

## Motion till riksdagen 2008/09:T479

av Lars Hjälmered och Lars-Arne Staxäng (m)

# Särskilt regelverk för mindre fartyg

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av ett särskilt regelverk för mindre fartyg.

## Motivering

Sjöfart och båtliv är viktiga näringar i Sverige. Vi har en stor handelsflotta, omfattande hamnverksamheter och fritidsliv till sjöss som är spritt och mycket uppskattat.

I Sverige kan fartyg och båtar klassas som handelsfartyg, passagerarfartyg, fiskefartyg eller fritidsbåt. Regelverk för respektive fartygstyp är anpassad utifrån dess förutsättningar. Exempelvis är kraven för att framföra en fritidsbåt ganska modest medan krav omvänt är väsentligt högre för att få framföra ett handelsfartyg. Detta är rimligt. Att verka för och värna sjösäkerhet och sjövätt är en riktig inriktning.

Det finns dock ett antal problem som idag finns inbyggda i de olika regelverken, i denna motion nämns de som gäller handelsfartyg.

Reglerna är från början tänkta för större fartyg, vilket leder till att orimliga krav ställs på de mindre båtar som nyttjas kommersiellt. I flera delar av landet, exempelvis i Göteborg, finns en omfattande verksamhet där fritidsbåtar används kommersiellt för utbildningsändamål. Därmed är det handelsfartygens regler som gäller. Oavsett storlek på båtarna finns inga krav på att man ska bära flytväst, däremot måste det finnas räddningsvästar med lampa och två kammare. Mantågen behöver vidare vara minst 1,1 meter höga. En ”vanlig” räddningsflotte är inte accepterad.

Ju större båtarna blir, desto hårdare krav ställs på bemanning, säkerhetsutrustning och utbildning. Det finns internationella bestämmelser gjorda av IMO (International Maritime Organization), men Sverige har istället för att följa dessa gjort skarpare gränstragningar. Detta gör att utbildningarna inte är

**Fel! Okänt namn på**

anpassade efter de båtar som man ska köra, utan ofta efter större fartygs behov.

Svårigheterna som kommer av dessa regler gör att många i Sverige låter sina båtar gå under engelsk flagg, så att de istället kan följa engelska regler som är bättre anpassade. Andra väljer att driva sin verksamhet svart så att de helt slipper inspektioner, något som ställer till problem för dem inom branschen som vill göra rätt för sig.

I England har man skapat ett särskilt regelverk kallat "small commercial vessels" jämte regelverken för övriga fartygstyper. Samtliga mindre båtar, större yachter och traditionsfartyg (särskilt klassade kulturhistoriskt värdefulla fartyg) täcks in. Reglerna är hårdare än för fritidsbåt men inte så omfattande som för handelsfartyg. Ett liknande regelverk borde kunna införas i Sverige.

Småbåtsbranschen bör inkluderas i utformningen av detta regelverk. De vet vilka problem som finns, och hur man skulle kunna lösa dem. Annars finns risken att man återigen får tvingande bestämmelser som är omöjliga att följa i praktiken. Målet är naturligtvis ett regelverk som tar utgångspunkt i de faktiska förutsättningarna samtidigt som det värnar sjösäkerhet och sjövätt.

Stockholm den 6 oktober 2008

*Lars Hjälmered (m)*

*Lars-Arne Staxäng (m)*