
FÖRARINTYG FÖR FRITIDSBÅT

Examensarbete Marina Läroverket YH



Rebecka Ilskog
rilskog@gmail.com

2021-05-17

Handledare: Lars-Göran Nyström

Sammanfattning

Syftet med detta arbete är att utreda huruvida det i dagens läge är rimligt eller ej att införa ett krav på förarintyg för fritidsbåtar. Till grund för arbetet används en enkät som skickades ut till medlemmar i båtklubbar över hela Sverige, olycksstatistik från Sjösäkerhetsrådet samt Sjöfartsverket, Båtlivsundersökningen 2020 och tidigare utredningar samt promemorior och dess remissinstanser kring ämnet. Resultaten visar att antalet omkomna per år i samband med båtlivet är i en nedåtgående trend, medan statistiken över antalet larm för sjöräddningen är i en svag ökning. Det finns en vilja från många fritidsbåtsägare och en del myndigheter/organisationer att införa krav på förarbevis främst för snabbgående fritidsbåtar, vilket speglas i fördelningen mellan vanligast förekommande båttyper i ägande och olycksstatistik. Det finns dock ringa grund för att ett krav skulle öka den allmänna säkerheten, vilket i kombination med statistiken gör ett obligatorium till en åtgärd som inte står i proportion till det upplevda problemet. Baserat på *Säkrare båtliv 2020* skulle däremot en rimlig åtgärd vara att påbörja ett projekt för att minska antalet olyckor och öka säkerheten till sjöss genom att arbeta för att fler utbildar sig frivilligt.

Innehåll

| | |
|---|----|
| 1. Inledning..... | 4 |
| 1.1 Syfte | 4 |
| 1.2 Bakgrund..... | 4 |
| 1.2.1 Existerande krav och restriktioner | 4 |
| 1.2.2 Tidigare arbeten inom ämnet | 4 |
| 2. Frågeställning | 5 |
| 2.1 Huvudfrågeställning | 5 |
| 2.2 Underfrågeställningar..... | 5 |
| 3. Metod..... | 6 |
| 3.1 Enkäter | 6 |
| 3.2 Tidigare rapporter, projekt och lagförslag..... | 6 |
| 4. Resultat..... | 6 |
| 4.1 Finns det ett behov av att införa krav på förarintyg för fritidsbåtar? | 6 |
| 4.1.1 Olycksstatistik..... | 6 |
| 4.1.2 Fritidsbåtsägare/förare | 9 |
| 4.1.3.Promemoria Förarbevis för vattenskoter (I2020/02471)..... | 10 |
| 4.2 Finns möjligheten att implementera ett krav på förarintyg för fritidsbåtar? | 10 |
| 4.2.1 Lagprocess | 11 |
| 4.2.2 Kostnader och resurser..... | 11 |
| 5. Diskussion & Analys..... | 12 |
| 5.1 Finns det ett behov av att införa krav på förarintyg för fritidsbåtar? | 12 |
| 5.1.1 Olycksstatistiken | 12 |
| 5.1.2 Fritidsbåtsägare | 13 |
| 5.1.3 Organisationer och myndigheter | 15 |
| 5.2 Finns möjligheten att införa ett krav på förarintyg för fritidsbåtar?..... | 15 |
| 5.2.1 Logistik | 16 |
| 5.2.2 Kostnader | 16 |
| 5.3 Är det rimligt att implementera ett krav på förarintyg för fritidsbåtar? | 17 |
| 6. Slutsats..... | 18 |
| 7. Källförteckning..... | 19 |
| 8. Bilagor | 20 |

1. Inledning

Utbildningskrav för fritidsbåtar är något som länge har varit aktuellt. Sverige är unikt för sina skärgårdar och antalet som fattar intresse samt vistas i skärgården ökar, inte minst efter de senaste åren av varma somrar och semestrar hemma. Ett stigande antal människor som vistas i skärgården innebär mer trafik och en ökning av folk som åker ut i skärgården utan erfarenhet eller utbildning. Denna ökning ger upphov till motstridiga åsikter - det är positivt att fler väljer att semestra lokalt och får upptäcka båtlivet, men många upplever en ökning av vårdslöshet och upplever oro över säkerheten. Genom åren har ett antal olika utredningar inom ämnet om utbildningskrav för fritidssektorn gjorts som alla har liknande slutsatser. I nuläget är aspekten kring att införa krav på förarbevis för vattenskotrar i fokus med propositionen 2020/21:190, som har sitt ursprung ur promemoria I2020/02471.

1.1 Syfte

Syftet med detta arbete är att undersöka om ett krav på förarintyg för fritidsbåtar är en realistisk åtgärd för att öka sjösäkerheten i Sverige. Även om frågan delvis åtgärdas med proposition 2020/21:190 har tidigare utredningar inte lett till några större förändringar eller förslag. Genom att utvärdera samt jämföra behovet av ett krav i förhållande till vad konsekvenserna kan förväntas bli kan en mer fastställd slutsats i frågan dras.

1.2 Bakgrund

I samband med ökningen av fritidsbåtar skapades 1961 Samarbetskommittén för befrämjande av sjövätt (alternativt namn Sjövettskommittén) vars uppdrag innefattade säkerheten vid användandet av fritidsbåtar. Sjövettskommittén bytte 1969 namn till Sjösäkerhetsrådet (Riksarkivet, 2018). Nämnden för båtlivsutbildning (härefter NFB) som skapades 1985 är resultatet av ett samarbete mellan Transportstyrelsen, Svenska Båtunionen, Svenska Seglarförbundet samt Svenska Kryssarklubben och är bland annat ansvariga för intyg rörande fritidsbåtar. Allt eftersom har krav på både yrkestrafik och fritidssektorn ökat. Idag finns det tydliga krav på utbildning och erfarenhet inom yrkestrafiken, men en stor del av fritidssektorn är oreglerad. Det har historiskt sett gjorts ett antal yrkanden på olika former av restriktioner eller krav på utbildning för fritidsbåtar med varierande resultat och få åtgärder.

1.2.1 Existerande krav och restriktioner

- Kustskepparintyg/skepparexamen behörighet att framföra fartyg större än 12x4m (Kungörelse (1970:344)).
- 15 år åldersgräns vattenskotter (Förordning (1993:1053)).
- Yrkesbehörigheter för att framföra passagerar- och lastfartyg.
- Konventionen om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss för samtliga fartyg inom svenskt sjöterritorium och ekonomiska zon.

1.2.2 Tidigare arbeten inom ämnet

2008 - Näringsdepartementet promemoria Ds 2008:32

Näringsdepartementets promemoria Behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidsskepp ([Ds 2008:32](#)) föreslogs att det skulle införas en ny lag om behörighetsbevis för fritidsbåtar och

fritidsskepp. För att erhålla en eller flera av behörigheterna föreslogs det att en individ skulle ha genomgått en utbildning samt avlagt och klarat ett kunskapsprov. Dessa behörigheter delades upp i tre: för fritidsbåt, fritidsskepp och fritidsfartyg med hög hastighet. Promemorian ledde inte till lagstiftning.

