

Ökad kontroll för vattenskoter

Infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) har uppfyllt sitt löfte att skapa ordning och reda på sjön, åtminstone vad gäller vattenskoters framfart på vattnet. Flera lagändringar har gjorts under senare tid, bland annat en åldersgräns på 15 år och från 1 maj i år krav på vattenskoterförarbevis. Text: Lars Afzelius Foto: Kustbevakningen

POLISEN OCH Kustbevakningen har fått möjlighet att omgående dra in ett förarbevis för vattenskoter på plats. De kan utfärda böter för den som kör utan förarbevis och bötfälla vid vårdslös eller onödigt störande körning.

Infrastrukturministern verkar dock ha valt ut ett fåtal skoterförarens beteende som grund för sin lagstiftning. Det borde vara lagstiftning som styr vårt beteende till sjöss och det mesta är redan reglerat i både Sjölagen och Sjötrafikförordningen.

Vattenskotern är en både kul och spännande farkost. Den ger kickar, attraherar yngre, är lätt att köra och ger möjlighet att testa tänja lite på gränserna.

Samtidigt glömmar ministern bort alla andra snabba farkoster med liknande egenskaper och hastighetsområden, till exempel RIB-båtar och daycruisers. Vem som helst kan köra en sådan utan krav på vare sig åldersgräns eller dokumenterad kompetens.

Den första förordningen tillkom 1993, men giltigheten ifrågasattes av en EU-domstol och därmed försvann intresset att verka i förordningens anda. Efter flera års utredande tillsattes 2016 åter en utredning om obligatoriskt förarbevis för vattenskoter. Flera remissinstanser, bland andra Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet, hävdade tidigt att det ska gälla alla snabba farkoster som kan köras med en hastighet av 35 knop eller mer. Efter sex års utredning vet vi nu att det bara är vattenskotern som intresserar infrastrukturministern.

HANS ÖHLUND, ordförande i Svenska Båtunionens sjösäkerhetskommitté, tycker att det är tråkigt att politikerna inte lyssnat på representanterna för båtlivet. De brinner ju för säkerheten till sjöss.



Det kommer att läggas mer krut på kontrollverksamhet till sjöss med skarpa verktyg för ingripanden.

– Då hade förarbeviset kunnat införas långt tidigare, blivit mindre krångligt och billigare för den som kör vattenskoter. I Sverige har vi haft en modell där ideella organisationer, myndigheter och politiker samarbetar. Den har fungerat bra, så låt oss fortsätta på det viset framöver också, säger Hans Öhlund.

TRANSPORTSTYRESLEN HAR I sina föreskrifter reglerat utbildningens omfattning och ungefärlig tidsåtgång för det nya förarbeviset för vattenskoter. Det finns övergångsbestämmelser, som tillåter den som har förarintyg för högfartsbåt eller kusterskepparintyg utfärdade av Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) före 30 april 2022 att framföra en vattenskoter till och med 30 april 2023. Ovanstående kompetens ger också

möjlighet att ansöka om förarbevis för vattenskoter senast vid samma tid.

Våra grannländer har likande regelverk som Sverige. I Norge och Finland dock med skillnad att regelverket gäller alla snabbgående fritidsbåtar. I Norge krävs förarbevis för att få framföra båtar längre än 8 m eller med en motor på minst 25 hk och ett ålderskrav på minst 16 år. Finland har ett registreringskrav för alla farkoster över 5,5 m eller med en motorstyrka på minst 20 hk. Den som framför en sådan farkost ska vara minst 15 år gammal och ha erforderliga kunskaper och färdigheter, men vem avgör det?? I Danmark finns det ett ålderskrav på 16 år för vattenskoter, krav på förarbevis samt att vattenskotern är ansvarsförsäkrad.

Nu återstår en omfattande

utbildningsverksamhet. Den som är smart skaffar sig omgående ett förarintyg hos närmaste studieförbund eller utbildningsanordnare för att sedan utnyttja gällande övergångsbestämmelser.

Räkna också med att polis och kustbevakning kommer att lägga mer krut på sin kontrollverksamhet till sjöss eftersom de har fått skarpa verktyg för sina ingripanden. Glöm heller inte den tipsande allmänheten som med sina utmärkta mobilkameror kan filma och sprida information om till exempel buskörningar. Välj i så fall vatten där varken boende eller annan båttrafik störs, när du ska testa dina gränser.

LÅT OSS HOPPAS på ett sjömannamässigt beteende från alla vid rodret på snabbgående farkoster och därmed få ingripanden från våra uniformerade vänner. ☺

I takt med tiden...

