på minst fyra meter som enligt sjölagen (1994:1009) är att betrakta som svenska. Registreringsplikten omfattar med gällande avgränsningar, samtliga skepp oavsett användningsområde, följaktligen även fritidsskepp.

I fartygsregistret återfinns samtliga fartyg i den svenska handelsflottan alltifrån mindre turistfartyg till de största handelsfartygen samt fiskefartyg. I fartygsregistret registreras även inteckningar i skepp och skeppsbyggen samt vissa andra beslut i registreringsärenden enligt fartygsregisterförordningen (1975:247)

I fartygsregistret kan fritidsbåtar frivilligt registreras om båtens skrov har en minsta längd om minst fem meter eller om det annars finns särskilda skäl. Det är därigenom möjligt att få s.k. nationalitetsbevis som intygar att en registrerad båt är svensk och vem som är ägare. I detta register finns ca 1500 fritidsbåtar. Kostnaden för en registrering är 425 kr, vilket är en engångsavgift. Det är möjligt att denna registrering kan få ökad betydelse mot bakgrund av den nyligen genomförda förändringen av reglerna för köp i god tro.

Något om båtlivet

Med den långa kuststräckan, stora skärgårdsområden, en mängd insjöar och vidsträckta farbara vattendrag inbjuder den svenska naturen till ett omfattande och varierat båtliv. Antalet medlemmar i olika båtorganisationer uppgår till ca 240 000.

Det saknas emellertid aktuella uppgifter om hur stort båtbeståndet är och hur det fördelar sig på olika båttyper och farkoster. I den senaste genomförda undersökningen från 1987 som utfördes av Sveriges Turistråd uppskattades antalet flytetyg och fritidsbåtar till ca 1,2 miljoner med följande fördelning:

Segelbrädor	130 000
Kanoter	140 000
Öppen småbåt utan motor	235 000
Öppen båt med motor under 10 hk	415 000
Motorbåt med motor minst 10 hk	155 000
Övernattningsbar segelbåt	85 000
Övernattningsbar motorbåt	85 000

En grupp som har ökat sedan denna undersökning gjordes är snabbgående motorbåtar där även vattenskoter inräknas. Med ledning av tidigare registrering och uppgifter från Försäkringsförbundet kan målgruppen som har relevans för detta uppdrag uppskattas till ca 450 000 båtar.

Sjöfartsverket har i likhet med andra statliga myndigheter inom transportområdet ett sektorsansvar. Detta innebär för Sjöfartsverkets del bl.a. samarbete med andra myndigheter och olika organisationer om frågor inom sjöfartsområdet som bl.a. farledsfrågor, sjökort, sjöräddning och sjösäkerhet i vid mening och om sjöfartens miljöfrågor. Ett samarbete med båtlivets olika organisationer och av båtlivet berörda myndigheter sker bland annat genom Sjösäkerhetsrådet, Båtlivsnämnden, Sjögeografiska rådet, samt genom deltagande i organisationernas större sammankomster. Båtlivsorganisationerna har också en representant i Sjöfartsverkets styrelse. Inom utbildningsområdet finns sedan 15 år tillbaka ett samarbete i den stiftelse, Nämnden för båtlivsutbildning, som då bildades genom regeringsbeslut för att handha båtlivets frivilliga och obligatoriska behörigheter som tidigare handhavs av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket har

två representanter i stiftelsen och vetorätt i frågor som berör kraven för nautisk utbildning. Övriga intressenter i stiftelsen är de större båtlivsorganisationerna. Nämnden utser förhørsförrättare och fastställer kraven för de olika utbildningarna och certifikaten. Nämnden för båtlivsutbildning, NFB, är självfinansierande genom avgifter. Miljöfrågornas betydelse kräver också ett nära samarbete med båtlivets olika företrädare för att bli framgångsrikt.

Genom detta samarbete ges goda möjligheter till information om båtlivet som kan användas i planeringssyfte. Förberedelse pågår för en ny båtlivsundersökning i Sjöfartsverkets regi tillsammans med båtlivets organisationer.

