



Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Departementspromemorian om en ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp

Näringsdepartementet har remitterat rubricerade promemoria till Sjöfartsverket för yttrande. Den har inom verket överlämnats till Sjöfartsinspektionen för yttrande. Inspektionen får anföra följande.

Allmänt

Sjöfartsverket är i allt väsentligt positiv till de förslag om införande av behörighetsbevis för förande av fritidsbåtar, som läggs fram i departementspromemorian. De är av flera skäl rimliga från sjösäkerhetsmässiga utgångspunkter, inte minst med tanke på den ökning av antalet fritidsbåtar, som skett, och den delvis förändrade sammansättningen av kollektivet av fritidsbåtsägare.

Sjöfartsverket utgår från att, om förslagen genomförs, frågorna om behörighetsbevis kommer att ligga inom Transportstyrelsens ansvarsområde.

I departementspromemorian behandlas ett stort antal frågor. Sjöfartsverket går inte in på alla utan begränsar sitt yttrande till vissa av dem, som är av särskilt intresse.

Gränsdragningar

Kraven på tre nivåer i fråga om behörighetsbevis är enligt Sjöfartsverkets uppfattning rätt avvägda. Det är rimligt att ha tre nivåer för fartyg med olika storlek och egenskaper i sjön. Däremot kan naturligtvis frågan om 10 meter eller 15 knop för det grundläggande behörighetsbeviset eller om 30 knop oavsett båtdimensioner för behörighetsbeviset för fritidsfartyg för hög hastighet är en rätt avvägning ställas. Avvägningen beträffande behörighetsbevis för fritidsskepp är dock rimligen helt okontroversiell

Datum
2008-07-21

Vår beteckning
0703-08-21021

eftersom den varit i tillämpad under lång tid och inte ifrågasatts. – Sjöfartsverket förstår att många uppfattningar, mer eller mindre välgrundade, kan föras fram i gränsdragningsfrågan. Verket anser emellertid att det förslag som lagts fram med ett undantag är en rimlig avvägning av vad som allmänt gagnar säkerheten.

Under förarbetet till departementspromemorian diskuterades en längdgräns om sju meter för en motordriven fritidsbåt för att krav på behörighetsbevis skulle ställas. Om detta uppenbarligen ansetts vara en för låg gräns är dock tio meter enligt Sjöfartsverkets uppfattning en för hög gräns; efter ytterligare endast två meters längd krävs motsvarande kustskepparintyg. Längdparametern tio meter bör sänkas till i varje fall åtta eller nio meter enligt Sjöfartsverkets uppfattning.

Kraven för att erhålla behörighetsbevis

Enligt förslaget i promemorian är en förutsättning för att få behörighetsbevis att man gått igenom en av Sjöfartsverket föreskriven utbildning, anordnad av utbildare, som godkänts av Sjöfartsverket, och att man godkänts vid kunskapsprov, genomfört av en fysisk eller juridisk person, som godkänts av Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket delar den uppfattning, som kommit till uttryck i promemorian, att behörighetsbevisen eller snarare kunskapskraven för bevisen skall vara, i någon mening, hierarkiska i förhållande till varandra. Sjöfartsverket håller också med den uppfattning om ålderskrav för de olika behörighetsbevisen, som promemorian ger uttryck för.

I 18 § förslaget till förordning sägs att Sjöfartsverket efter ansökan får medge att tidigare godkänd, nautisk utbildning kan "växlas in" mot ett eller flera av de föreslagna behörighetsbevisen.

Utan att föregripa kommande beslut framstår det som rimligt att de som innehar förarbevis, erhållna efter utbildning och kunskapsprov enligt den frivilliga standard, som finns idag, kommer att kunna få ett behörighetsbevis för fritidsbåt. Det framstår som lika rimligt att de som idag har kustskepparintyg skall komma att kunna få behörighetsbevis för fritidsskepp. Däremot framstår det inte som lika rimligt att ett manöverintyg skall kunna växlas över, även om man har förarbevis och/eller kustskepparintyg också, till behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet.