GOD FORTSÄTTNING OCH låt oss se fram emot en skön båtsäsong tillsammans!

En kommentar till senaste krönikan med rubriken SBU och SXX – en bra kombination. För första gången under alla år som undertecknad har skrivit krönikor i Båtliv, har inte en enda läsare hört av sig med inlägg eller synpunkter. Det blev inte riktigt den väntade reaktionen och slutsatsen för min del är att umgänget fungerar utmärkt och att alla tillsammans bidrar till ett värdigt och lustfyllt båtliv.

ÅRETS FÖRSTA KVARTAL är den tid då de flesta båtklubbar, båtförbund och Svenska Båttunionsen (SBU) har sina årsmöten. Då kan man använda sina demokratiska rättigheter och möjligheter för att påverka det man brinner för.

Fastställda stadgar styr årsmötets innehåll och vill någon behandla någon speciell fråga måste den ofta anmälas i god tid före mötet. Normalt diskuteras och beslutas om årets olika verksamheter i form av motioner och propositioner, avgifter, räkenskaper och till sist val av ledamöter till olika förtroendeposter. När årsmötet avslutas tar den nya styrelsen över stafettpipen för ett nytt verksamhetsår. Alltså en till synes demokratisk och öppen process, men hur ser den ut i verkligheten?

En viktig fråga är när båtklubben får tillgång till aktuella båtförbunds- och SBU-handlingar att ta ställning till vid sitt årsmöte. Dessa handlingar med åtföljande diskussioner ligger ju till grund för vad båtklubben ska hävda på förbundets årsstämma och som kan bli mandat för hur ett förbund ska agera på kommande Båtriksdag.

Min erfarenhet säger att medlemmarna sällan har tillgång till verksamhetsplaner, budget och motioner mm i så god tid före det egna årsmötet att dessa kan behandlas. Därmed missar man båtklubbens roll i den demokratiska processen och att nå ut med information till de enskilda medlemmarna. Årliga verksamhetsplaner, som fastställs på en Båtriksdag, omfattar bara Unionsstyrelsens, kansliets och olika kommittéers uppgifter och verksamhet och är oftast helt okända dokument bland båtklubbens medlemmar, om inte någon medlem händelsevis också har en förtroendepost uppåt i hierarkin.

BÅTFÖRBUNDEN LEVER SINA egna liv och återfinns heller inte i SBU:s planer med några uppgifter trots sin enligt stadgarna oinskränkta makt vid ett årsmöte. Dessa är värdefulla företrädare för båtlivet och borde få tydliga uppgifter i den årliga verksamheten, till exempel att vara huvudmän för all regional utbildning i nära kontakt med sina båtklubbar, driva projekt eller kanske företräda SBU vid båtmässor, konferenser eller andra lämpliga arrangemang.

En alltid aktuell fråga är eventuell höjning av den enskildes avgift till SBU, "sjuttiokronan". Den för klubben viktiga frågan hamnar lite märkligt alltid på båtförbundets bord. Båtklubbarna ges aldrig någon information om vilken verksamhet som påverkas, hur en höjning ska användas eller hur vinstmedel från Svenska Sjö och statliga organisationsbidrag fördelas. Självklart bör det vara den som förbrukar medel och kanske behöver mer som också ska beskriva sina behov för de som ska betala.

Båtklubbarnas bristande kunskaper om hur det fungerar på olika nivåer inom hela organisationen kanske också påverkar intresset att engagera sig ideellt.

DEN VIKTIGASTE FRÅGAN är förstas hur vi ska hitta ett sätt att gå i takt med varandra i våra olika roller. Finns det något intresse bland Er läsare att engagera sig i dessa frågor, så är ni varmt välkomna att höra av er!



Lars Afzelius är båtpolitisk skribent i Båtliv. Han är även krönikör med frihet att framföra sina egna åsikter om svensk båtpolitik.

Maila gärna dina åsikter om båtpolitik: Lars.Afzelius@batliv.se

VÅR STRÄVAN ÄR ALLTID EN

PROBLEMFRI HAMN

Företag



Förening



Privat



Hållbart över tid

Hamnens livslängd avgörs inte minst av vad som är dolt under ytan. Vinklar och längder på kättingar, placering av betongankare och schacklars kvalitet. Ingen hamn är helt underhållsfri, men när det gäller betongpontoner och deras förankring är SF Pontona i en klass för sig.

En del av svenskt båtliv

 **SF PONTONA**

SFPONTONA.SE