



**Svenska
Båtunionen**



**Svenska
Kryssarklubben**



Sjökortslyftets konsekvenser för båtlivet

Svenska sjökort uppdateras för närvarande enligt IHO:s standard FSIS-44 med syftet att öka sjökortens kvalitet ur handelssjöfartens perspektiv. De uppdaterade korten för sträckan Bottenviken – Stockholms norra skärgård har presenterats nyligen. För fritidsbåtlivet och för flera andra medlemmar i Sjösäkerhetsrådet menar vi att den svenska tillämpningen av FSIS-44 leder till betydande kvalitetsförsämringar. Några exempel på sådana försämringar som våra funktionärer upptäckt finns i bilagorna 1 och 2. Dessa är enbart exempel som snabbt tagits fram, det finns betydligt fler.

Sverige har stora skärgårdsområden där det finns en omfattande sjötrafik utanför de stora farlederna. Fritidsseppare, skärgårdsboende, fiskare, marinen, räddningstjänst, sjötaxi, tillsynsmyndigheter, näringsliv m fl. är alla beroende av bra sjökort. Dessa har använt sjökort baserade på sjömätningar och på samlade erfarenheter från hundraårig verksamhet. Tillgängligheten till grunda vatten är viktig.

De nya sjökorten över grunda områden är baserade på fotobildtolkning utan mätningar i fält har enligt vår mening, fått orimliga konsekvenser. Nya uppgifter om hinder som grund, bränningar och uppgrundningar som har förts in saknar motsvarighet i verkligheten. På några platser saknas kända grund eller är grund felplacerade. De nya sjökorten innebär en väsentligt försämrade tillgänglighet till grunda områden, vilket kan tvinga skeppare till omvägar på öppet vatten, vilket kan medföra risker vid dåligt väder. Många utflyktsmål och naturhamnar blir med de nya sjökorten otillgängliga för andra friluftsutövare än de som besitter lokalkännedom.

Båtlivsorganisationerna utgår ifrån att Sjöfartsverket delar vår uppfattning om att sjökort skall vara korrekta. Vår mening är att den fortsatta utgivningen av uppdaterade sjökort bör stoppas till dess att Sjöfartsverket kan garantera god kvalitet även för båtlivet. De nytryckta Båtsporkorten för Stockholms skärgård bör återkallas, till dess att fel åtgärdats och en lösning för hanteringen av omätta, grunda vatten kan presenteras.

Ett förslag är att göra på samma sätt som i Finland: Transport- och kommunikationsverket, Traficom, som ansvarar för utgivningen av sjökorten i Finland har, enligt vad vi erfarit, enbart tillämpat den nya standarden FSIS-44 på handelssjöfartens farleder men låtit äldre sjökortsdata ligga kvar utanför dessa. Ansvariga myndigheter i Finland verkar här ha funnit en väg för att tillgodose den mindre sjöfartens behov.

Båtorganisationerna framhåller ofta betydelsen av att uppdatera sjökorten för ökad säkerhet. Om Sjöfartsverket väljer att sälja sjökort till båtlivet som vi anser har betydande brister kan vi inte med gott samvete rekommendera våra medlemmar att uppdatera eller köpa nya sjökort. Vi kan inte stå bakom sjökort som vi vet har fel och som försvårar navigationen i skärgårdarna och kustnära vatten.

Frågan om sjökort är viktig för våra ca 300 000 medlemmar och vill med denna gemensamma skrivelse tydliggöra det. Samtidigt är vi måna om att fortsätta den påbörjade dialogen med Sjöfartsverket och sätta en gemensam kurs framåt mot bättre sjökort och ett säkrare båtliv.

Kerstin Andersson
Ordförande

Christer Eriksson
Ordförande

Olof Granander
Ordförande

Svenska Kryssarklubben

Svenska Båtunionen

Svenska Seglarförbundet