

## Motion till riksdagen 2013/14:T450

av **Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (FP)**

# Det flytande kulturarvet

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de svenska traditionsfartygens och k-märkta fartygens vikt för bilden av Sverige som attraktiv turist- och sjöfartsnation.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att analysera effekterna av det svenska tolkningsbeslutet av direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik mot bakgrund av den vikt traditionsfartyg har för turism och den oerhört viktiga bilden av Sverige som sjöfartsnation.

## Motivering

När USA:s president Barack Obama den 5 september 2013 vaknade på Grand Hotel på Blasieholmen i Stockholm möttes han, när han tittade ut över Stockholms ström, vid anblicken av Riksdagshuset och Stockholms slott också, liksom vid färden över Strömbro till Gamla stan, av en rad vackra vita fartyg som under stora delar av året ger Stockholm dess karaktär – och få ges möjlighet att uppleva på vår jord:

*Det flytande svenska kulturarvet.*

Detta blir i Stockholm, dess skärgård och på många platser runt Sveriges långa kust en allt viktigare del av vårt lands profil, detta från en rad utgångspunkter, historiskt, kulturellt, ekonomiskt och – ej att förakta – skönhetsmässigt.

Efter det att regalskeppet Vasa, efter 333 år på botten av Stockholms ström, den 24 april 1961 åter bröt vattenlinjen – från början ett helt privat forskningsprojekt av Anders Franzén – har gamla fartyg i original varit en svensk attraktion för miljoner besökare.

Inte oväntat slogs 2011 rekord på Vasamuseet med över 1,2 miljoner betalande besökare.

## Fel! Okänt namn på

Om man bortser från Skansen, som är mer än ett museum, och Liseberg, mycket dito, är Vasamuseet det särklassigt mer frekventerade enskilda besöksmålet i Sverige, med 2012 omkring 25 procent fler besökare än 2006 och med ungefär var tredje besökare bosatt i annat land än Sverige:

2012	1 215 419 besökare.
2011	1 228 114 besökare.
2010	1 129 184 besökare.
2009	973 722 besökare.

Källa: Myndigheten för kulturanalys (30 april 2013).

Intresset för att med moderna metoder söka skeppsvrak i Östersjön är också omvittnat och oförminskat – och framgångsrikt. Det syrefattiga Östersjövattnet är i detta avseende en historisk tillgång.

Nybyggnationen i Göteborg i början av 2000-talet av Ostindiefararen, som sjönk utanför Vinga vid hemfärden från Kina 1745, måste också nämnas i detta sammanhang.

Låt oss också nämna Göta kanal, invigd 1832, en 190 km lång och med 598 slussar farled, vilken i motsats till de fartyg som trafikerat densamma, har kulturminnesskyddats.

Under 2012 uppmärksammades i Nynäshamn 1912 års olympiska segeltävlingar, där två OS-guldbåtar från 1912 deltog i OS-farvattnen än en gång, svenska Kitty och norska Taifun, beskådade av omkring 70 000 besökare.

Byggandet av ett svenskt u-båtmuseum i Karlskrona pågår, ett museum med planerad invigning under sommaren 2014. Huvudattraktionen blir 810-tonsfartyget HMS Neptun, känt från bordningen av sovjetiska flottans U137 i Karlskrona skärgård 1981. Den dåtida marina ytspänningen blir uppenbar för alla.

Äldre ångfartyg och segelbåtar spelar, liksom numera även fritidsbåtar, en viktig roll för bilden av Sverige – sådana fartyg i både Stockholms skärgård och andra kusttrakter har stor betydelse inte minst för den växande och ekonomiskt allt viktigare turistnäringen.

Det är Transportstyrelsen som, efter samråd med Statens maritima museer, beslutar om klassificering av kulturhistoriskt värdefulla fartyg. En kategori av stor vikt utgörs av traditionsfartygen. Klassningen har juridisk betydelse för fartygens rättigheter.

Kraven för att klassas som traditionsfartyg är att 1. traditionellt sjömanskap och traditionell teknik ligger till grund för fartygets framförande, 2. fartyget endera har a) kulturhistoriskt värde b) är en kopia av ett kulturhistoriskt värdefullt fartyg c) byggts så att traditionella färdigheter och traditionellt sjömanskap uppmuntras och främjas, 3. fartygsverksamheten inte har ett kommersiellt syfte.

Bland de fartyg som klassificerats som traditionsfartyg är ett antal fartyg i trafik (eller under reparation), här med byggnadsår:

1866	bogserbåten S/S Robert.
1868	passagerarångfartyget S/S Enköping.
1880	passagerarfartyget S/S Ejdern.
1897	ångbåtsfärjan S/S Djurgården 3.

