

Infrastrukturdepartementet

Sweboats remissvar:

Båtbranschen stöder förslaget gällande införande av obligatorisk utbildning och förarbevis för förare av vattenskotrar – men förordar ett införande för samtliga förare av snabbgående båtar.

Sammanfattning

- Sweboat är positiva till ett införande av förarintyg och obligatorisk utbildning för förare av vattenskotrar MEN förordar att ovanstående ska gälla alla snabbgående båtar över en viss fartgräns.
- Sweboat anser att farter över 35 knop är att betrakta som snabbgående.
- Sweboat är tveksamma till en åldersgräns – oavsett vattenskotrar endast, eller alla snabbgående båtar. OM en åldersgräns ska finnas så ska den var 16 år, då en person är straffmyndig.
- Sweboat anser att om förarintyg och obligatorisk utbildning ska införas så måste detta vara attraktivt förpackat, lättillgängligt över landet och mycket prisvärt!
- Sweboats starka åsikt är att alla som redan har nautisk kompetens dokumenterad ska få tillgodoräkna sig den utan att gå en utbildning eller genomföra ett prov – oavsett vattenskotter eller alla snabbgående båtar – och inte bara under en övergångsperiod.
- Sweboat anser att ett införande redan 15 juli 2021 är alldeles för tidigt för att detta ska ske på ett genomarbetat sätt och som kan accepteras av de som kommer omfattas av de nya reglerna!
- Sweboat anser att den sedan länge omstridda Vattenskotterförordningen ska upphöra.
- Sweboat vill att Regeringen går tillbaka till den utredning som genomfördes i frågan 2016.
- Sweboat ser gärna att NFB har en central roll även framledes.

Bakgrund

Efter sommarens medierapportering om vattenskotrar och hur de framförs samt de incidenter som varit, har Regeringen nu föreslagit ett krav på förarintyg och obligatorisk utbildning för förare av vattenskotrar samt att det ska införas redan till sommaren 2021. En remiss är utskickad som ska besvaras senast 4 februari.

I samband med det ger Regeringen också i uppdrag åt Transportstyrelsen att undersöka möjligheten att införa samma krav på förare av samtliga fritidsbåtar.

Att färdas på sjön är statistiskt sett en trygg sysselsättning. Få dödsolyckor inträffar i samband med framfart av någon form av båt och detta oavsett höga farter eller ej. De tragiska olyckor som förekommer i samband med båtliv är oftast kopplade till annan verksamhet på sjön så som fiske från liten båt, fall från brygga eller förtöjd båt. Detta faktum bör man ha med sig vid en utvärdering av frågan

För förare av alla fritidsbåtar eller endast för vattenskotrar?

Försäljningen av vattenskotrar har ökat markant de senaste tio åren och de är numera en del av båtlivet i Sverige. Trots den kraftiga ökningen i antal finns ingen ökande trend i antal av olyckor med vattenskotrar under denna period. Vattenskotrar framförs i samma farleder och vattenområden där alla andra fritidsbåtar finns och de ska därför behandlas som alla andra fritidsbåtar. Vattenskotrar sticker inte ut i jämförelse med andra vattenfarkoster när det gäller allvarliga olyckor till sjöss som man kan få en känsla av, mot bakgrund av med vilken brådska regeringen valt att behandla denna fråga. En skillnad är att vattenskotrar inte bara fungerar som ett transportmedel utan även används för ren lek och då inte har en riktning eller mål med sin framfart. De framförs då nära land, vid badplatser och på platser där det samlas många människor både i vattnet, vid vattnet och på land.

De risker som det medför, kopplat till dåligt omdöme och bristande hänsyn, gör att det finns en särskild problembild kring vattenskotrar. Detta beteende regleras redan i Sjölagen, om vårdslöshet i sjötrafik. Här är problemet, förutom brist på omdöme och hänsyn, att tillsynen är närmast obefintlig.

Sweboats inställning: Vattenskotrar är numera ett naturligt inslag i det svenska båtlivet och ska därmed behandlas som vilken fritidsbåt som helst, Alltså är det inte relevant att införa regleringar såsom förarbevis och utbildning endast för det segmentet. Om det ska införas förarbevis så ska det införas för förare av alla båttyper eller inte alls. De specifika risker som finns kring hänsyn, omdöme och beteende vid stränder och badplatser regleras redan i Sjölagen – men tillsyn och sanktioner måste skärpas betydligt.

Förarbevis för alla båtar eller vid en viss fartgräns?

