

Envishet är en dygd – även på sjön

VARFÖR HAR OLIKA myndigheter skilda definitioner av vad som är ett fartyg?

Hur kan en statlig fartygsinspektör slå fast att en pråm utan roder har "styrinrättning av vedertaget slag"?

Varför tror en så kallad sjöåklagare att bruttoton är ett mått på vikt?

Anser Kustbevakningen verkligen att de kan belägga ett flytetyg med "nyttjandeförbud"?

Hur kommer det sig att Transportstyrelsens jurist tolkar lagen på ett sätt gentemot allmänheten, och på ett diametralt motsatt sätt i brev till Näringsdepartementet?

Jag inser att ovanstående frågor kan få mig att framstå som rättshaverist. Men jag har grubblat på dem i några år nu, medan jag på nära håll följt fallet med pråmägaren Tobias Sjödén i Furusund.

Han bygger bryggor, har en pråm han köpt i Finland, renoverat för dyra pengar och på uppmaning av myndigheterna försökt registrera i vad han trodde var laga ordning.

Tji fick han.

Antingen skulle han bevisa att pråmen aldrig haft styrinrättning i Finland, eller kartlägga ägarkedjan tillbaka ända sedan den byggdes. Men varvet var nedlagt, säljaren död och det finska sjöfartsverket ointresserat av att hjälpa till.

Efter årtal av brevväxling mellan Tobias och Sjöfartsverket och Transportstyrelsen slog Kustbevakningen till. Tobias skulle inte få använda pråmen längre. Han var inte ensam om ha hamnat i samma Moment 22, men han blev ett pilotfall.

Polisen utredde, det blev åtal för brott mot Fartygssäkerhetslagen.

Tobias vann i tingsrätten, som slog Transportstyrelsen på fingrarna. Han vann i hovrätten. Och, eftersom Justitiekanslern, JK, vägrade ge honom ersättning för förlorad inkomst medan pråmen legat stilla, vann han, med hjälp av advokat Jan Thörnhammar, också i tingsrätten. JK fick stryk, och dömdes att betala skadestånd för att staten gjort fel.

Men staten vore inte staten om det skulle gå så lätt.

Nu är den domen överklagad av JK. Och månaderna blir till år, som läggs på varandra. Inför de kommande förhandlingarna har Tobias advokat också överklagat, och vässat argumentationen ytterligare. Han är beredd att gå till Europadomstolen om så krävs, där har han vunnit fler fall än någon av sina kolleger.

Skälen till krånglet då? Ja, jag inser att det bör finnas någon form av register för yrkesmässiga pråmar. Det handlar om säkerhet. Men pråmar kan inte liknas vid Finlandsfärjor eller Waxholmsbåtar, bara för att det inte finns andra regelverk som passar.

Man behöver inte vara libertarian för att tycka att staten ska anpassa sig till medborgarna och deras möjligheter att försörja sig – inte tvärtom.

Tobias suckar, men inser att envishet är en dygd, även på sjön.

Robert Aschberg



Robert Aschberg är TV-producent och journalist med ett stort eget båtintresse. Han är även medlem i Sjöräddningssällskapets styrelse.

I Båtliv är Robban krönikör med rätt att tycka till. Om du har åsikter eller tips så kan du maila honom på adressen Robert.Aschberg@batliv.se



Två nya båtar från Micore

MICORE FRÅN LIDKÖPING har två nya båtmodeller på gång. De är baserade på samma skrov och vänder sig delvis till lite olika kunder.

Micore 460 Fishing är främst av sedd för fritidsfiskare. Båten på

bilden är utrustad med Hondas uppfräschade version av 50 hk, ekolod samt en elmotor.

Både 460 Fishing och Flexibel visas på båtmässorna i vår.

www.micore.se



Elbåt i ny version

DEN FINSKA ELBÅTEN Merione [sid. 40–43] finns nu i en ny och mer öppen version. Den nya modellen är en "Sports commuter" avsedd för lätta transporter till exempel i hamnar eller i skärgården. Den passar även bra för alla sorters vattensport. Den nya modellen lanseras med en mindre Torqeedo motor på 33–66 kW beroende på kundernas önskemål. Priset är närmare 1 Mkr inklusive moms. För det relativt höga priset får kunden en modernt byggd båt byggd i epoxy och försedd med eldrift.

www.savoy.nu

Ny AIS från True Heading

TRUE HEADING HAR utvecklat en ny AIS för fritidsbåtar, AIS CTRX GRAPHENE. Den har unik ny funktionalitet.

Det har tidigare saknats enkla system för att ombord på fartyg och båtar få ett alarm på att någon råkat illa ut. Den nya transpondern är den första på marknaden som har detta inbyggt och integrerat i enheten.

www.trueheading.se



Ny generation VesselView

VESSELVIEW 903 är Mercurys största och mest avancerade multifunktionsskärm. Den har ett bildförhållande på 16x9 och högupplöst pekskärm i glas med en bländningsreducerande beläggning och dimbar belysning.

I likhet med VesselView 703, som lanserades 2017 på båtmässan i Miami, innefattar den nya och avancerade tekniken alla Simrad-tillbehören för produktsortimentet Go9: Radar, ekolod, Fish Finder-omvandlare, AIS, Bluetooth-kapacitet med mera.