Regeringsuppdraget

Enligt regeringens uppdrag skall Sjöfartsverket i samråd med angivna myndigheter och organisationer belysa nyttan med ett fritidsbåtsregister ur ett sjösäkerhets- och ordningsperspektiv och för polisens arbete med eftersökning och efterlysning av stulna båtar. Även värdet av en registrering för marknads kontroll och tillsyn av miljö- och säkerhetskrav som rör konstruktionskrav för fritidsbåtar skall bedömas.

Sjösäkerhets- och ordningsperspektiv

Syftet med det tidigare registret var att underlätta kontroll av ordning inom sjötrafiken, bidra till ökad sjösäkerhet samt att vara ett underlag för planering av olika frågor med inriktning på fritidsbåtlivet. Som redan nämnts har Sjöfartsverket ett omfattande och nära samarbete med båtlivets olika organisationer och får därigenom en god kunskap om båtlivets önskemål och behovet av åtgärder för att tillgodose miljö och sjösäkerhetskrav. En väsentlig del i sjösäkerhetsarbetet är att åstadkomma en god efterlevnad av de regler som omgärdar båtlivet, god kunskap om båten och det som kallas gott sjömanskap. Det gäller respekt för hastighetsbegränsningar, skyddade områden, sjötrafikregler som omfattar utrustningskrav på båtar och framförandet i farvattnen.

Trafiken med fritidsbåtar ökar i snabb takt. Inslaget av motorstarka snabbgående motorbåtar har blivit markant särskilt i storstädernas skärgårdsområden. Blandningen av yrkessjöfart, långsamgående båtar och farkoster som förs fram i hastigheter mellan 30 och 50 knop medför

samtidigt ökade risker för olyckor. Respekten för gällande regler är av stor betydelse för sjösäkerheten.

Sjöpolisen och Kustbevakningen är de myndigheter som övervakar och kontrollerar efterlevandet av sjövägsregler, utrustningskrav och lokala föreskrifter avseende fart och naturskyddsområden.

Under 2002 rapporterades 159 brott mot sjötrafikreglerna (t.ex. framförande och brister i utrustningen). Vidare rapporterades 726 fall av brott mot fartbestämmelserna och sjöfylleri i 63 fall.

Det övervägande antalet rapporterades från områdena utanför Göteborg, Smögen och Stockholm, närmare bestämt 113 sjötrafikförseelser, 509 fartöverträdelser och 45 sjöfyllerifall. En tendens är att antalet rapporterade fartöverträdelser, vårdslöshet och sjöfylleri ökar.

Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för sjöräddningen. Verksamheten leds från en sjöräddningscentral i Göteborg. Av sjöräddningens insatser är ca 70 % relaterade till fritidsbåtar. Under år 2002 uppgick antalet sjöräddningsinsatser till ca 1200 och fritidsbåtarna svarade för ca 800 fall.

En registrering av fritidsbåtar kan underlätta sjöpolisens och Kustbevakningens arbete och även efterspaning och möjligheten till att få kontakt med anhöriga till personer som kommit i en nödsituation för sjöräddningen.

Båtstölder

Enligt Brottsförebyggande rådet uppgår antalet stulna båtar med motor årligen till ca 3 500 med vissa variationer mellan åren. Värdet av det stulna uppskattas till ca 200 mkr per år. Framför allt kan noteras en ökad stöldfrekvens av moderna och miljövänliga utombordsmotorer. Omkring 25 % av de stulna båtarna återfinns. Som jämförelse kan noteras att drygt 90 % av de bilar som stjäls i Sverige återfinns. Från polisens sida anser man att registreringen bidrar till att en betydligt högre andel bilar återfinns. Det bör noteras att många bilar stjäls för att just vid stöldtillfället användas och att de överges när bränslet är slut. Båtar och framför allt båtmotorer tillgrips ofta för att säljas vidare. Den bristfälliga fabriksmärkningen av motorer och båtar och avsaknaden av en heltäckande registrering försvårar i vart fall inte utvecklingen av en andrahandsmarknad med stulna båtar och motorer.

Statistik från svenska försäkringsbolag genom Larmtjänst visar följande.

År	Stulna båtar (antal)	Värde mkr	Återfunna	Värde
2000	1399	106	379	46
2001	1958	148	564	50
2002	2412	168	571	62
2003 (t.o.m. aug.) 1962		96	346	16

Larmtjänst erhåller information om ca 65 % av alla båt- och marinmotorstölder.

Enligt BRÅ tillgreps 3400-3600 per år under åren 2000-2002.

