TRANSPORT STYRELSEN

Datum
2025-10-14
Handläggare
Pernilla Wallin
Sjö- och luftfart

Historiska fartyg i yrkesfart

Behörigheter

Båthistoriska Riksförbundet

Historiska fartyg i yrkesfart omfattas i dag av samma krav på behörigheter, bemanning och sjötjänstgöringstid som moderna fartyg. Det innebär att befäl och besättning behöver uppnå sjötid enligt TSFS 2011:116, vilket i praktiken är svårt för fartyg som endast används säsongsvis. Dessutom är det ofta svårt att rekrytera personer som både har giltiga moderna certifikat och den praktiska erfarenhet som krävs för att manövrera ett historiskt fartyg.

Transportstyrelsen

År 2010 påbörjades ett arbeta med att ta fram särskilda behörigheter för traditionsfartygen. Sedan många år tillbaka finns nu femton olika behörighetstyper anpassade till dessa fartyg. För de här behörigheterna har både kravet för erhållande och kraven för att kunna bibehålla (förnya) dessa anpassats till de förhållanden som gäller ombord i traditionsfartygen. Dessa behörigheter gäller när fartygen nyttjas som ett traditionsfartyg, och i vissa fall också när fartygen används som ett yrkesmässigt fartyg. Normalt gäller annars samma bemanningskrav i historiska fartyg som för övriga yrkesmässiga fartyg.

Transportstyrelsen är medveten om att det är särskilt svårt att hitta behörig personal för tjänstgöring i maskin på ångfartyg, tex behöriga tekniska chefer och eldare. Därför har det i lagstiftningen skapats förutsättningar för att kunna använda de anpassade maskinbehörigheterna för traditionsfartyg även då fartyget används i ren yrkesmässig trafik. För att ytterligare mildra problemet med att hitta behörigt maskinbefäl på ångdrivna traditionsfartyg som tjänstgör i inre fart har Transportstyrelsen arbetat fram en vägledning som möjliggör en hantering av undantag (dispenser) på ett likvärdigt och enkelt sätt.

Certifikat och tekniska krav

Båthistoriska Riksförbundet

Historiska fartyg måste uppfylla samma krav på konstruktion, utrustning, rigg, maskin och säkerhet som moderna fartyg. I praktiken innebär detta att fartyg måste byggas om för att uppfylla certifikatkraven enligt fartygssäkerhetslagen, vilket kan leda till förvanskning eller total förlust av autentiska delar. Följden kan också bli att åtgärderna är så pass

TS2500, v2.3, 2018-03-26

resurskrävande att ägaren till ett historiskt fartyg tvingas upphöra med yrkesverksamheten.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) reglerar hur fartyg i nationell sjöfart ska vara utformade, utrustade, underhållna och kontrollerade samt hur det systematiska sjösäkerhets- och arbetsmiljöarbetet ska bedrivas.

Föreskrifterna är funktionsbaserade, vilket innebär att de anger vilken säkerhetsnivå som ska uppnås snarare än exakta tekniska lösningar. Det ger redaren möjlighet att visa ekvivalenta eller alternativa lösningar utifrån fartygens konstruktion och verksamhet. Regelverket omfattar svenska passagerarfartyg och andra fartyg med en skrovlängd på minst fem meter som används i nationell trafik, men undantar bland annat fartyg som omfattas av internationella säkerhetskonventioner och vissa fritidsfartyg.

Föreskrifterna omfattar målbaserade bestämmelser om utformning, konstruktion, stabilitet, maskineri, el, brandskydd, arbetsmiljö, livräddningssystem, kommunikation, navigation, miljöskydd och sjukvård ombord. De ställer krav på egenkontroll, periodisk besiktning, dokumentation och rapportering till Transportstyrelsen. Redaren ansvarar för att säkerheten upprätthålls genom fortlöpande kontroller och att avvikelser hanteras.