För att utbildningarnas och kunskapsprovens innehåll för framtiden skall få en så god säkerhetsmässig relevans som möjligt och uppfattas som positiva för fritidsbåtägarna kommer ett gott samarbete mellan Sjöfartsverket och fritidsbåtorganisationerna att krävas. Grunderna för ett sådant samarbete

Datum
2008-07-21

Vår beteckning
0703-08-21021

finns i den nuvarande Nämnden för båtlivsutbildning, vars verksamhet kommer att behöva förändras men som, om förslaget leder till beslut, måste utgöra en grund för att ta fram underlag för ett beslut om utbildningarnas och kunskapsprovens innehåll.

När det gäller godkännande och tillsyn av utbildningsanordnare och förrättare av kunskapsprov ser Sjöfartsverket inga innehållsmässiga problem med den uppgiften när väl utbildnings- och provinnehållen bestämts; ett sådant godkännande och en sådan tillsyn faller väl inom ramen för verkets kompetens när det gäller kvalitetssystem och tillsyn av utbildningsanordnare, som finns redan idag.

För det fall att Sjöfartsverket får de uppgifter, som förutskickas i promemorian kan här sägas att verket kommer att frångå det förfarande när det gäller kunskapsprov, som idag gäller för förarbevis, i det att centrala prov med all sannolikhet kommer att införas, dvs prov och rätta svar kommer att utarbetas centralt och provförrättarna har sedan att välja bland dessa prov. Idag sammanställer provförrättarna sina egna prov.

Undantag från krav på behörighetsbevis

I övergångsbestämmelserna till den föreslagna lagen sägs i punkt 3 att den som vid lagens ikraftträdande fyllt 55 år är befriad från kravet på behörighetsbevis för sådana fartyg, som avses i förslaget 3 § 1. Detta undantag framstår inte som utan vidare självklart. Det är rimligen så att många som uppnått den åldern och har båt, har haft denna under en tid. Det kan emellertid inte uteslutas att ett antal människor vid uppnådda 55 år skaffar en båt utan att ha erfarenhet av att föra båt. Sjöfartsverket förstår emellertid resonemanget i promemorian och kan från något slags pragmatisk inställning godta det. Resonemanget bär inte sjösäkerhetsmässigt men är en övergångslösning från ett tillstånd då inga krav gäller till ett tillstånd då krav skall gälla.

Samma resonemang, som i promemorian förts gällande fritidsbåtar, kan principiellt också föras beträffande högfartsbåtar. Det borde övervägas om inte båtägare, som vid lagstiftningens ikraftträdande fyllt 55 år och som kan visa att de sedan en tid, förslagsvis minst fem år, ägt en högfartsbåt, efter ansökan hos verket kan få ett behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hastighet. – Detta resonemang är från säkerhetssynpunkt lika tveksamt som motsvarande resonemang kring behörighetsbevis för fritidsbåt men kan ses som en likadan övergångslösning.

Sjöfartsverket delar uppfattningen i promemorian att detta undantag inte bör gälla fritidsskepp.

Datum
2008-07-21Vår beteckning
0703-08-21021

Begreppet ”föra fartyg” och kontroll

Sjöfartsverket delar den uppfattning, som kommer till uttryck i promemorians avsnitt 4.3, om vem ombord, som skall ha en skyldighet att inneha behörighetsbevis. Sjöfartsverket har ingen erinran mot det, som sägs om behörighetsbevisens utformning i avsnitt 4.8 eller kravet på att medföra behörighetsbevis och kontroll av behörighetsbevis i avsnitt 4.9.

Bemyndiganden m m

I 16 § förslaget till förordning sägs att Sjöfartsverket får meddela undantag från behörighetskraven i den föreslagna lagen i samband med sådana båttävlingar som avses i 2 kap 2 § sjötrafikförordningen (1986:300). Detta skapar enligt Sjöfartsverkets uppfattning en onödig administrativ omgång. Eftersom den nämnda bestämmelsen förutsätter att samråd sker med Sjöfartsverket bör ett beslut om undantag kunna fattas av länsstyrelsen.

