

Motion till riksdagen 2011/12:T407

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

S/S Blidösund och andra traditionsfartyg

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att instruera Transportstyrelsen att ändra det svenska tolkningsbeslutet av direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik mot bakgrund av den vikt traditionsfartyg har för skärgårdsboendes utkomstmöjligheter liksom för turismen och den oerhört viktiga bilden av en levande skärgård.

Motivering

Äldre, äkta och unika ång- och segelbåtar spelar en mycket viktig roll för bilden av Stockholm och Stockholms skärgård, inte minst ur turismsynpunkt.

Ännu finns bland dessa traditionsfartyg ett antal fartyg i trafik eller som är under reparation. Av särskilt intresse i detta sammanhang är passagerarfartyget S/S Blidösund, ett funktionsdugligt fartyg som firat 100-årsjubileum under 1911.

Orsaken är att detta traditionsfartyg genom en svensk myndighetstolkning av ett EG-direktiv förhindras att trafikera den yttre skärgården. Om fara förelåg att fartyget skulle riskera passagerares välfärd, skulle myndighetskrånglet kunna försvaras och förstås. Nu framstår det blott och bart som kläffingrihet i kombination med paragrafrytteri.

Enligt vår mening bör regeringen instruera Transportstyrelsen att ändra 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. Därtill kommer den personliga upplevelsen av den levande skärgården, motivet för så många konstnärliga bilder i text, tavlor och bilder:

Fel! Okänt namn på

kobbar och skär, härligt inbjudande vatten, lockande horisonter, vågor och vidder, fåglar, fisk och många andra arter, bryggor i små vikar, blågula flaggor som vajar från tiotusentals sommarhus, barn som leker i strandkanten, vackra båtar på fjärdarna – denna blomstrande uppräknings skulle kunna fortsätta nästan hur länge som helst.

För Stockholms skärgård – och inte minst den del som omfattas av Roslagens många öar, farleder, badstränder, hamnar och bryggor – är båtar i alla dess former 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 hos S/S Blidösund eller andra traditionsfartyg föreligga så att säkerheten skulle vara i fara för passagerare eller personal skall naturligtvis Transportstyrelsen utfärda nyttjandeförbud – alldeles oavsett om fartygen är helt nya, 99 eller rent av 100 eller kanske rent av 101 år gamla.

Trafikuskottets (2008/09:TU12) definition av vad ett fartyg är och hur de kan delas in är 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 trafikuskottet att när det gäller äldre fartyg delas de in i dels sådana fartyg som drivs av frivilligorganisationer och inte används kommersiellt, traditionsfartyg, dels sådana som drivs kommersiellt.

Såvitt avser kommersiella äldre fartyg gäller – eller snarast gällde – dels Transportstyrelsens (tidigare Sjöfartsverkets) föreskrifter och allmänna råd om skrovkonstruktion, fribord och stabilitet (SJÖFS 2006:1), dels regleringen om fartområden.

SJÖFS 2006:1 är sedan Transportstyrelsens tillkomst den 1 januari 2009 ersatt av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om skrovkonstruktion, stabilitet och fribord, TSFS 2009:114. Därtill kommer sedan tidigare – och det är detta direktiv som påverkar synen på vilka vatten traditionsfartyg i Sverige skall tillåtas trafikera – EG:s direktiv 98/18 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik. Detta EG-direktiv innefattar i sin tur möjligheter till undantag för traditionsfartyg. Men det är här problemet för S/S Blidösund uppstår: Sverige har genom Transportstyrelsens föregångare Sjöfartsverket, i motsats till andra länder, valt att använda sig av ett undantag till EG-direktivet och tillämpa samma regler på traditionsfartyg som på de kommersiella fartyg som är byggda efter 1965.

Vi gör gällande att paragrafrytteri här präglat myndighetsutövningen. De extra krav som ställts på svenska traditionsfartyg sker helt godtyckligt, oomtyckligt och i onödan.