2013 - Havs- och vattenmyndigheten rapport

Havs- och vattenmyndigheten (Härefter HaV) analyserade och kartlade 2013 hur vattenskotrar och mindre vattenfarkoster påverkar natur och människa. Detta presenterades med rapporten Vattenskotrar och andra mindre motordrivna vattenfarkoster ([dnr M2013/01585](#)). HaV föreslog att det skulle införas krav på höghastighetsbevis för framförande av fritidsfartyg som kan uppnå hastigheter om 35 knop eller mer och krav på behörighetsbevis för förande av fritidsfartyg som kan uppnå hastigheter om 15 knop eller mer. Rapporten gav inga märkbara följder.

2014 - Obligatoriskt förarbevis för vattenskotter ([N2014/03447](#))

Promemorian skrevs efter en utredning i frågan gjorts och föreslog att ett krav på obligatoriskt förarbevis för vattenskotter skulle införas. I förslaget skulle även de som tidigare hade NFB:s förarintyg eller motsvarande kunde söka ut förarbeviset. Promemorian nämner inte reglering för fritidsbåtar i någon större utsträckning och ledde inte till någon lagstiftning.

2020/21 - Promemoria [I2020/02471](#) och Proposition [2020/21:190](#)

Infrastrukturdepartementet presenterade i december 2020 en promemoria för att införa krav på förarbevis för att framföra vattenskotter. I förslaget ska förarbeviset skötas av Transportstyrelsen och upprätthållas av Polismyndigheten med stöd från Kustbevakningen. Förslaget har efter remissinstanser lett till proposition 2020/21:190 som överlämnats till riksdagen.

Promemorian från 2008 och rapporten från 2013 föreslog att förarbevis skulle införas inte bara för vattenskotrar utan även inkludera flera typer av snabbgående fritidsfartyg. Det senaste lagförslaget nämnde detta, men särställer frågan som ett separat ärende.

2. Frågeställning

2.1 Huvudfrågeställning

Är det realistiskt att införa ett krav på förarintyg för fritidsbåt?

2.2 Underfrågeställningar

- Finns det ett behov av att införa krav på förarintyg för fritidsbåtar?
- Finns möjligheten att implementera ett krav på förarintyg för fritidsbåtar?
- Är det rimligt att implementera ett krav på förarintyg för fritidsbåtar?

3. Metod

Arbetet gjordes under vinter/vår 2021. Information har införskaffats genom enkäter och fördjupning av tidigare utredningar samt projekt inom området.

3.1 Enkäter

Enkät svar samlades in mellan 20/2–22/3 2021. Enkäten var digital och skickades ut till 115 båtklubbar i Sverige, då det i nuläget inte finns ett register kopplat till fritidsbåtar. Urvalet av båtklubbar valdes baserat på sin geografiska spridning från Svenska Båtunionens hemsida. Enkäten bestod av 6 frågor om båtägande, egen utbildning och attityd till krav. Se bilaga 1.

3.2 Tidigare rapporter, projekt och lagförslag

Se 1.2.2 *Tidigare arbeten inom ämnet* där ett flertal propositioner och utredningar nämns.

Följande rapporter och arbeten har även legat till grund för arbetet (länkar under

7.Källhänvisning):

- Sjösäkerhetsrådets årsrapport 2018, 2019
- Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsstatistik 2010–2020
- Båtlivsundersökningen 2020
- Strategi säkrare båtliv 2020

4. Resultat

4.1 Finns det ett behov av att införa krav på förarintyg för fritidsbåtar?

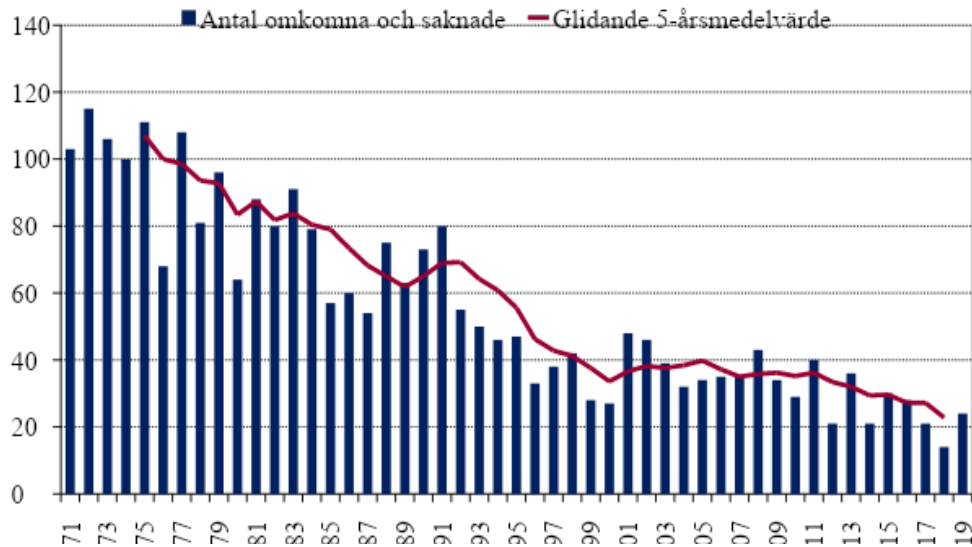
Nedan följer en presentation av information från relevanta rapporter kopplade till fritidsbåtar samt resultat från enkäten.

4.1.1 Olycksstatistik

För att fastställa huruvida ett behov av obligatoriskt förarintyg finns presenteras nedan statistik över dödsolyckor, skador, och larm kopplade till båtlivet.

4.1.1.2 Sjösäkerhetsrådets årsrapport 2019

Sjösäkerhetsrådet leds av Transportstyrelsen och är ett samarbetsorgan mellan myndigheter samt organisationer med anknytning till fritidsbåtlivet. Sedan ett antal år tillbaka presenterar rådet årligen en rapport över olyckor och skador i samband med båtlivet samt redovisar deras arbete under året.



Diagrammet ovan visar antalet omkomna och saknade per år, samt det glidande 5-årsmedelvärdet för perioden 1971–2019 (Sjösäkerhetsrådets årsrapport, 2019). Statistiken började föras 1971 och medelvärdet har stadigt minskat sedan dess, trots den höga siffran 2019 och preliminära siffran för 2020 (27 st.).

Nedan presenteras en jämförelse mellan fartygstyper från olycksstatistiken 2018 respektive 2019. Distributionen över fartygstyp involverade i olyckorna är jämn, där öppen motorbåt är vanligast förekommande. Detta stärks av statistiken från 2017 där olyckor med små, öppna båtar var i majoritet även då (Transportstyrelsen, 2020). Utmärkande för 2019 är den stora mängden av fall med kanoter¹, och 2018 hade ett ovanligt lågt antal dödsolyckor. Både 2018 och 2019 hade drygt hälften av de omkomna alkohol i blodet.

| Sjösäkerhetsrådets årsrapport 2018 | Sjösäkerhetsrådets årsrapport 2019 |
|---|---|
| <p>Vid dödsolyckorna var följande typer av båtar inblandade:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Öppen motorbåt – fem fall² • Beboelig motorbåt – två fall • Beboelig segelbåt - tre fall • Roddbåt – ett fall • Vattenskoter - ett fall • Kanot – ett fall • Kite-surfare – ett fall. | <p>Vid dödsolyckorna var följande typer av båtar inblandade:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Öppen motorbåt – 7 • Beboelig motorbåt – 3 • Roddbåt – 3 • Kanot – 6 • Okänd båttyp – 1. Motorförsedd flotte – 1 • Kite – 1 |

¹ Sett över perioden 2012–2019 har 20 personer omkommit i kanotolyckor. Under 2019 omkom 7 personer i kanotolyckor. 35% av de som omkommit i kanotolyckor under 2012–2019 omkom under 2019; detta gör att den höga siffran kan klassas som en avvikelse snarare än en trend.