Från bl.a. Sjöpolisen och Kustbevakningen har behovet och nyttan av ett register betonats speciellt med utgångspunkt från det stora antalet stölder och det värde det stulna godset representerar samt den låga graden av uppklarade stölder. Även vid ärenden om identifiering av båtar vid smitning från olycksplats, fartöverträdelser, vårdslös framfart, ägarfrågor m.m. kommer hanteringen att underlättas av en registrering.

Marknadskontroll av fritidsbåtar

Inom EU gäller ett system med marknadskontroll av fritidsbåtar som säljs på den europeiska marknaden. Båtar (nya båtar mellan 2,5 m och 24 m längd tillverkade efter den 16 juni 1998 och begagnade båtar importerade från länder utanför gemenskapen som är tillverkade efter 1950) som säljs inom EU skall vara CE-märkta. Detta regelverk gäller från år 1996. Sjöfartsinspektionen är den myndighet i Sverige som ansvarar för kontrollen. Svårigheter ligger emellertid i att kunna kontrollera vilka båtar som fanns före år 1996 och de som fortlöpande privatimporteras från länder utanför EU.

Om en allvarlig brist beträffande de säkerhetskrav som följer av fritidsbåtsdirektivet upptäcks kan tillverkaren åläggas att återkalla båtar för åtgärd. I dagsläget blir annonsering i tidningar den praktiska vägen att nå båtägarna. Ett register skulle kunna förbättra informationsmöjligheten och även kunna medverka till att effektivare upprätthålla marknadskontrollen av systemet med CE-märkning. Ett sådant register skulle bli mycket omfattande om alla båtar enligt EU-direktivet skulle omfattas.

Ansvarsförsäkring

Det finns inom båtsektorn ingen motsvarighet till den trafikförsäkring som är obligatorisk inom vägtrafiken. En person som skadas i en båto olycka kan vara berättigad till skadestånd från den som vållat olyckan. Om den vållande har en försäkring som täcker ansvar – båtförsäkring eller småbåtstillägg i hemförsäkringen – betalas ersättning ut därifrån. Om den vållande inte går att få tag på eller om denne är oförsäkrad och saknar tillgångar har den som skadats små möjligheter att få ersättning.

I regeringens uppdrag efterfrågas en närmare kartläggning av hur försäkringsskyddet ser ut och hur det är fördelat på olika båttyper. Det finns f.n. ingen tillförlitlig statistik för att besvara dessa frågor. Man kan, som tidigare framgått, uppskatta antalet flytetyg och fritidsbåtar till över en miljon. Med stöd av uppgifter från Försäkringsförbundet kan man uppskatta antalet försäkrade båtar, antingen genom en båtförsäkring eller genom hemförsäkringen, till något under 400 000. De återstående fritidsbåtarna är antingen försäkrade utomlands eller oförsäkrade. Enligt Försäkringsförbundet försäkrar inget svenskt bolag vattenskotrar.

Enligt uppgifter från Försäkringsförbundet kan antalet försäkrade båtar uppskattas till följande.

Separat försäkrade i svenska bolag	265 000
Alandia	8000
Utomlands försäkrade	16000
Tilläggsförsäkrade jollar(som tillhör större båtar)	20000
Båtar i hemförsäkringen	100 000
Totalt uppskattat	ca 410 000

Inom gruppen av de 265 000 båtar med särskild båtförsäkring har avseende ansvarsdelen två personskadefall rapporterats 2001 och sju fall 2002. Motsvarande fall för saksador var 63 resp. 75 st. Enligt Försäkringsförbundet förekommer endast ett fåtal olyckor med oförsäkrade båtar inblandade.

Administrativa/tekniska lösningar för ett båtregister

I regeringens uppdrag framgår att de tekniska, juridiska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtregister skall belysas.

När det tidigare statliga obligatoriska båtregistret infördes gjordes en praktisk avgränsning av vilka båtar som skulle registreras. Även om det saknas exakta uppgifter om båtbeståndet måste det göras någon form av praktisk avgränsning som kan uppfattas som meningsfull av båtfolket. En eka med liten utombordsmotor kan knappast anses utgöra någon större riskfaktor av betydelse och är därmed inte av intresse för överväganden kring ett båtregister.

