

## Motion till riksdagen 2009/10:T349

av Lars Hjälmered och Lars-Arne Staxäng (m)

# Införande av ett särskilt regelverk för mindre fartyg

## Förslag till riksdagsbeslut

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

## Motivering

Varje år lär sig tusentals ungdomar och vuxna att segla på gamla segelskutor och utbildningsfartyg. De föreningar som driver dessa fartyg betyder mycket för svenskt båtliv. Olyckligtvis är verksamheten ifrågasatt av en klåfingrig och missriktad byråkrati.

I Sverige finns ett flytande kulturarv i form av segelfartyg och andra traditionellt byggda fartyg. På västkusten drivs några sådana fartyg sedan decennier tillbaka av föreningen Mot Bättre Vetande (MBV) och Stiftelsen Svenska Kryssarklubbens Seglarskola. Det finns dessutom en del företag som kommersiellt bedriver utbildningsverksamhet, exempelvis Sjösportsskolan som utbildat personer inom sjöliv i Göteborg sedan 1967.

Fartyg och båtar kan i Sverige klassas som handelsfartyg, fiskefartyg eller fritidsbåt. Ett handelsfartyg kan sedan vara passagerar- eller lastfartyg och tilläggsklassas som traditionsfartyg. Regelverk för respektive fartygstyp är anpassad utifrån dess förutsättningar. Kraven för att framföra en fritidsbåt är 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.

Problemen traditionsfartygen nu möter är att internationella regler tillämpas så att en gammal segelskuta klassas som ett handelsfartyg och därmed måste uppfylla alla de krav som ställs på ett sådant. För en oceangående oljetanker är reglerna rimliga och lätta att uppfylla. Däremot är det svårt eller omöjligt att klara reglerna för en förening vars verksamhet, likt MBV och

**Fel! Okänt namn på**

Kryssarklubbens seglarskola, bygger på ideella krafter. De privata företagen får problem med reglerna då de använder "vanliga fritidsbåtar". Då utbildning sker ombord ska en sådan båt helt plötsligt uppfylla regler som för ett stort containerfartyg. Det är oftast omöjligt att leva upp till.

Syftet med de svenska reglerna är att främja sjösäkerhet. Staten riskerar nu att rycka undra mattan för traditions- och utbildningsfartyg. Man siktar högt, omöjliggör verksamheten och får en sämre sjösäkerhet i praktiken.

Problemen går att lösa enkelt och med god sjösäkerhet. Exempelvis har England, som verkar under samma internationella regler, skapat en särskild fartygsklass för utbildningsfartyg, stora privata båtar och gamla segelskutor. Reglerna är hårdare än för en liten privat båt, men samtidigt mildare än för handelssjöfarten. Engelsmännen har också skapat en särskild utbildning, "Yacht Master", som ger behörighet att framföra fartygen och som är internationellt gångbar. Med engelska regler hade inte skutföreningar och företag suttit i den rävsax man gör idag.

Sverige bör omgående införa ett separat regelverk för mindre fartyg, t ex traditionsfartyg, som man gjort i exempelvis England och Tyskland. Det förutsätter dock ett stopp på klåfingrig och missriktad byråkrati. Regeringen bör ge Sjöfartsverket och Transportstyrelsen i uppdrag att införa ett särskilt regelverk enligt ovan med tillhörande utbildning och behörigheter. Om en förändring kommer till stånd kan åtskilliga ungdomar och vuxna lära sig segla på segelskutor och utbildningsfartyg också i framtiden.

Stockholm den 1 oktober 2009

*Lars Hjälmered (m)*

*Lars-Arne Staxäng (m)*