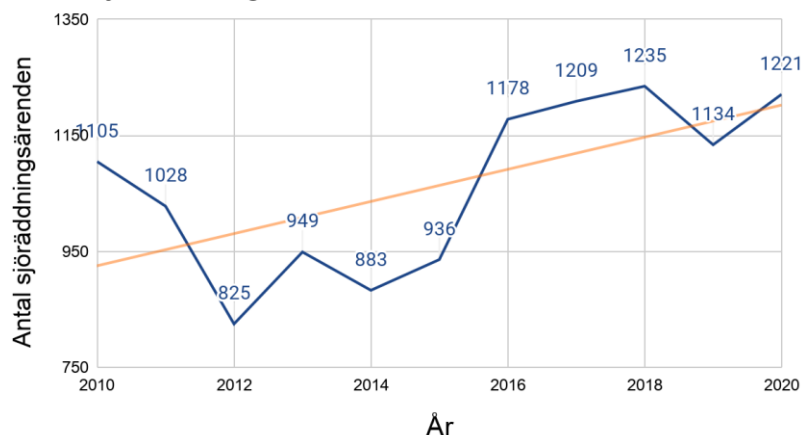
² Siffrorna är presenterade direkt ur respektive årsrapport, vilket gör att presentationen av antal olyckor skiljer sig åt

Rapporten visar statistik över personskador som rapporterats in från akutsjukhus som Transportstyrelsen har avtal med. 2019 rapporterades 185 personskador och mer än hälften sker i samband med förtöjning eller fall ombord. Fördelningen är i linje med det som redovisades i Sjösäkerhetsrådets årsrapport 2018.

4.1.1.2 Sjöfartsverket sjö- och flygräddningsräddningsinsatser 2020

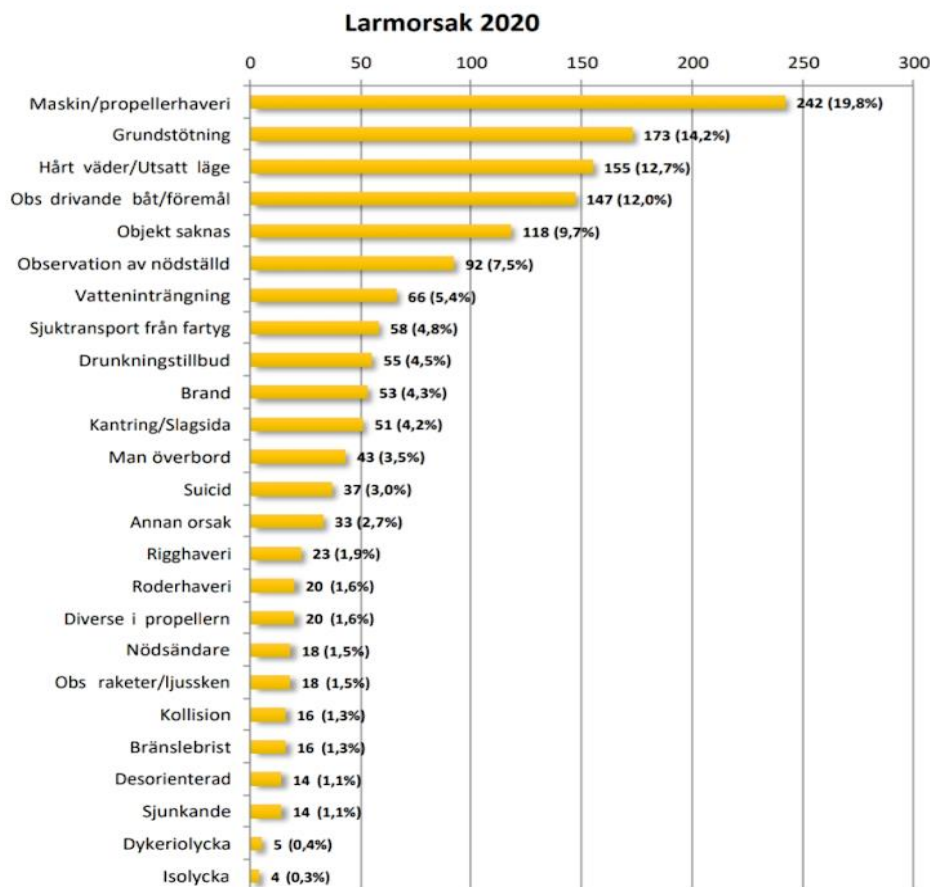
Sjöfartsverket sammanställer varje år statistik över sjöräddningslarm i Sverige och diagrammet till höger visar antal sjöräddningsärenden mellan perioden 2010–2020. Värderna för varje år såväl som trendlinje för perioden presenteras. Antal ärenden sjönk mellan 2012–2015 men har sedan 2016 legat på en relativt hög nivå. År 2020 registrerades 1221 sjöräddningsärenden, varav 902 av dessa var fritidsbåtsinsatser.

Antal sjöräddningsärenden 2010-2020



Diagrammet nedan visar de 20 mest förekommande larmorsakerna vid sjöräddningsinsatser 2020. Fördelningen mellan vanligast förekommande larmorsaker mellan de senaste åren är

jämn. Resultaten redovisas i antal och procent. Sett till larmorsaker är det ungefär hälften av fallen som kan sammankopplas med den kunskapen t.ex. ett förarintyg ger. Till detta räknas maskin/propellerhaveri, grundstötning, hårt väder/utsatt läge, brand, roderhaveri, diverse i propeller och kollision. Maskin/propellerhaveri, hårt väder/utsatt läge och brand kan ses som tvetydiga punkter, då haveri, väder och brand i sig inte kan påverkas genom exempelvis förarintyg. Däremot är propellerhaveri ofta en direkt följd av en grundstötning, utsatt läge kan undvikas med att



observera väderprognoser och utifrån dessa ta ett informerat beslut om färd, och brand genom kunskaper om att förebygga.