Regelverket möjliggör en riskbaserad och proportionerlig tillämpning, där säkerhet kan uppnås med hänsyn till fartygets konstruktion och användning.

Skatter och avgifter

Båthistoriska Riksförbundet

Historiska fartyg belastas av samma avgifter som moderna yrkesfartyg – för besiktning, registerhållning, samt personliga certifikat. De samlade kostnaderna blir ofta så höga att de hotar verksamhetens fortlevnad.

Det utgår ingen avgift för sjövärdighetsbesiktning av de fartyg som går i yrkestrafik och som är både k-märkta och t-klassade. (24 kap. 12 §TSFS 2016:105)

Museiorganisationer betalar ingen avgift för registerhållning av sina järnvägsfordon (3 kap. 2 §~~TSFS 2016:105~~ TSFS 2024:78)

Transportstyrelsen

Transportstyrelsens avgiftssystem är byggt på principen om full kostnadstäckning och tar inte hänsyn till samhällsnytta eller kulturarvsintresse.

Historiska fartyg belastas dock inte av samma avgifter för besiktning om de är klassade som traditionsfartyg eller är K-märkta. För dessa utgår ingen årsavgift.

För fartyg som är klassade som traditionsfartyg utgår endast löpande taxa för den periodiska tillsynen, bottenbesiktning eller skrovbesiktning i samband med att arbetet utförs.

För fartyg som är klassade som traditionsfartyg och är K-märkta utgår ingen avgift för den periodiska tillsynen, bottenbesiktning eller skrovbesiktning. (23 kap. 11 § TSFS 2024:78)

Arbetsmiljö, säkerhet och utrustning

Båthistoriska Riksförbundet

Regelverket för skyddsanordningar, trappor, lejdare och livräddningsutrustning är anpassat till moderna fartygskonstruktioner och material. För att uppfylla kraven krävs ofta förändringar som påverkar fartygens autenticitet.

Transportstyrelsen

Se ovan om TSFS 2017:26

Dokumentation och pantsättning

Båthistoriska Riksförbundet

Efter lagändringen i sjölagen (1 kap. 2 §) kan endast fartyg längre än 24 meter registerpantsättas. Mindre historiska fartyg saknar därmed möjlighet att användas som säkerhet vid lån eller investeringar.

Detta har försämrat de ekonomiska förutsättningarna för ägare och föreningar som behöver finansiera reparationer. Fartyg mellan 12–24 meter hamnar i ett rättsligt vakuum.

Transportstyrelsen

Denna fråga behandlades i den proposition (prop. 2016/17:205) som togs fram av regeringen och beslutades av riksdagen inför lagändringarna i sjölagen den 1 februari 2018. Av propositionen framgår det att fartyg med en största längd mellan 12 och 24 meter och med en största bredd om fyra meter, till följd av den nya definitionen av skepp, inte kommer att behöva

eller kunna pantsättas med hjälp av den kostsamma och administrativt svårhanterliga pantsättningen genom inteckningar. Vidare framförs det i propositionen att de vid den tidpunkten såg att risken för att det skulle bli svårare att finansiera köp av dessa fartyg som liten. De argumenterade för att mindre rederier som innehar små fartyg har möjlighet att köpa fartyg med äganderättsförbehåll alternativt att ställa säkerhet i form av exempelvis företagshypotek. En möjlighet som fanns redan innan den 1 februari 2018. Vad gäller privatpersoner anför de i propositionen att det finns möjlighet att köpa fartyg med äganderättsförbehåll eller ställa säkerhet i form av exempelvis fast egendom.

För att det ska vara möjligt att ta ut inteckningar i fartyg med en största längd mellan 12 och 24 meter behövs det lagändringar.

Miljöbestämmelser och materialanvändning

Båthistoriska Riksförbundet

Historiska fritidsbåtar omfattas av samma miljökrav som moderna, inklusive förbud mot utsläpp av toalettavfall och begränsningar kring användning av traditionella färger, oljor och bottenfärger.