Konsekvenser för den enskilde

I den konsekvensanalys, som finns i promemorian, berörs kostnader för enskilda för utbildning och behörighetsbevis. I denna nämns att en utbildning och genomgång av prov för förarbevis idag kostar 1000-3000 kr och att denna kostnad kan komma att öka något i fråga om behörighetsbevis för fritidsbåt eftersom vissa praktiska moment kommer att ingå i utbildningen för detta. Det bör i det sammanhanget nämnas att kostnaden för utbildning och genomgång av prov för behörighetsbevis för fritidsfartyg för hög hasighet med all säkerhet kommer att belastas av att det kommer att fordras ett praktiskt inslag också i denna utbildning.

Konsekvenser för Sjöfartsverket

Lag- och förordningsförslagen i den remitterade promemorian är en utpräglad ramlagstiftning. De bemyndiganden, som ges till Sjöfartsverket (Transportsstyrelsen) är vida och täcker ett stort fält. Det är inte bara föreskrifter, som skall skrivas och beslutas, om utbildnings- och kunskapsprovsinnehåll, likvärdiga utbildningar, vare sig de gällt yrkes- eller fritidssjöfart, om utbildningsanordnare och provförrättare utan även tillsyn för initialt godkännande av utbildningsanordnare och provförrättare. Dessutom skall rutiner för vägtrafikregistrets arbete med behörighetsbevisen byggas upp. I dessa rutiner kommer troligen att ingå utnyttjandet av de register över utfärdade intyg och bevis enligt NFBs regelverk, som finns, register som med stor sannolikhet kommer att visa sig ha vissa brister. Dessa kommer troligen inte att relativt sett vara särskilt många men de kommer att förorsaka en hel del arbete.

Inledningsvis kommer detta att kräva resurser, som inte finns idag. Föreskriftsarbetet måste genomföras av det som idag är

Datum
2008-07-21

Vår beteckning
0703-08-21021

Sjöfartsinspektionens fartygsoperativa enhet och inspektionens rättsenhet, om man inte skapar en särskild projektorganisation. Oavsett hur man väljer att arbeta kommer förmodligen den föreslagna lagstiftningen att föranleda ett behov under två år från början av 2009 av i storleksordningen sex till sju årsarbetskrafter för att få föreskrifter, nödvändiga rutiner för godkännanden, tillsynsprocedurer, ett fungerande system för utfärdande av behörigheter med mera på plats. När systemet i sin helhet är etablerat kan resursbehovet beräknas till ca två årsarbetskrafter. – När denna beräkning av resursbehovet, som med nödvändighet är grov, gjorts har hänsyn endast tagits till de behov, som de verksamheter, som idag finns inom Sjöfartsinspektionen, har. Vad som krävs för den verksamhet, som mer direkt berör vägtrafikregistret undandrar sig inspektionens bedömning.

Sjöfylleri

Sjöfartsverket har stött tanken på att införa en nedre promillegräns om 0,2 promille till sjöss. Tanken på en nedre promillegräns för yrkessjöfarten om 0,2 promille framstår från säkerhetsmässiga utgångspunkter närmast som självklar. Enligt Sjöfartsverkets bestämda uppfattning är det önskvärt att samma promillegräns införs även för trafiken med fritidsbåtar och båtar som inte används för fritidsändamål men som inte heller omfattas av krav på fastställd säkerhetsbesättning eller bemanningsföreskrifter enligt fartygssäkerhetslagen. Det har uppenbarligen varit svårt att finna en avgränsning av vilka båtar som skall omfattas. Enligt Sjöfartsverkets uppfattning vore det bra om promillegränsens tillämpningsområde även överensstämmer med tillämpningsområdet för kraven för behörighetsbevis för fritidsbåtar, med den av verket föreslagna utökningen av kraven för behörighetsbevis för fritidsbåt.



Johan Franson

Datum
2008-07-21

Vår beteckning
0703-08-21021

Kopia

Styrelsen
VL
Inspektionens enhetschefer och öir
Staffan Widlert

KBV
SFBF
SMB
SEKO Sjöfolk
SBU
Kryssarklubben
Seglarförbundet