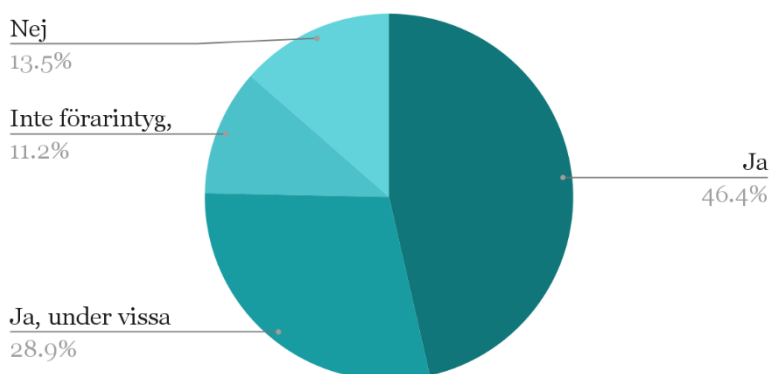
Sett till vilken typ av fartyg insatserna oftast berör är motorbåt vanligast och står för ungefär hälften av fritidsbåtslarmen 2020, följt av segelbåt. Märkbara skillnader mellan 2019 och 2020 är mängden av motorbåtsfall (40% ökning) och vattenskoter (42% ökning).

| Årsstatistik Sjö- och flygräddningstjänst 2019 | Årsstatistik Sjö- och flygräddningstjänst 2020 |
|--|--|
| <p>Vid räddningsinsatserna (fritidsbåt) var följande typer av båtar inblandade:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motorbåt - 326 • Segelbåt - 262 • Utan vald undertyp - 64 • Roddbåt - 19 • Kanot/Kajak - 32 • Vattenskoter - 19 • Motorseglare - 8 | <p>Vid räddningsinsatserna (fritidsbåt) var följande typer av båtar inblandade:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motorbåt - 457 • Segelbåt - 271 • Utan vald undertyp - 63 • Roddbåt - 40 • Kanot/Kajak - 39 • Vattenskoter - 27 • Motorseglare - 5 |

4.1.2 Fritidsbåtsägare/förare

Fritidsbåtsägare och -förare har via enkäten fått frågan hur de ställer sig till ett krav på utbildning. Genom att undersöka hur ett krav skulle tas emot av allmänheten är det lättare att göra en välövertvägd bedömning av om ett behov finns eller ej. Enkäten har skickats ut till 115 mailadresser men endast 9 av båtklubbarna bekräftade vidarebefordran till sina medlemmar. Detta kan bero på ett flertal faktorer, bland annat att mailadresserna från Båtunionens hemsida inte var uppdaterade eller att februari/mars är lågsäsong för båtklubbarnas aktivitet. Slutgiltig responsmängd är 551, med reservation för att en del av respondenterna valde att avstå från att svara på vissa frågor.

Anser du att det borde införas krav på förarintyg eller körkort för fritidsbåtar? (2021)



Diagrammet till vänster visar fördelningen mellan fritidsbåtsägare och -förares åsikt kring om det borde finnas krav på förarintyg för fritidsbåt. 46,3% (255) är positiva till förarintyg/körkort. 11,2% (62) är positiva till någon form av bevis/körkort, men inte förarintyg. 28,9% (159) är positiva under någon form av kondition. Av dessa är det 155 respondenter (28,3%) som anser att ett villkor

för krav bör vara fart- eller storleksbaserat när motivering efterfrågades.

Jämförelsevis liknar siffrorna från Båtlivsundersökningen resultatet från enkäten: 58% är positiva till obligatoriskt förarintyg, 21% är negativa. När det kommer till krav för snabba båtar och vattenskoter är 78% positiva. Vid fråga om inställning till åldersgräns för snabba båtar är 84% positiva.

Aspekter som tas upp av de som är positivt inställda till ett krav är:

- Många följer inte väjningsregler.
- Alla, såväl erfarna som nybörjare ska lära sig att hantera sitt fartyg.
- En högre andel utbildade ökar säkerheten till sjöss och i dagsläget känns säkerheten bristfällig.
- Det är körkort som gäller på land, varför inte till sjöss?

Aspekter som tas upp av de som är negativa till ett krav är:

- Regler som berör fritidsbåtar finns redan, de behöver bara följas.
- Områden med lite trafik och människor med lång erfarenhet utgör inget problem.
- Ett krav på fritidsbåtar blir för omfattande, en utbildning för en liten snabbgående motorbåt är inte relevant för en mindre segelbåt.
- Implementera inte ett krav, utan snarare fördelar för de som har utbildning eller öka resurser för upprätthållning (Sjöpolisen, Kustbevakningen).

545 respondenter valde att svara på huruvida de har gått på grund eller varit delaktiga i en kollision/incident till sjöss. Av dessa är det 36,5% (199 st.) har någon gång varit med i en incident eller kollision till sjöss, men endast 7,4% (40 st.) av dessa är personer som inte innehar någon form av intyg, vilket indikerar att det inte finns tydlig korrelation mellan incident/kollisioner och utbildning.

4.1.3.Promemoria Förarbevis för vattenskoter (I2020/02471)

Infrastrukturdepartementet lämnade i december 2020 en promemoria som skickades till diverse myndigheter, organisationer och kommuner. Utöver remissinstanserna skickade även andra aktörer in remissvar. Totalt kom 34 remissvar in och många av dessa nämner utöver vattenskotern även fritidssektorn. Synpunkter på förslaget kring dess applicering och genomförbarhet bör även kunna appliceras på ett eventuellt förslag kring fritidsbåtar.

Bland remissvaren råder det en allmän konsensus om att förslaget ska tillstyrkas. Ett fåtal remisser uttrycker neutralitet i frågan eller nämner inte sitt ställningstagande och ett flertal vill att förslaget även ska omfatta snabbgående båtar eller att denna inkludering ska undersökas.

4.2 Finns möjligheten att implementera ett krav på förarintyg för fritidsbåtar?

Med förslaget att införa krav på förarbevis för vattenskoter som grund för ett framtida krav på fritidsbåtar finns ett antal faktorer att ha i åtanke. Bland dessas finns punkter såsom om nya lagar behövs, vem som ska sköta administrationen kring beviset och hur ska efterlevnaden kontrolleras.

4.2.1 Lagprocess

Med stöd av det som pågår med propositionen om förarbevis för vattenskoter skulle ett krav av detta slag kräva en ny lag eller modifieringar i det befintliga förslaget. En ytterligare utredning kan behöva göras, en ny promemoria skrivs och skickas på remiss, innan det kan bearbetas och lämnas in som motion/proposition

4.2.2 Kostnader och resurser

Under 17.5 i proposition 2020/21:190 beskrivs konsekvenser och kostnader för vad ett krav skulle innebära för myndigheter.

4.2.2.1 Transportstyrelsen

“Transportstyrelsen kommer att få nya uppgifter i form av att myndigheten behöver meddela föreskrifter på området, får en ny typ av ärende att hantera för trafikslaget sjö, behöver hålla ett nytt register, behöver genomföra informationsinsatser kring den nya regleringen samt behöver genomföra tillsyn av utbildningsanordnare. Myndigheten kommer dessutom att behöva anpassa befintliga eller utveckla nya IT-system.” (Proposition 2020/21:190, 17.5 Myndigheter)

Transportstyrelsen kommenterade detta i sitt remissvar för promemoria I2020/02471, där den dåvarande tidsplanen underströks som ett problem. I och med senareläggningen av ikraftträdandet som beskrivs i propositionen blir detta problem åtgärdat. Myndigheten beskrev även problematiken med de kostnader som kravet kommer innebära och att de inte har en plats i budgeten för 2021. I propositionen löses detta delvis genom senareläggningen men enligt förslaget kan eventuella kostnader *“finansieras genom en omprioritering inom utgiftsområde 22 Kommunikationer”*.

