

Dryga böter efter olycka med motorbåtar

DET VAR FINT väder mitt i högsommaren 2017. Flera båtar höll maklig fart i den trånga farleden in mot Hönö. Nära Valskärs fyr kom en 13 tons Nord West 420 Flybridge i 20 knop västerifrån, girade tvärt runt en grön prick, girade igen och fortsatte med samma höga fart tills den hann upp och kolliderade våldsamt med en Ryds 568 med sju personer ombord.

Fyra personer kastades i vattnet. Föraren av Ryds-båten bröt nyckelbenet, men som genom ett under skadades ingen riktigt allvarligt.

Nord West-föraren, en man i 70-årsåldern utan erfarenhet av stora motorbåtar, skullde i polisförhöret på styrsystemet och på att vattnet var "upprört och bubblig av luft". Han sa också att han inte sett den andra båten eftersom han styrde "från toppen av båten", men att han hörde "en smäll".

Jag har skrivit om den här olyckan i Båtliv förut, men först nu, efter nästan två år, avgjordes ärendet i Göteborgs tingsrätt.

Under rättegången nekade mannen till samtliga gärningar, och uppgav att han hade haft "full kontroll på var de andra båtarna befann sig".

Tingsrätten – liksom de sju personerna i Ryds-båten – ansåg inte det.

Dessutom avfärdade domstolen Nord West-förarens förklaring om fel på styrsystemet ganska syrligt:

"Det framstår även som synnerligen anmärkningsvärt att X, om han nu misstänkte att det var fel på styrsystemet, ändå valde att fortsätta färden till Danmark ett fåtal timmar efter olyckstillfället för en femdagars båtsemester, utan att dessförinnan närmare undersöka om det var något fel på styrningen." och "Tingsrätten anser därför att X förklaring om att olyckan eventuellt orsakades av fel i styrsystemet är en uppenbar efterhandskonstruktion från hans sida som kan lämnas helt utan avseende."

Mannen dömdes att betala 70 dagsböter à 520 kronor för vållande till kroppsskada och vårdslöshet i sjötrafik. Dessutom ska han betala 43 840 kronor i skadestånd till de sju personerna i Ryds-båten.

Domstolen avslag Ryds-förarens krav på ersättning för mellanskillnaden mellan vad försäkringsbolaget givit honom för den skadade båten och vad han ansåg den vara värd. En hänvisning till två Blocket-annonser ansågs inte räcka som objektiva bevis. Dessutom avslags både hans begäran om ersättning för ett gymkort han inte kunnat utnyttja (domstolen menade att han kunnat frysa det) och hans krav på 4 662 kronor för "förlust av fritid".

Målsägarbiträdet hade begärt ersättning för 45,9 timmars arbete, men fick nöja sig med att debitera för 25 timmar.

Det blev en smärtsam och dyr historia för alla inblandade, som hade kunnat undvikas helt om Nord West-föraren hade dragit ned farten.

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



Nya marintekniker tog examen

UTBILDNINGEN, MARINTEKNIKER på Xenter är en ettårig utbildning på yrkeshögskolenivå och den 29:e maj tog den första klassen sin examen som Marintekniker. Utbildningen startade i augusti 2018 och hittills har cirka 40 studerande påbörjat sin utbildning varav 24 studerande gick

ut i maj och resterande blir klara lagom till jul i år.

Den första avgångsklassen har ett åldersspann på 43 år från den yngsta till den äldsta studerande, 13 olika nationaliteter och har en fin sammanhållning då alla har samma brinnande intresse av båtmotorer.



Nyckelringar för båtfolk

DE HÄR NYCKELRINGARNA med marint tema är lätta och smidiga att sätta på väskan, nycklar, kikare m m. Storlek 12,5x3 cm med dubbelsidig text.

www.stikkandesign.se

Miljövänligare med biodiesel

ATT BYTA TILL HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) biodiesel ger en snabb förbättring av motorns miljöegenskaper. Bränslet ger mycket lägre klimatpåverkan än traditionell diesel och stora tillverkare som Volvo Penta har gett klartecken för HVO.

– När det gäller HVO är valet av råvara en helt kritisk faktor till bränslets klimatnytta och hållbarhetspåverkan. Det finns alltså bra och hållbar HVO och det finns HVO där råvaruval medför stora negativa miljökonsekvenser (exempelvis palmolja och PFAD). Gällande råvarubasen från palmolja har både EU kommissionen och Svenska riksdagen tagit initiativ att reglera detta, eftersom den tyvärr varit en vanlig förekommande råvarubas för HVO som tillverkats som inblandningsbränsle för vanlig diesel (exempelvis B7), säger Volvo Pentas

miljöchef Cecilia Gunnarsson.

– Från Volvo Pentas sida har vi därför tagit ett beslut att godkänna all användningen av HVO för samtliga våra dieselmotorer, även på marinsidan, så länge bränslet uppfyller CEN standard EN15940. En annan viktig fördel med HVO är att den, till skillnad från biodieselsbränslen som exempelvis FAME, inte är nedbrytbart. Detta gör att man inte behöver oroa sig för bakterietillväxt i en dieseltank på en fritidsbåt som ligger vid hamn en längre tid.

Flera bränslebolag har bra sidor med mer information om HVO biodiesel. Bland andra Preem, Nestle och Cirkle-K. Enligt leverantörerna kan HVO ersätta vanlig diesel eller användas som inblandning upp till 100 % (HVO100).