## Fel! Okänt namn på

1897 passagerarslupen S/S Frithiof.  
1898 timmerbogserbåten S/S Östa.  
1900 passagerarfartyget S/S Norrtelje.  
1901 passagerarslupen S/S Tärnan.  
1903 passagerarfartyget S/S Mariefred.  
1906 passagerarfartyget M/S Östanå.  
1908 passagerarfartyget S/S Storskär.  
1909 passagerarfartyget S/S Drottningholm.  
1910 passagerarfartyget S/S Norrskär.  
1911 passagerarfartyget S/S Blidösund.  
1915 hamnisbrytaren S/S Sankt Erik.  
1925 passagerarfartyget S/S Saltsjön.  
1929 lotsbåten S/S Orion.

Det förtjänar noteras att Statens maritima museer, har, oberoende av Transportstyrelsen, k-minnesmärkt ovanstående S/S Enköping från 1868 och M/S Östanå från 1906 den 15 november 2011.

Utöver dessa sjutton traditionsfartyg verksamma runt Stockholm är också Motala Express – numera också flyttat till Stockholm – och Bohuslän i Göteborg, godkända traditionsfartyg.

Antalet k-märkta fartyg med spridning över hela Sverige, utöver de ovanstående, vittnar om intresse och attraktionskraft. Här finns t.ex. flodsprutan från 1880 Af Grebbestad, byggd i och numera hemmahörande i Grebbestad, galeasen Amalia från 1899, Dellen från 1861, och ångfartyget från 1873 Alma av Stavre.

Där finns även kulturminnesmärkta fiskefartyg, bogserbåtar, tullkryssare, skonare, torrlast- och segelfartyg, biggar och expeditionsfartyg.

Av särskilt intresse är alltså passagerarfartyget S/S Blidösund, ett funktionsdugligt fartyg som firade 100-årsjubileum 1911.

Orsaken är att detta traditionsfartyg genom en svensk myndighetstolkning av ett EG-direktiv från den 17 mars 1998 förhindras att trafikera den yttre skärgården. I en framställning från Båthistoriska Riksförbundet och Sveriges Ångbåtsförening till Kulturdepartementet 2010 aktualiserades bland annat tolkningen av EG-direktivet, som rör fartyg byggda före 1965, vari konstateras att andra länder har gjort andra tolkningar av detta EG-direktiv, vilket får den märkliga konsekvensen att utländska traditionsfartyg ”kan röra sig i svenska vatten medan de svenska traditionsfartygen som traditionellt trafikerat dessa vatten inte längre får göra detta, och det på grund av svensk tillämpning av samma regler”.

Om fara verkligen förelåg att svenskt rederi skulle riskera passagerares välfärd, skulle myndighetskrånglet kunna försvaras och förstås. Nu framstår det som blott och bart klåfingrighet i kombination med paragrafrytteri.

Regeringen har under senare år, bland annat anfört i trafikskottets betänkande 2011/12:TU9 och 2012/13:TU12 – godkänt av riksdagen så sent som den 2 maj 2013 – vidtagit åtgärder i den riktning som flera motioner förordat. Regeringen gav sålunda i juni 2010 Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram ett förslag till nya regler för traditionsfartyg (dnr N2010/2345/TE m.fl.) Den

## Fel! Okänt namn på

24 februari 2011 överlämnade Transportstyrelsen rapporten *Redovisning av uppdrag avseende traditionsfartyg* med förslag till förändringar för att underlätta för ideella organisationer att driva sin verksamhet, samtidigt som de grundläggande kraven på sjösäkerhet upprätthålls.

Likväl: s/s Blidösund får inte gå på djupa vatten längre.

När det gäller EU:s läckstabilitetskrav kan detta synas vara en så teknisk fråga att den alls inte hör hemma i riksdagen. Tolkningen av gällande EU-direktivet 98/18/EG har emellertid direkta konsekvenser för konkurrens- och näringsfrågor varför en diskussion är motiverad.

Läckstabilitetsdirektivet innebär att det införs ”en enhetlig säkerhetsnivå för människoliv och egendom på nya och existerande passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg när dessa typer av fartyg används på inrikes resor”. Mot detta finns ingen invändning. Med dessa enhetliga regler – som alltså skall tillämpas från Portugal och Grekland till Sverige och Finland – möjliggörs också ett öppnande av EU:s medlemsländers inre sjöfart också för andra medlemsländer inom ramen för EU:s inre marknad. Alla bör välkomna detta.

Detta direktiv gäller nya och existerande fartyg över 24 meters längd samt höghastighetsfartyg (artikel 3-1 a-c). Däremot gäller direktivet inte för ”ursprungliga historiska fartyg konstruerade före 1965 och kopior av sådana, företrädesvis byggda i de ursprungliga materialen (artikel 3-2 a).