Avgränsningen som gjordes i det avvecklade statliga båtregistret kan även användas som en rimlig utgångspunkt för en närmare analys av kostnader och andra konsekvenser för att driva ett register i statlig regi.

Beräkningsmässigt skulle man därvid kunna utgå från att antalet båtar som skulle omfattas av en registreringsplikt uppgår till mellan 400 000 och 450 000.

Med en traditionell uppläggnings där hanteringen, dvs. förfrågningar, anmälningar och kvittenser, huvudsakligen sker manuellt kan den årliga kostnaden uppskattas till ca 13,5 mkr första året och därefter årligen till ca 11,5 mkr. Detta skulle innebära ca 30 kr i kostnad per registrerad båt.

Om man skulle kunna utnyttja de synergieffekter som finns genom samutnyttjande med Sjöfartsverkets fartygsregister skulle kostnaderna kunna minska med ca 2 mkr per år.

Det förutsätts att Personuppgiftslagen (1998:204) tillämpas vid behandling av personuppgifter (d.v.s. all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet) oavsett om registret drivs av en myndighet eller en organisation.

Grundläggande krav på uppgiftsbehandling enligt personuppgiftslagen medför att personuppgifter bara får samlas in för särskilt, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och inte för ändamål som är oförenliga med dessa. Detta innebär att de ändamål som en lag om registrering av fritidsbåtar upptar blir styrande för behandlingen av personuppgifter.

Om t.ex. Sjöfartsverket skulle bemyndigas att ansvara för registret med rätt att överlåta driften till annan bör verket vara personuppgiftsansvarigt, men

den som ges driftansvaret bör bli personuppgiftsbiträde. Personuppgiftsbiträdet behandlar personuppgifter för den ansvariges räkning.

En fråga som aktualiserades under den tid som det tidigare obligatoriska registret var i bruk gällde möjligheten att begränsa registret för reklamändamål. Enligt personuppgiftslagen kan den registrerade skriftligen ha anmält till registerhållaren att personuppgifterna inte får lämnas ut för ändamål som rör direkt marknadsföring. Om någon anmälan inte gjorts ankommer det på registerhållaren att från fall till fall bedöma om ett utlämnande skall ske genom att tillämpa offentlighetsprincipen och sekretesslagen. Erfarenheten från praktiska fall visar att det är svårt att begränsa registeruppgifter för reklamändamål.

Överväganden

Erfarenheter från det tidigare obligatoriska registret

Under fem års tid fanns ett statligt obligatoriskt register för fritidsbåtar. Sjöfartsverket hade det administrativa ansvaret, men den praktiska hanteringen sköttes av bilregisterenheterna vid landets länsstyrelser. Syftet var som tidigare nämnts att underlätta kontroll av ordning inom sjötrafiken, bidra till ökad sjösäkerhet samt att vara ett underlag för planering av olika frågor med inriktning på fritidsbåtlivet. Erfarenheterna från den tiden gav inte några klara besked om att registret var det verksamma instrument som avsågs för att öka sjösäkerheten, minska antalet stölder eller i övrigt ett viktigt medel för planering och information om båtlivet. I sammanhanget kan noteras att registret existerade endast under en kort period.

Erfarenheterna från tiden med det obligatoriska fritidsbåtsregistret ledde alltså inte fram till klara och entydiga skäl för att ett register behövdes. Debatten kom snarare att handla om ett ifrågasättande av motiven, integritetsaspekter och om en kostsam administration. Istället för brottsbekämpning ansågs registret till och med kunna fungera som en informationskanal för att underlätta båtstölder.

Uppdelningen av den operativa verksamheten på bilregisterenheterna vid landets länsstyrelser gav inte möjlighet till några synergieffekter. En erfarenhet från det tidigare registret är att ett beslut om registerplikt måste vara långsiktigt och väl förankrat. Det är inte meningsfullt att införa ett

register för att därefter föra en kontinuerlig debatt om att avskaffa detsamma.

Information om båtlivet och planeringsunderlag

Mer detaljerad kunskap om antalet fritidsbåtar och dess sammansättning har ett värde som informationsbas och kan därför också utnyttjas i planeringssyfte. Med ett register finns ett dataunderlag som visar antalet båtar, fördelningen motorbåtar/segelbåtar och även förekommande motortyper. Ett register ger även möjligheter att göra fördjupade studier med olika syften, via enkäter, för att få ökad kunskap om vad fritidsbåtagare har för preferenser och prioriteringar. Ett register kan underlätta informationsinhämtning för olika syften.