Reglerna främjar miljöskydd men kan samtidigt motverka bevarandet av äldre material och metoder. När traditionella färger förbjuds eller blir svåra att använda kan skrov och konstruktioner ta skada, vilket hotar fartygens kulturhistoriska integritet.

Intresset för att äga, använda och bevara historiska fritidsbåtar, som inte är ombyggda för att kunna förvara sitt avfall ombord eller som har små septiktankar, kan minska eftersom operationsradien blir begränsad.

Fritidsbåtar byggda före år 1965 och som är k-märkta (i enlighet med Statens maritima museers kriterier för k-märkning av fritidsbåtar) får släppa ut toalettavfall om utsläppet sker minst en halv nautisk mil från närmaste land. (11 kap. TSFS 2010:96)

T-klassade fartyg har ett generellt undantag från Sjöfartsverkets kungörelse om bostäder och ekonomilokaler m.m. på fartyg i fråga om krav på moderna hyttutrymmen och VA-standard. (SJÖFS 1970:A4)

Transportstyrelsen

För fritidsbåtar som är k-märkta finns vissa undantag från gällande miljöregler. Nedan sammanfattas vad som gäller för utsläpp av toalettavfall, användning av tennorganiska föreningar (TBT) och hantering av äldre färger på träskrov.

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:96), kapitel 11a §6, gäller följande undantag:

Fartyg som är byggda före 1965 och k-märkta enligt Statens maritima museers kriterier får släppa ut toalettavfall om utsläppet sker minst en halv nautisk mil från närmaste land. Utsläppet ska dock alltid ske så långt från land som möjligt.

För andra fritidsbåtar, som inte är k-märkta, gäller förbud mot utsläpp av toalettavfall. Det är dock viktigt att notera att föreskriften förbjuder själva utsläppet, inte förekomsten av en toalett ombord. En båtägare kan därför välja att inte använda sin toalett inom svenskt territorialvatten (12 nautiska mil). Om en båtägare vill kunna använda sin installerade toalett utan dessa begränsningar krävs att båten uppfyller kraven för k-märkning.

Förbudet mot tennorganiska föreningar på båtskrov gäller alla fritidsbåtar, även k-märkta. Om skrovet innehåller TBT måste dessa ämnen tas bort eller kapslas in så att inget läckage kan ske, i enlighet med AFS-förordningen artikel 5.2. Eftersom det kan vara problematiskt att blästra träskrov kan sanering istället göras med färgborttagnings-medel som löser upp äldre färglager.

I Transportstyrelsens rekommendationer för sanering av båtskrov anges att samma regler gäller för träbåtar som för plastbåtar när det gäller TBT och andra biocider, till exempel koppar. Läckage får inte förekomma, och för båtar som har sin huvudsakliga förtöjningsplats i Bottniska viken norr om Örskär eller i inlandsvatten (sötvatten) finns inga godkända biocidfärger.

Många äldre träbåtar är behandlade med blymönja för att skydda mot fukt och röta. Blymönja räknas som en allmänkemikalie och omfattas därför inte av biocidproduktlagstiftningen. Transportstyrelsen och övriga berörda myndigheter lämnar inga särskilda rekommendationer gällande användning av blymönja.

Tillgång till infrastruktur och bränsle

Båthistoriska Riksförbundet

Många kust- och insjökommuner saknar kajplatser, varv och verkstäder för historiska fartyg. Dessutom får icke-kommersiella aktörer inte använda grön (lågskattad) diesel, vilket leder till kraftigt ökade driftskostnader.
Den bristande infrastrukturen gör det svårt att bedriva underhåll och ta emot passagerare. Bränslekostnaderna gör att ideella föreningar ofta tvingas minska trafiken eller lägga ned verksamheten helt.

Transportstyrelsen

Frågan ingår inte i Transportstyrelsens uppdrag.