4.2.2.2 Polismyndigheten, Kustbevakningen och de allmänna domstolarna

“Den föreslagna regleringen med nya ingripandemöjligheter kommer emellertid sannolikt att innebära en ökad rapportering och ett ökat beivrande av överträdelser med vattenskotrar än i dag. Detta förväntas också medföra en något ökad mängd ärenden hos de allmänna domstolarna. Den föreslagna regleringen innebär att Polismyndigheten och Kustbevakningen får tillkommande arbetsuppgifter. Polismyndigheten kan också behöva ta fram föreskrifter på området” (Proposition 2020/21:190, 17.5 Myndigheter). I propositionen nämns svårigheten i att uppskatta omfattning och effekter av dessa.

I kontakt med en av Kustbevakningens verksjurister konstaterades att resurspåverkan är beroende av utformning och ambitionsnivå på förslag och kontroller.

Polismyndigheten skriver i remissvaret för promemoria I2020/02471 att de nya arbetsuppgifterna kommer kräva personalökning, speciellt i regioner där Kustbevakningen inte bedriver verksamhet. I samband med detta kan även kompetensutveckling och nya båtar behövas till regioner som saknar sjöpolisverksamhet. Här nämns även ett register som en central punkt, då det annars kommer krävas omfattande utredningsåtgärder för att aktuella ärenden ska leda till dom. I propositionen finns förarbevisregister och vad det innebär med som ett avsnitt. Tilldelad myndighet, som antyds vara Transportstyrelsen kommer enligt propositionen sköta detta och det kan antas att även dessa kostnader kan finansieras genom omprioritering. Bedömningen som görs för Kustbevakningen och Polismyndigheten är att de förväntade kostnaderna hos dessa myndigheter kan finansieras inom befintliga ramar.

5. Diskussion & Analys

5.1 Finns det ett behov av att införa krav på förarintyg för fritidsbåtar?

Den primära anledningen för att införa ett krav skulle vara att öka säkerheten i svenska farvatten. I dagsläget är yrkestrafiken till stor del reglerad och det ställs krav på alla befälhavare som kör båt i yrkesmässigt syfte, vilket visar sig i statistiken med låga siffror (Årsstatistik Sjö- och flygräddning 2020, sida 18). Fritidssektorn är i kontrast obehindrad, men med krav på utbildning för VHF och fartyg större än 12x4m. I samband med Transportstyrelsens båtlivsundersökning 2015 uppskattades dock mängden fritidsbåtar inom intervallet 11-15m till 1,7%, vilket motsvarar en väldigt liten andel. Konkret skulle den önskade effekten av ett krav vara minskat antal olyckor, skador och dödsolyckor med fritidsbåtar.

5.1.1 Olycksstatistiken

Statistiken för antalet omkomna 2019 och 2020 höjdes i förhållande till tidigare år. Att värdena för statistiken fluktuerar från år till år är dock vanligt och det glidande medelvärde är fortfarande 24 personer per år. Regeringens etappmål för båtlivet var att halvera antalet omkomna och allvarligt skadade inom fritidsbåtstrafiken från 2007 till 2020 och Transportstyrelsen preciserade målet till att minska antalet omkomna från det dåvarande snittet på 35 till 25. Sjösäkerhetsrådets årsrapport 2020 har inte publicerats, men det preliminära talet är 27 omkomna (Transportstyrelsen, 2021), vilket gör att medelvärdet sjunkit något. Någon utvärdering eller nytt mål för framtiden har inte publicerats.

I allmänhet visar Sjösäkerhetsrådets olycksstatistik att antalet omkomna per år med fritidsbåt har minskat genom åren. Både 2019 och 2020 visar en viss ökning av antalet omkomna, men det är för tidigt att se om dessa siffror är utstickande eller om det är början av en uppåtgående trend. Sjöfartsverkets statistik visar i stället en ökning av antalet sjöräddningsinsatser de senaste 5 åren. I årsstatistiken för 2016 nämner Sjöfartsverket att deras ärendehanteringssystem har ändrats och detta kan vara anledningen till den märkbara ökningen före och efter 2016. Däremot har siffrorna inte sjunkit sedan 2016 vilket indikerar att antalet incidenter inte har minskat, trots det nya systemet. Antalet fall inte har sjunkit, men antalet omkomna per olycka har statistiskt sett minskat. Siffrorna kan förklaras av flera anledningar - Sjöfartsverkets insatser kan ha ökat för att det har blivit enklare att nå dem via exempelvis mobiltelefon, att vädret har varit ovanligt bra/dåligt eller att det helt enkelt har varit fler båtar vilket i sin tur leder till mer olyckor. Detta sammanfaller med det Båtlivsundersökningen 2020 redovisar, då antalet insatser i förhållande till antalet fritidsbåtar per år inte har visat någon större förändring, se tabellen på nästa sida.³

³ Referens för diagrammet: Antal båtar per år är en linjär approximation mellan 2010–2015 och 2015–2020. Tabellen visar antalet båtar, incidenter (rörande fritidsbåtar) och omkomna mellan 2010–2020. Siffrorna är tagna från *Båtlivsundersökningen 2020*, *Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsinsatser 2010–2020* och *Sjösäkerhetsrådets årsrapport 2019*.

| År | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Antal båtar | 881 000 | 856 100 | 831 200 | 806 300 | 781 400 | 756 500 | 778 040 | 799 580 | 821 120 | 842 660 | 864 200 |
| Antal incidenter | 1105 | 1028 | 825 | 949 | 883 | 936 | 1178 | 1209 | 1235 | 1134 | 1221 |
| Antal omkomna | 28 | 40 | 21 | 37 | 22 | 30 | 28 | 21 | 14 | 24 | 27 |
| Incidenter/båt | 0,13% | 0,12% | 0,10% | 0,12% | 0,11% | 0,12% | 0,15% | 0,15% | 0,15% | 0,13% | 0,14% |
| Omkomna/båt | 0,003% | 0,005% | 0,003% | 0,005% | 0,003% | 0,004% | 0,004% | 0,003% | 0,002% | 0,003% | 0,003% |

Av sjöräddningsinsatserna 2020 var totalt 74% av dessa rörande fritidsbåtar, vilket indikerar att det är den största gruppen med förbättringspotential. En riktad insats mot denna grupp av fartyg bör kunna göra störst skillnad i statistiken. Med de vanligaste larmorsakerna i åtanke skulle ett krav på förarintyg eller annan typ av utbildning vara en rimlig åtgärd; däremot omfattar inte alltid larm även personskada.

Att antalet omkomna har minskat kan också ha flera anledningar, men troligtvis är det en följd av den satsning (Strategi säkrare båtliv) som påbörjades 2007 av Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen som har visat resultat. Till följd av satsningen blev frågan högaktuell och projekt såsom att öka bruket av flytväst och minska sjöfylleri har gett tydliga resultat.

Ser man närmare på typ av olyckor som folk har omkommit i ligger få olyckor till grund för vad som kan motverkas med ett krav på förarintyg eller utbildning. De allra flesta omkom genom drunkning och hälften hade alkohol i blodet. Dessa punkter åtgärdas snarare med liknande åtgärder som strategi säkrare båtliv påbörjade.

