

Motion till riksdagen 2009/10:T411

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

Blidösund

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att instruera Sjöfartsverket att ändra sitt tolkningsbeslut av EG-direktivet 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik mot bakgrund av den vikt äldre fartyg kan ha för turismen och skärgårdsboendes utkomstmöjligheter i skärgården.

Motivering

Äldre, äkta och unika ångbåtar spelar en mycket viktig roll för bilden av Stockholm och Stockholms skärgård, inte minst från turistiska utgångspunkter.

Ännu finns bland dessa traditionsfartyg ett antal fartyg i trafik eller under reparation (byggår och namn):

1866 bogserbåten S/S Robert.
1880 passagerarfartyget S/S Ejdern.
1897 ångfärjan S/S Djurgården 3.
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.
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.

Fel! Okänt namn på

Av särskilt intresse är i detta sammanhang S/S Blidösund. Orsaken är att detta traditionsfartyg genom en svensk myndighetstolkning av ett EG-direktiv förhindras att gå på djupt vatten. Om fara förelåg att fartyget skulle riskera passagerares välfärd, skulle myndighetskrånglet kunna försvaras och förstås. Nu framstår det som blott och bart klåfingrighet i kombination med paragrafrytteri.

Enligt vår mening bör regeringen instruera Sjöfartsverket att ändra sitt tolkningsbeslut av *EG-direktivet 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik* mot bakgrund av den vikt äldre fartyg kan ha för turismen och skärgårdsboendes utkomstmöjligheter.

För Stockholms skärgård – och inte minst den del som omfattas av Furusundsledens många kobbar och skär – är detta av extrem vikt, för bilden av denna vackra del av vårt land men allra mest för de boendes utkomstmöjligheter. Det är orimligt att en myndighetstolkning skall leda till direkta näringsförbud. Skulle däremot brister i s/s Blidösund eller andra traditionsfartyg föreligga så att säkerheten skulle vara i fara för passagerare eller personal, skall naturligtvis Sjöfartsverket utfärda nyttjandeförbud – alldeles oavsett om fartygen är helt nya, 99 eller rent av 100 år.

Trafikutskottet (2008/09:TU12) hade vänligheten att klargöra vad ett fartyg är och hur de kan delas in, av ostridig betydelse för s/s Blidösund: ”Ett fartyg är en farkost som är avsedd att användas till sjöss och som har skrov och konstruktiv styrförmåga (t.ex. ett roder). Enligt sjölagen delas fartyg in i skepp och båtar. Fartyg som har en största längd av minst 12 meter och en största bredd av minst 4 meter kallas skepp. Mindre fartyg kallas båt. Alla fartyg måste ha tillräcklig styrka, täthet och stabilitet samt godtagbar styrinrättning med hänsyn till fartområde och användning av fartyget.” Vidare underströk trafikutskottet att när det gäller äldre fartyg delas de in i dels sådana fartyg som drivs av frivilligorganisationer och inte används kommersiellt, traditionsfartyg, dels de som drivs kommersiellt. Vilka de första är beslutas av Sjöfartshistoria museet.

För de andra gäller dels Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om skrovkonstruktion, fribord och stabilitet (SJÖFS 2006:1), dels regleringen om fartområden.

Därtill kommer EG:s direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik och som innefattar möjligheter till undantag för traditionsfartyg. Men det är här problemet för s/s Blidösund uppstår: Sverige har genom Sjöfartsverket, i motsats till andra länder, valt att inte tillämpa dessa undantag! Vi anser att s/s Blidösund genast – och senast till 100-årsjubileet 2011 – skall tillåtas trafikera djupa vatten. I mer än 90 år har Blidösund haft rätt till oinskränkt rörelsefrihet och bör nu åter befrias från de rörelsebegränsningar som Sjöfartsverket med hänvisning till EG-direktivet från 1998 ålagt fartyget.

Den 15 april 2009 behandlade 2008/09 års riksmöte ett motsvarande förslag. Det nya som då inträffade var att riksmötet beslöt godkänna en ny motivering från kulturutskottet för att inte ge sin mening om förslaget att instruera Sjöfartsverket att inte inskränka rörelsebegränsningen regeringen till känna. Tidigare har ständigt hänvisats till Sjöfartsverkets tolkning av EG-direktivet,

Fel! Okänt namn på

nu blev motiveringen denna: ”s/s Blidösund har möjlighet att köra i berörda vatten, dock under förutsättning av ett visst högsta antal passagerare.” Resultat: Vi är bäst i klassen i hela Europeiska unionen – men till priset av att bl.a. s/s Blidösund inte får trafikera vatten där fartyget kört olycksfritt under 90 år tidigare. Så nu är det klarlagt: Det handlar om en tolkning av ett EG-direktiv. Sverige skulle mycket väl – om man ville – kunna tillåta s/s Blidösund och andra liknande fartyg (om det skulle vara aktuellt) att gå i andra vatten än de nu tillåts. Nu får äldre fartyg enligt Sjöfartsverkets tolkning bara utnyttjas kommersiellt i fartområde E, dvs. farvatten som är skyddade från påverkan av vågor från öppet hav, men inte i fartområde längre ut från kusten. Men om s/s Blidösund nu klarat det senare under 90 år – varför skall ett EU-direktiv sätta stopp för detta nu? Och tror någon att ägaren till s/s Blidösund vill köra i något vatten, oavsett hur långt ut från land det ligger eller hur djupt det är, om passagerarnas säkerhet skulle vara i fara!?

Stockholm den 1 oktober 2009

Gunnar Andrén (fp)

Barbro Westerholm (fp)