Så långt är allt gott och väl. Men så tillkommer direktivets artikel 7 med möjlighet – utnyttjad av Transportstyrelsen och dess föregångare Sjöfartsverket – för enskilt land att skärpa säkerhetskraven nationellt: ”Om en medlemsstat eller grupp av medlemsstater anser att de tillämpliga säkerhetskraven bör skärpas i vissa situationer på grund av särskilda lokala förhållanden, och om de kan påvisa behovet av att göra detta, får de, under iakttagande av förfarandet i artikel 4, anta bestämmelser för att skärpa säkerhetskraven.”

Det är detta som skett i Sverige – och som förhindrar S/S Blidösund, som under 90 år klarat djupt vatten, att trafikera vatten som tidigare inte vållat båten, rederiet eller passagerarna minsta problem.

Denna tolkning i Sverige av EG-direktivet 98/18/EG innebär att omotiverad näringskada inträffat.

I vårt land har myndigheten, nu Transportstyrelsen, valt att – syftande till absolut säkerhet men åsidosättande av andra mål – utnyttjat direktivets möjlighet att skärpa säkerhetskraven för att tillämpa samma regelverk som för nya fartyg och sådana som byggts före 1965 eller också på traditionsfartyg som läckstabilitetskravets artikel 3 uttryckligen undantar.

Det innebär, skrev Båthistoriska Riksförbundet och Sveriges Ångbåtsförning, med viss erfarenhet av att framför just traditionsfartyg, att ett regelverk avsett att gälla moderna fartyg i ofta nya material kommit att tillämpas och gälla fartyg byggda för många år sedan, före och kring 1900, ”fartyg som utan större tillbud trafikerat sina vatten sedan slutet av 1800-talet”.

Regeringen har tagit intryck av den kritik som framförts – och i viss utsträckning uppenbart delats av trafiksutskottet (2011/12:TU9 s. 29) – men inte tillräckligt beaktat de kulturhistoriska värdena eller ekonomiska intressen, allt självfallet förutsatt att säkerhetsaspekten är tillgodosedd.

## Fel! Okänt namn på

Att, vilket ägarna till s/s Blidösund anför, för att gå medföra det antal passagerare som tidigare varit fallet och som ger underlag för bärkraftig ekonomi, tvingas vidta åtgärder som att installera vattentäta skott, svetsa igen vissa luckor och tynga fartyget med ballast, skulle innebära att fartyget till utseende och framförande förvanskas, detta utöver att det från ekonomiska aspekter är ogörligt med mindre en mecenat med outsinlig kassa infinner sig.

Det förtjänar i detta sammanhang påtalas att s/s Blidösund för ett femtontal år sedan fick dispens av Sjöfartsverket utan att sjunka vid några tillfällen samt att Göta kanalbåtarna, dessbättre för alla, undantagits från ombyggnadskraven.

Regeringen bör verka för att Transportstyrelsen omprövar sitt och förutvarande Sjöfartsverkets tolkningsbeslut av direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik.

Bakgrunden är den vikt traditionsfartyg har för skärgårdsboendes utkomstmöjligheter och den i alla avseenden viktiga turismen – utan vilken skärgården ekonomiskt inte kan leva.

För Stockholms skärgård, inte minst den del som omfattas av Roslagens många öar, farleder, badstränder, hamnar och bryggor, är fartyg i alla dess former av extrem vikt för bilden av denna del av vårt land men allra mest för de boendes utkomstmöjligheter.

Det är orimligt att en myndighetstolkning skall leda till näringsförbud om inte säkerhetsmotiv kan påvisas. Ty om det hos S/S Blidösund eller andra traditionsfartyg skulle föreligga säkerhetsproblem för besättning eller personal, skall naturligtvis Transportstyrelsen utfärda nyttjandeförbud – alldeles oavsett om fartygen är helt nya, 100 eller kanske rent av 102 år gamla.

”S/S Blidösund har möjlighet att köra i berörda vatten, dock under förutsättning av ett visst högsta antal passagerare” (mindre än 60). Det har anförts flera gånger som motiv för att inte påtala för regeringen det till näringsförbud gränsande myndighetstolkning av EU-direktivet.

Det är korrekt. Likväl innebär detta – utöver de ingrepp i fartygets historiska komposition som då nödvändiggörs måste göras – en ekonomiskt överkomlig ombyggnad för att kunna öka antalet tillåtna passagerare, 59, till det antal som fartyget en gång byggts för, cirka 200.

I praktiken betyder det ett genom en tolkning av ett EG-direktiv praktiskt näringsförbud i yttre skärgården.

Det är ingen bra tur- och turistpolitik.

Stockholm den 4 oktober 2013

*Gunnar Andrén (FP)*

*Barbro Westerholm (FP)*