Rent generellt är det upp till varje förare att framföra sitt fartyg på ett säkert sätt oavsett hur många fartyg det är runtomkring. I tal över en 10-årsperiod finns en viss korrelation mellan mängden incidenter och antal båtar, med en svagt ökande trend. Troligtvis kommer den svaga trenden fortsätta tills en åtgärd sätts in, men det är svårt att säga utan ytterligare data. Däremot minskar antalet dödsolyckor och de personskador som registreras kan inte motverkas med ett förarintyg, då endast enstaka fall relaterar till den kunskap ett förarintyg ger.

Hälften av larm och ett fåtal personskador samt dödsolyckor kan påverkas av ett infört krav. På en större skala visar detta inte en rimlig grund för ett krav på förarintyg för fritidsbåtar.

5.1.2 Fritidsbåtsägare

För att utvärdera om det finns ett behov av att införa ett krav är det viktigt att undersöka om det är något som stöts av allmänheten. Regler som ingen vill följa brukar inte hållbart fortsätta vara regler någon längre tid. Enkäten markerar ett högt intresse av ett krav, vilket Båtlivsundersökningen 2020 också påvisar.

Med reservation för att enkäten och Båtlivsundersökningens frågor till viss del skiljer sig åt kan ett högre intresse av förarintyg för snabba båtar och vattenskoter noteras. I Båtlivsundersökningen är det 30% högre intresse av förarintyg för snabba båtar och vattenskoter, och drygt en fjärdedel av respondenterna för enkäten vill att kravet ska vara fart- eller storleksbaserat.

I enkäten skriver många respondenter om varför de vill eller inte vill ha ett krav. Bland de positivt inställda handlade de mest förekommande svaren om att öka sjövätt, införliva kunskap om farleder samt dess regelverk, och öka tryggheten till sjöss. Snabbgående fartyg tas upp som det största osäkerhetsmomentet. Bland de negativt inställda handlade de mest förekommande svaren om att ett allmänt krav inte är relevant i hela Sverige och för alla, att regler redan finns, att ytterligare regler skulle förstöra principen av frihet på sjön, och att det finns bättre lösningar än krav på förarintyg.

Baserat på svaren från respondenterna skulle ett krav på utbildning för fritidsbåtar välkomnas. Däremot upplevs snabbgående båtar som det största problemet och det är även där det största intresset finns. Sjösäkerhetsrådets årsrapporter för 2018 och 2019 visar en relativt jämn geografisk spridning för dödsolyckorna medan Sjöfartsverkets sjöräddningsstatistik över geografisk spridning på larm visar en högre koncentration vid högtrafikerade områden. Det har dock under föregående punkt etablerats att få av dessa larm rör personskador. Både de positivt och negativt inställda kommenterar det existerande regelverket och att det behöver bli mer synligt, med skillnader över hur detta ska genomföras i praktiken. Bland respondenterna föreslås utöver fart- och storlekskondition även åldersgräns, fartbegränsade områden och annan utbildning än förarintyg.

Att införa åldersgräns för båtar som planar eller åker snabbare än 15 knop presenteras även i Båtlivsundersökningen. 2020 års upplaga redovisar är många positivt inställda till åldersgräns, där majoriteten anser att gränsen ska gå vid 18 år. Olycksstatistik i förhållande till ålder finns endast i Sjösäkerhetsrådets årsrapport och visar ålder på de som omkommit i olyckor relaterat till båtlivet. I denna statistik börjar dödsfallen 2019 vid 20–29 år och 2018 vid 30–39 år, vilket visar att ung ålder inte är en märkbar parameter vid farliga olyckor. Detta gör att grunden för en eventuell åldersgräns är bristande, i alla fall utifrån nuvarande statistik.

Fartbegränsade områden är en relativt utforskad lösning och ordentlig statistik över intresse och genomförbarhet saknas. Förslaget skulle troligtvis handla om att utöka de områden som sedan tidigare finns till specifika zoner där en viss hastighetsbegränsning gäller. Det är i sig en god idé men kan bli svårt att efterleva och det finns risk för stort missnöje bland både fritidsbåtar samt rederier. Många som idag är negativa till ett förarintyg lär även vara negativa mot en fartbegränsning, med argumentet att det redan finns regler, att sjön borde vara fri och att fartyg för vissa ersätter annan transport och skulle lida av reglering. Enligt Båtlivsundersökningen 2020 har den genomsnittliga fritidsbåten en genomsnittlig hastighet på 12 knop och minst hälften av dagens fritidsbåtar har en maxhastighet över 15 knop⁴. En relativt stor del av båtarna som skulle påverkas och ur en aspekt betyder det att det även skulle ske en märkbar skillnad, men å andra sidan betyder det även att de som köpt sin båt för att den kan komma upp i högre hastigheter drabbas. En fartbegränsning skulle fundamentalt skifta marknaden för båtar vars maxhastighet överskrider fartbegränsningen. Fartbegränsade områden skulle även påverka kommunaltrafiken i en större utsträckning, beroende på vart gränserna skulle sättas.

En annan typ av utbildning i stället för förarintyg skulle kunna vara genomförbart, något som påvisas med utbildningsplanen från proposition 2020/21:190. Anledningen till att forma en ny utbildning i stället för att basera den på det existerande förarintyget när det kommer till vattenskoter har enligt propositionen sin grund i de gravt varierande körsätten de framförs i.

⁴ 15 knop är den gräns där definitionen av snabbgående fritidsbåt i tidigare arbeten/rapporter har dragits.

Vattenskotrar är snabbare, kan köra över grundare vatten och används i större utsträckning för nöjeskörning. Propositionen kommenterar även skillnaderna i säkerhet, både för oskyddade förare och hänsyn till andra. I texten kommenteras inte möjligheten om ett eventuellt framtida krav för snabbgående båtar eller fritidsbåtar i allmänhet skulle behöva en ny utbildning. Skillnaderna mellan fritidsbåt och vattenskotter skulle kunna vara det som gör att en ny utbildning inte behöver tas fram för de förstnämnda. Eftersom det rör sig om en mycket större mängd objekt när det kommer till fritidsbåt är risken ändå stor att en helt ny obligatorisk utbildning med både teoretiska samt praktiska moment skulle falla rent logistiskt och kostnadsmässigt.

Förarintyg är etablerat sedan en lång tid tillbaka och brukar vara en bra introduktion till sjölivet. NFB har sedan tidigare konstaterat att resurser för en utökad utbildningsnivå finns. Baserat på intresse är även detta något som fritidsbåtssektorn är positiva till. Det skulle troligtvis vara den smidigaste lösningen.