Att införa förarbevis för förare av små snurrebåtar eller jollar som har små motorer och som endast går i låg fart, är inte rimligt. Är framförandet förknippat med dåligt omdöme, så regleras detta redan genom Sjölagen.

Däremot, att införa förarbevis för förare av båtar som kan gå i höga hastigheter över till exempel 35 knop, kan vara rimligt, med tanke på krav på kompetens för att kunna framföra en sådan båt. Det motsvarar 65 km/tim. och då börjar det bli farter som kräver kompetens – förutom gott omdöme. Här måste vägas in att förutsättningar på

sjön skiljer sig markant från de som råder på land och väg varför denna förhållandevis höga hastighet får anses rimlig.

Sweboats inställning: Att införa ett förarbevis för förare av snabba båtar som kan göra mer än 35 knop kan anses vara rimligt.

Mycket viktigt att är det införs med en lång införandeperiod så att båtlivet och branschen hinner ställa om sig. Det är också avgörande att de som redan har den nödvändiga kompetensen på något sätt ska kunna få ett förarbevis utan att ha genomgått en utbildning. Alla de som redan har ett kompetensbevis såsom förarbevis, kustskepparbevis, klass VIII examen etc ska med automatik kunna konvertera dessa till det nya förarbeviset – eller få behålla sitt befintliga kompetensbevis som ett giltigt alternativ.

Förarbeviset

Sweboats inställning: Ett nytt utformat förarbevis ska vara prisvärt, modernt och anpassat till dagens båtliv. Det ska innehålla nödvändig teori om väjningsregler, körstil, beteende, miljöanpassning med mera men fokus ska ligga på praktik som ger nödvändiga färdigheter i att framföra sin båt på ett säkert sätt.

Det ska vara hög tillgänglighet över hela Sverige hos de som utfärdar förarbeviset och de prov som ska göras därmed - och utfärdarna ska godkänna "privatister" som vill ta ett förarbevis men som inte anser sig behöva gå en utbildning om de redan har nödvändig kompetens.

Obligatorisk utbildning inför ett förarbevis?

Sweboats inställning: En utbildning för förarbevis ska vara attraktiv, prisvärd, modern och anpassad till dagens båtliv. Det ska finnas flera olika alternativa utbildningsformer såsom e-Learning och intensivkurser och det ska vara god tillgång på platser och båtar för den praktiska delen av utbildningen. De båtar som används i den praktiska delen ska vara moderna båttyper och man ska också kunna göra den praktiska delen i sin egen båt. Utbildning inom till exempel nattnavigering ska vara frivilliga tillägg.

En förarbevisutbildning ska inte vara obligatorisk eftersom många båtmänniskor redan har den erfarenhet och kompetens som utbildningen lär ut. Däremot bör det finnas ett utbud av "uppfräschningskurser" som erbjuds alla de som kanske vill damma av sina gamla kunskaper inför ett prov för förarbevis.

Tillsyn och sanktioner

Sweboats inställning: Om regleringar införs så ska det finnas relevant tillsyn av efterlevnaden, annars är regleringen verkningslös.

Polisen och Kustbevakningen har en mycket viktig funktion och de ska ges ett stort ansvar för efterlevnaden. Utökade resurser krävs. Vilka sanktioner som ska ges har

Sweboat svårt att ha en synpunkt på. Åldersgränsen för straffmyndighet är 15 år. Vad gör man med ungdomar under 15 år?

Åldersgränser

Mängder av unga människor har vuxit upp med båt. De har sakta fått större förtroende och ansvar av sina föräldrar och kanske fått framföra större och snabbare båtar under åren och är vana vid hantering och framförande av en snabbgående båt. Det gör dem betydligt bättre lämpade att få köra båt än till exempel en novis 40-åring. De allra flesta incidenterna till sjöss sker med män i åldrar som är betydligt högre än de gränser på 15 och 18 år som ofta nämns i debatten – och den 15-års gräns som finns för framförande av vattenskoter. OM en åldersgräns ska införas och få genomslagskraft måste det ske vid en ålder där man är straffmyndig.

Sweboats inställning är dock att erfarenhet, kompetens, omdöme och individuell mognad är betydligt mer relevant än trubbiga nivåer för åldersgränser.

Fortsatt arbete för ett säkrare och tryggare båtliv

Sweboat och båtbranschen står självklart till förfogande för en fortsatt konstruktiv dialog med regeringen och berörda myndigheter i frågan och ser fram emot ett fortsatt samarbete för ökad kompetens och säkerhet inom fritidsbåtlivet.

Med vänliga hälsningar

Mats Eriksson

VD i Sweboat – Båtbranschens Riksförbund