Genom kontakter med företrädare för båtlivets och båtbranschens olika organisationer och med undersökningar med lämpliga intervaller kan man sannolikt få ett planeringsunderlag till lägre kostnader än vad som följer av ett obligatoriskt register. Förberedelser pågår, som tidigare nämnts, för en båtlivsundersökning i verkets regi tillsammans med båtlivets organisationer.

Säkerhets- och ordningsfrågor

Från bl.a. Sjöpolisen och Kustbevakningen har behovet och nyttan av ett register betonats, speciellt med utgångspunkt från det stora antalet stölder och det värde det stulna godset representerar samt den låga graden av uppklarade stölder. Även hantering av ärenden som rör identifiering av båtar vid smitning från olycksplats, fartöverträdelser, vårdslös framfart, ägarfrågor m.fl. kan underlättas av en registrering.

Ett register kan även underlätta sjöräddningens arbete samt också utnyttjas som ett medel för att förstärka delar av marknadskontrollen av de båtar som säljs på den svenska marknaden. Värdet i det sistnämnda fallet är samtidigt beroende av omfattningen av registreringen.

Obligatorisk ansvarsförsäkring

I regeringens uppdrag ställs också frågan om behovet av att införa någon form av obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar. Som framgått av den tidigare redovisningen av försäkringsläget är underlaget osäkert. Man kan göra vissa antaganden om att båtar som är stöldbegärliga också är

försäkrade. Man kan vidare anta att mindre båtar med effektsvaga utombordsmotorer kan ha ett försäkringsskydd via hemförsäkringen.

Ett sannolikt litet antal oförsäkrade båtar och ett dokumenterat fåtal fall där ansvarsförsäkringen kommit till användning ger i sig inte stöd för ett krav på en obligatorisk ansvarsförsäkring. En god försäkringstäckning behöver å andra sidan inte innebära att samhället avstår från att ställa krav på området. Inom vägtrafiken gäller krav på trafikförsäkring för mopeder, motorcyklar, bilar m.m. Frågan kan då ställas om det finns skäl att införa ett grundläggande försäkringsskydd för framförande av vissa fritidsbåtar. Det kan inte vara en självklarhet att båtar som kan framföras i höga hastigheter i tätt trafikerade områden kan få vara oförsäkrade. Frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring skulle i första hand kunna inriktas på större och snabbgående båtar. I Danmark har nyligen införts krav på "körkort" för planande båtar. Definitionen av planande båt framgår av en särskild beräkningsformel där längd och motorstyrka ingår.

Ett annat alternativ kan vara att välja en gräns som ansluter till sjövägsreglernas bestämmelser av vissa båtars framförande, storlek och utrustning. Enligt dessa regler har båtar under 7 m längd eller med fartresurser om högst 7 knop skyldighet att hålla väl ur vägen för andra fartyg och behöver inte ha sidolanteror för att visa sin färdriktning. En praktisk riskbedömning har gjorts vid införandet av denna avgränsning. En sådan avgränsning vad gäller skyldigheten att ha ansvarsförsäkring skulle innebära att ca 400 000 båtar skulle omfattas.

Med ett lagstadgat försäkringskrav följer indirekt ett behov av registrering av vissa uppgifter och möjlighet att följa upp att kravet efterlevs. För en sådan kontroll blir det nödvändigt med någon form av väl synlig utmärkning av att båten är försäkrad. För att en sådan modell skall kunna fungera måste försäkringsbeviset förnyas årligen. Ett liknande system tillämpades tidigare vid kontrollbesiktningen av bilar.

En obligatorisk ansvarsförsäkring och med denna en nödvändig registrering för kontroll av efterlevnaden skulle dessutom ge framför allt polisen och Kustbevakningen större möjlighet att kunna genomföra kontroller och efterspaningar i syfte att minska antalet stölder och regelöverträdelser.

Vidare måste ett krav på obligatorisk ansvarsförsäkring kopplas till ett strafföreläggande för den som använder en oförsäkrad båt. Ett skydd

genom en trafikskadeförening bör införas för de som skadas av oförsäkrade båtar.