5.1.3 Organisationer och myndigheter

Det har länge funnits intresse att reglera fritidsbåtstrafik, speciellt när det kommer till snabbgående fritidsbåtar. Tidigare utredningar och promemorior har i samband med frågan kring vattenskotter sammanslagit dess existens och påverkan med små snabba fritidsbåtar, med utgångspunkten fartyp vars fart överstiger 15 knop. I remissvaren för *Förarbevis för vattenskotter* finns det ett flertal företag, organisationer och myndigheter som även vill införa krav på snabbgående fritidsbåtar; NFB, Polismyndigheten, Sjöfartsverket, Svenska båtunionen, och Sweboat är några av dessa. Ytterligare remissvar indikerade att frågan är värd att utreda. Detta betyder att många relevanta aktörer inom fritidssektorn är positiva, även om ett krav kan komma att påverka verksamheten de bedriver.

Att dra gränsen mellan samtliga fritidsbåtar och snabbgående har sin grund i ett antal faktorer. Dels anses snabbgående båtar som ett större störningsmoment i både natur och trafik, men det är även denna typ av båtar som har en högre risk att råka ut för personskador i samband med incidenter. Det är även motorbåtar som är vanligast i samband med incidenter. Beslutet att särställa vattenskottrar och snabbgående båtar har som tidigare nämnt starkt ifrågasatts och har utöver att de brukas lika mycket liknande påverkan. I tidigare utredningar samt remissinstanser har allvarlighetsgrad för olyckor tydligt sammankopplats med fart och rent miljömässigt skiljer sig inte heller de två farkosterna. Med tanke på att vattenskotter och snabbgående båtar sägs utgöra samma problem är det inte orimligt att krav på snabbgående fritidsbåtar är härnäst.

Däremot är detta något som i grund och botten måste implementeras genom ett antal beslut på högre nivå; det är något som regeringen eller riksdagen måste driva. Med proposition 2020:21/190 har dörren öppnats, men lagförslaget kan även innebära att det är vattenskottern i fokus ända till ikraftträdandet 2022. Utan stark påtryckning såsom den bakom propositionen är det inte heller troligt att frågan kommer ta upp i något större sammanhang på länge.

5.2 Finns möjligheten att införa ett krav på förarintyg för fritidsbåtar?

En aspekt av frågan är hur invecklad processen av att etablera ett krav skulle vara. Kan ett förarintyg klassas som tillräckligt eller behövs en ny utbildning? Denna frågeställning gör en stor skillnad i kostnader och logistik.

5.2.1 Logistik

Ett eventuellt krav kräver en rimlig tidsram, något som påpekades av Transportstyrelsen i samband med promemoria l2020/02471 och klargjorts genom kravets framflyttning i propositionen. Hanteringen av intygen skulle troligtvis tilldelas Transportstyrelsen, likt förslaget i proposition 2020/21:190. Kravet skulle sannolikt innebära liknande men nyversioner av de förväntade arbetsuppgifterna från propositionen; det vill säga föreskrifter, ärendehantering, registerföring, informationsinsatser, och IT-system. Om det befintliga förarintyget blir det obligatoriska lär Transportstyrelsen på många punkter kunna assisteras av NFB. Nämnden har sedan tidigare register, har färdigutbildade provförrättare och intyget har på flera håll aktörer som arrangerar utbildningen. Med ett obligatorium skulle däremot systemet/registret behöva uppdateras och göras mer lättillgängligt. NFB har i samband med tidigare utredningar och förslag markerat att de har resurser för ett utökat uppdrag för förarintyg. Deras befintliga och eventuellt framtida roll som utbildare för ett krav har även diskuterats av ett flertal aktörer. En ordentlig uppskattning av föreningens kapacitet skulle dock behöva göras.

5.2.2 Kostnader

Det har i flera sammanhang när förarbevis för fritidsbåt har diskuterats blivit klart att upprättningen av ett projekt som detta skulle bli kostligt. Detta konstateras bland annat i utredningen som gjordes 2014 (N2014/3447/TE, konsekvenser). För Transportstyrelsen bör kunna finansieras genom liknande men som propositionen föreslår, med utgångspunkten att detta faller om omprioriteringen som nämns inte är tillräcklig. Denna risk ökar med den större mängd ett krav för fritidsbåtar skulle innebära.

Kustbevakningens uppskattning för hur ett krav skulle påverka dem rent ekonomiskt är diffus. Effekten av kravet på vattenskoter kommer enligt propositionen inte bli särskilt stor och kontroll av intyg kan göras i samband med de brukliga kontrollerna. Detta bör kunna gälla även för ett krav på fritidsbåtar. För Polismyndigheten bedöms kostnaderna inte vara stora trots det som markerades i deras remissvar. Sjöpolisen med komplettering från Kustbevakningens nuvarande geografiska omfattning anses räcka trots att det i vissa sjöområden inte bedrivs verksamhet. I propositionen försvaras detta med att ett krav förväntas införliva hänsyns- och ansvarstagande hos förare utan någon större bevakning. Visserligen finns det en viss korrelation mellan områden utan Polis/Kustbevakning och låg trafikintensitet, men regler som inte införlivas har en tendens att inte följas. Områden som upplever låg närvaro från dessa kan köra obegränsat. Med ett nationsomfattande krav är det orimligt att endast bedriva kontroller på begränsade delar av Sveriges farvatten. En kompetensutveckling samt utökning av Sjöpolisens eller Kustbevakningens flotta är dock kostsamt.

Kompetensutveckling är ytterligare en parameter i frågan som har sin grund i vilken typ av utbildning ett krav skulle innebära. Förarintyget är sedan länge introducerat för både utbildare och förare, men även för brottsbekämpande myndigheter. En ny utbildning, såsom den för vattenskoter innebär att utbildare måste undervisas innan utbildningen kan presenteras för allmänheten.

Olyckor till sjöss är även en samhällsekonomisk kostnad. 2018 höjde Trafikverket det statistiska värdet av ett svenskt människoliv från dryga 24 till 40 miljoner kronor (SVT, 2018). Siffran relateras till trafiksäkerhet och baseras dels på skador som uppstår vid olycka,

hur hälsan påverkas, och den eventuella varaktigheten av hälsoförlust, dels vad individen är beredd på att betala för att öka säkerheten och förebygga olycka. Med detta i åtanke är varje person som omkommer på svenska farvatten även en ekonomisk kostnad.

5.3 Är det rimligt att implementera ett krav på förarintyg för fritidsbåtar?

Det som kan konstateras ur olycksstatistiken relaterat till förarintyg är som följer:

- Antalet dödsolyckor per år har minskat och är än så länge i en nedåtgående trend.
- Antalet larm som registreras per år har ökat men följer till viss del även den ökade mängden av fritidsbåtar.
- Det är tveksamt om de olyckor som slutar med dödsfall kan påverkas med ett förarintygskrav.
- 50% av de registrerade larmen kan sammankopplas med de förebyggande kunskaper ett förarintyg ger.
- En ytterst liten del av de registrerade personskadorna i samband med båtliv kan sammankopplas med de förebyggande kunskaper ett förarintyg ger.

Med den uppåtgående trenden av larm och ovissheten i de kommande årens utveckling över antal omkomna finns inget tydligt underlag för krav.