Fel! Okänt namn på

Låt oss här därför granska EG-direktivet i detalj för att tydliggöra på vilken grund det svenska undantaget vilar:

1. Läckstabilitetsdirektivet gäller nya passagerarfartyg och existerande fartyg med en längd över 24 meter samt höghastighetsfartyg (artikel 3–1 a–c).
2. Däremot gäller det inte för ”passagerarfartyg konstruerade före 1965 och kopior av sådana, företrädesvis byggda i de ursprungliga materialen” (artikel 3–2 a).
3. Dock medger direktivets artikel 7 möjlighet till ytterligare säkerhetskrav: ”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 punkt 4, anta bestämmelser för att skärpa säkerhetskraven.”
4. Därmed är det klarlagt att den svenska myndighetstolkningen av EG-direktivet utgör ett avsteg från direktivets huvudlinje. Det skall alltså föreligga ”särskilda lokala förhållanden” för att säkerhetsbestämmelserna skall kunna skärpas. Några sådana föreligger inte och har därför inte heller redovisats av dåvarande Sjöfartsverket i dess beslut.

Vi anser mot denna bakgrund att S/S Blidösund genast – nu när fartyget trafikerat böljorna under 100 år – skall tillåtas trafikera den svenska ytterskärgården. I mer än 90 år hade Blidösund rätt till oinskränkt rörelsefrihet och bör nu åter befrias från de rörelsebegränsningar som Transportstyrelsens föregångare 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 varför riksdagen inte borde besluta att ge regeringen sin mening till känna att regeringen skulle instruera dåvarande Sjöfartsverket att inte inskränka rörelsebegränsningen. Tidigare har ständigt hänvisats till dåvarande Sjöfartsverkets tolkning av EG-direktivet, och nu blev motiveringen denna: ”S/S Blidösund har möjlighet att köra i berörda vatten, dock under förutsättning av ett visst högsta antal passagerare.”

Sanningen är att detta förutsätter stora, företagsekonomiskt oförsvarliga ombyggnader för att kunna öka antalet tillåtna högsta antalet passagerare, 59, till det normala antalet kring 200. I praktiken betyder det näringsförbud i yttre skärgården för S/S Blidösund.

Resultat: Vi är genom tillämpande av ett av svensk myndighet konstruerat säkerhetsundantag ”bäst” på detta område i hela Europeiska unionen – till priset av att bland annat S/S Blidösund inte får trafikera vatten där fartyget har kunnat framföras olycksfritt under 90 år tidigare och där fartyget på dispens från just Transportstyrelsens föregångare Sjöfartsverket några gånger tillåtits operera i yttre skärgården efter EG-direktivets ikraftträdande. 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 – till exempel yttre skärgården – än de nu tillåts. Nu får traditionsfartyg som

Fel! Okänt namn på

S/S Blidösund enligt nuvarande certifiering bara utnyttjas kommersiellt i fartområde E, det vill säga farvatten som är skyddade från påverkan av vågor från öppet hav, men inte i fartområden längre ut från kusten. Alternativet är att med mycket stora men ekonomiskt omöjliga ombyggnadskrav som möjliggör annan certifiering få godkännande från Transportstyrelsen att trafikera ytterskärgården.

Men om S/S Blidösund nu tillåtits det senare under 90 år och därefter på dispens vid några tillfällen – varför skall ett EG-direktiv från 1998 sätta stopp för det som varit tillåtet tidigare, som tillåtits på dispens därefter men som med den rigorösa tolkning som nu tillämpas utgör ett näringsförbud till men för hela skärgården?

Och tror någon att ägaren till S/S Blidösund eller andra traditionsfartyg vill köra i något vatten, oavsett hur långt ut från land det ligger eller om det handlar om innerskärgård eller ytterskärgård, om passagerarnas säkerhet skulle vara i fara!?

S/S Blidösund har kapacitet och kan bli den framtida vita skärgårdspärla hon varit under 100 år också de närmaste hundra!

Vi har tagit s/s Blidösund som exempel men vill betona att traditionsfartygen och även motsvarande segelbåtar, har en betydelse långt utöver den ekonomiska vinning eller förlust de åsamkar sina ägare. De har, uppbackade inte minst av Sjöfartsmuseet i Stockholm, en kulturell betydelse som ett vattenbaserat kulturarv som väcker känslor till liv som byråkratiska tolkningar av paragrafer aldrig kan ta kål på.

Stockholm den 5 oktober 2011

Gunnar Andrén (FP)

Barbro Westerholm (FP)