Det är mot bakgrund av diskussioner med Försäkringsförbundet inte troligt att försäkringsbolagen skulle vara beredda att ansvara för ett sådant centralt försäkringsregister.

Sveriges Försäkringsförbund ser gärna att ett statligt båtregister införs men framhåller att antalet skador med oförsäkrade båtar inte är av den omfattningen att ett obligatoriskt försäkringsskydd kan motiveras. Redan i dag har enligt förbundet de flesta båtar som kan ha behov av en ansvarsförsäkring en sådan. Man anser dock att en obligatorisk märkning av båtarna skulle ge bättre möjligheter att minska stöldbenägenheten. Sjöfartsverket drar med ledning av diskussioner med Försäkringsförbundet slutsatsen att försäkringsbolagen inte skulle vara beredda att ansvara för ett sådant centralt register.

Sjöfartsverket indikerar den årliga kostnaden för ett statligt fritidsbåtregister till mellan 9 och 11 mkr. Någon närmare analys av möjliga registerförare har inte gjorts. Sjöfartsverket har idag ansvaret för fartygsregistret. Det skulle finnas vissa synergieffekter med att bygga upp ett fritidsbåtregister på den administrativa grunden. Samtidigt bör det finnas en öppenhet att genomföra ett anbudsförfarande i fråga om själva hanteringen av ett register.

Sjöfartsverket ser det som angeläget med hänsyn till den utveckling av fritidsbåttrafiken som skett att en obligatorisk ansvarsförsäkring närmare övervägs. En sådan försäkring förekommer redan i stor utsträckning enligt Försäkringsförbundet och bör göras obligatorisk för att skydda tredje man. Obligatoriet bör avgränsas till båtar som utgör en betydande risk och därmed lämpligen knyta an till den gränsdragning som finns i de internationella sjövägsreglerna. I dessa sägs att båtar under 7 m längd eller som gör högst 7 knops fart inte behöver föra sidolanternor för att visa sin färdriktning och är skyldiga att lämna väg för andra fartyg. En obligatorisk ansvarsförsäkring bör gälla för båtar som överskrider dessa gränser. Övriga försäkrade skall ges möjlighet att frivilligt ansluta sig.

En sådan ansvarsförsäkring ger samtidigt underlag för en registrering genom de uppgifter som måste lämnas i samband med försäkringen. Registreringen skulle kunna ske på samma sätt som idag görs i det av Försäkringsbolagen drivna frivilliga registret. En skyldighet att märka sin

båt både ut- och invändigt med väl synliga symboler skulle åläggas båtägaren. Registerhållaren bör ges en möjlighet att via försäkringen ta ut en registeravgift. Vilka som av olika skäl, vid sidan av polisen och Kustbevakningen, skall ha tillgång till registret måste också klart anges.

Om en obligatorisk ansvarsförsäkring och ett därtill kopplat register av olika skäl inte skulle anses motiverad kommer registerfrågan i ett annat läge. Ett båtregister har då sitt främsta värde som ett hjälpmedel i sjösäkerhets- och ordningsarbetet till sjöss och vid stölder och efterspaning och blir då en fråga för staten.

I utredningsarbetet har företrädare för båtorganisationerna uttryckt sitt stöd för kravet på en obligatorisk ansvarsförsäkring. Om detta i sin tur innebär ett särskilt register bör det enligt organisationerna föras av Stöldskyddsföreningen där det finns kunskap och kompetens.

Även om det inte direkt ingår i regeringsuppdraget finns det enligt Sjöfartsverket vid sidan av ett eventuellt båtregister anledning att från sjösäkerhetssynpunkt aktualisera frågan om åldersgräns och behörighetskrav för framförande av motorstarka snabbgående båtar. Sådana krav har införts i Danmark. Ett effektivt sätt att åstadkomma bättre efterlevnad av regler och minska antalet olyckor i samband med båtlivet skulle vara att införa någon form av obligatorisk utbildning med efterföljande förarbevis. Idag utbildar sig ett stort antal båtintresserade frivilligt genom att avlägga prov för det av Nämnden för båtutbildning administrerade förarbeviset. Riksdagens långsiktiga mål är att fram till 2007 halvera antalet allvarliga olyckor inom båtlivet.