Ur sektionen kring fritidsbåtsförare kan följande slutsatser dras:

- Övriga nämnda alternativ till förarintyg har inte tillräckligt starka argument för att ytterligare diskuteras i detta arbete.
- Det finns en allmänt positiv inställning till krav på förarintyg, men intresset är större för att avgränsa kravet till snabbgående motorbåtar.
- I fallet av ett krav är det fler som vill att det ska baseras på förarintyget snarare än att vara en ny utbildning.
- Snabbgående motorbåtar, i detta fall båtar med maxhastighet över 15 knop utgör ungefär hälften av fritidsbåtsbeståndet och motorbåt är den vanligaste typen av båt som hamnar i olyckor.

Organisationer och myndigheternas åsikter i frågan är:

- I allmänhet positiva till att ställa krav på fritidsbåtar, med högre grad av tillstyrkan för snabbgående båtar som överstiger maxhastighet om 15 knop.

Intresset både för privatpersoner och i den privata samt offentliga sektorn är högt. Om ett krav skulle presenteras vore fler tillfredsställda om det var endast för snabbgående båtar. Detta sammanfaller med det olycksstatistiken pekar på om olyckor och är ett rimligt nästa steg med tanke på den snabba båtens likhet med vattenskotern. Många tycker att den primära lösningen bör vara att basera utbildningen på det befintliga förarintyget som administreras av NFB och lär även kosta samt kräva mindre omställning. Om dessa kostnader dessutom understiger eller motsvarar den samhällsekonomiska förlusten av ett människoliv är ett krav på utbildning inte omöjligt att införa.

Att framföra en farkost av något slag medför alltid risker. Oavsett om det är i luften, till sjöss eller på land finns det risk för olyckor. Mängden dödsolyckor och personskador i förhållande till den mängd båtar som vistas i svenska farvatten är låg och dessa parametrar skulle inte påverkas av ett krav på utbildning. Som tidigare diskuterat slutar dessutom få olyckor med

allvarliga skador eller dödsfall. 1221 larm på 864 200 sjödugliga båtar är en låg siffra och det är tveksamt om ett krav faktiskt skulle påverka siffrorna på någon större skala. Ett krav kan till viss del motverka olyckor, men obligatorisk utbildning är inte en säker lösning så länge det är en människa som kör. Som ett exempel omkommer 20–30 cyklister och 30–40 MC-förare varje år i trafiken (Transportstyrelsen, 2020). Utöver parametrar som tillgänglighet och kostnad av farkost är talen i närheten av snittet för omkomna inom båtlivet, trots de kontinuerliga satsningarna respektive utbildningskraven för cyklister och MC-förare. Ovissheten kring resultaten av ett krav gör det svårt att bedöma om det finns ett tillräckligt stort behov. Om det i nuläget inte förekommer tillräckligt starka kopplingar mellan ett krav på utbildning och minskning av olyckor samt omkomna finns inte heller belägg för att införa ett krav på förarintyg för fritidsbåt.

Sjösäkerheten kräver såsom all trafik till stor del eget ansvar och det finns i dagsläget fasta regler och normer för hur man ska bete sig till sjöss. De tas upp i utbildningen för förarintyg och för fritidsbåtar kan ansvaret helt enkelt innebära utbildning på eget initiativ. En åtgärd för att minska den upplevda bristen på sjösäkerhet skulle även kunna vara ett projekt såsom *Säkrare sjöliv 2020*. Projektet avslutades 2020 och det har än så länge inte presenterats några kommentarer eller resultat från detta, men det preciserade målet som sattes av Transportstyrelsen uppnåddes. En liknande satsning för de kommande åren men med inriktning att öka medvetenhet och antalet som frivilligt tar förarintyg kan i sig öka upplevd säkerhet och förbättra statistisk i svenska farvatten. Genom att nå ut till fritidsbåtsägare och förare genom mässor, försäljare, båtklubbar, och försäkringsbolag kan intresset för att på egen hand utbilda sig öka. Fortsätter däremot den ökning av dödsolyckor respektive larm som redovisats de senaste åren kan ytterligare åtgärder samt eventuellt krav åter vara relevant att utforska eller införa.

6. Slutsats

Syftet med detta arbete var att ta reda på om ett krav på förarintyg för fritidsbåtar är realistiskt att införa. Detta har gjorts genom att besvara frågorna:

- Finns det ett behov av att införa krav på förarintyg för fritidsbåtar?
- Finns möjligheten att införa ett krav på förarintyg för fritidsbåtar?
- Är det rimligt att implementera ett krav på förarintyg för fritidsbåtar?

Under arbetets gång har det konstaterats att det förekommer ett visst behov och att det finns en möjlighet att implementera krav i framtiden. Däremot finns det i dagens läge inte ett behov som motsvarar den insats som skulle krävas för att implementera ett obligatoriskt förarintyg. Analysen har visat att insatser för att öka kunskap bland båtägare via organisationer, båtförsäljare, och båtklubbar kan ge motsvarande effekt - Sjösäkerhetsrådets insats med att minska antalet omkomna genom att trycka på att bära flytväst och inte köra alkoholpåverkad har gett resultat.

7. Källförteckning

Riksarkivet (2018). *Samarbetskommittén för befrämjande av sjövätt*. Hämtad 2021-03-04 från <https://sok.riksarkivet.se/nad?postid=Arkis+a0973798-9ab7-11d5-a700-0002440207bb&s=Balder>

SVT (2018). *Nu värderas ett människoliv högre av Trafikverket*. Hämtad 2021-05-15 från <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/orebro/nu-varderas-ett-manniskoliv-hogre-av-trafikverket>

Transportstyrelsen (2021). *Båtmotorer*. Hämtad 2021-05-03 från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fritidsbatar/Batlivets-miljofragor/batmotorer/>

Transportstyrelsen (2020). *Statistik över vägtrafikolyckor - Nationell statistik (årsvis)*. Hämtad 2021-05-16 från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/statistik-over-vagtrafikolyckor/>

Transportstyrelsen (2021). *27 personer omkom till sjöss 2020*. Hämtad 2021-05-10 från <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2021/27-personer-omkom-till-sjoss-2020/>

[Båtlivsundersökningen 2010, 2015, 202 \(transportstyrelsen.se\)](#)

[Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsstatistik 2010–2020 \(sjofartsverket.se\)](#)

[Sjösäkerhetsrådets årsrapport 2018 \(transportstyrelsen.se\)](#)

[Sjösäkerhetsrådets årsrapport 2019 \(transportstyrelsen.se\)](#)

[Strategi säkrare båtliv 2020 \(transportstyrelsen.se\)](#)

8. Bilagor

8.1 Bilaga 1 - Enkätfrågor

Hur stor och snabb är din största/snabbaste båt? (Ungefär)
(Fritext)

Innehar du förarintyg för fritidsbåt eller motsvarande utbildning (eller högre)? *
Ja/Nej

Har du med din(a) båt(ar) gått på grund eller varit delaktig i kollision/incident till sjöss? *
Ja /Nej/Vill inte svara

Hur ställer du dig till krav på förarbevis för vattenskoter?
Skala 1–3 där 1 är negativt och 3 är positivt

Anser du att det borde införas krav på förarintyg eller körkort för fritidsbåtar? *
Ja/Nej
/Inte förarintyg, men någon annan typ av utbildning/Ja, under vissa förutsättningar (Dessa kan anges i nästa fråga)

Varför/Varför inte? Obs, frivillig fråga!
(Fritext)