



Vårby Nautiska Sällskap (VNS) överklagar ett förbud mot förtöjning av båtar vid båtclubbens bryggor om båtarna är bottenmålade med biocidfärg.

Klubb överklagar förtöjningsförbud

De två senaste åren har Vårby Nautiska Sällskap (VNS) haft en dialog med kommunen om olika regler som ska tillämpas för båtar målade med biocidfärg och budskapen har varit oklara. Nu har kommunen i ett beslut från 15 februari i år bland annat förbjudit förtöjning av båtar vid båtclubbens bryggor om båtarna är bottenmålade med biocidfärg. Text: Lars Afzelius



VÅRBY NAUTISKA SÄLLSKAP

bildades 1972. Den aktuella diskussionen startade hos Vårby Marin AB som hade en plan på att bilda en båtclubb och hyra ut båtplatser. Hamnen ligger på en lite udde vackert inbäddad i naturen norr om Botkyrkavägen i Vårby.

Tillströmningen av medlemmar var under åren framöver god. 1996 dök det upp en unik möjlighet att få köpa hela anläggningen då ägaren hade bestämt sig för att sälja den. Idag har föreningen cirka 55 medlemmar och ett 50-tal bryggplatser. Stadgar och ordningsbestämmelser visar att man är noga med både miljöarbete och ordning och reda i hamnen. I miljöpolicy framgår det också tydligt att inga biocidfärger får användas inom verksamheten och att det är förbjudet att tvätta skrovet på båtar innehållande biocider.

Kommunens föreläggande omfattar, förutom förtöjningsförbud vid klubbens bryggor, krav

på att båtägare som erhåller en båtplats måste visa upp ett intyg på att båtbottnen är fri från färg innehållande biocider. Dessutom ska klubben dokumentera alla underlag, som visar att de båtar som tilläts förtöja vid klubbens bryggor är fria från biocider och dokumentationen ska vara tillgänglig för tillsynsmyndighet.

BÅTKLUBBEN HAR NU med Svenska Båtunionens hjälp överklagat kommunens föreläggande och kräver att beslutet ska upphävas av nedanstående skäl:

1. För det första omfattas alla medlemmar av föreningens miljöpolicy och styrelsen har ingen rådighet över de enskilda medlemmarnas handlingar och saknar befogenhet att bedriva någon form av kontroll i hamnen. Föreningen varken äger eller tillhandahåller de båtar som förtöjs vid föreningens bryggor, utan det är respektive medlems enskilda egendom och därmed är heller inte föreningen rätt adressat.

2022 meddelade också Sollen-tuna kommun ett liknande föreläggande där man krävde att just båtclubben skulle utöva tillsyn och undersöka alla medlemmars båtbottnar mm. Med Saltsjön-Mälarens Båtförbunds hjälp överklagade båtclubben det beslutet och Länsstyrelsen i Stockholm upphävde det, bland annat av skälet att båtclubben inte anses ha rådighet över medlemmarnas båtar. Att en båtägare måste följa föreningens styrande dokument är givetvis självklart och avsteg från dessa måste regleras i stadgar och hamnordning mm.

2. Det framgår inte vilken typ av underlag som medlemmarna ska visa upp, för att påvisa att båtskrovet är fritt från båtbottnfärger som innehåller biocider och därför kan man inte leva upp till beslutspunkten. Det råder också oklarhet avseende definiering av biocider. 23-03-13 beslöt kommunen att förbjuda sjösättning av båtar med mer än 1 000 ug/cm² koppar i botten-

färgen, men nuvarande beslut handlar bara om bottenfärg som innehåller biocider.

3. Beslutet strider mot Kemikalieinspektionens användningsvillkor för huvudsaklig förtöjningsplats. Är båtens huvudsakliga förtöjningsplats i sötvatten eller norr om Örskär, får den inte målas med biocidfärg men tillfällig vistelse vid gästhamn, allmän brygga, varv eller liknande omfattas däremot inte av användningsvillkoret. Därför strider kommunens förbud mot förtöjning enligt Kemikalieinspektionens bestämmelser, som tillåter tillfällig förtöjning av båtar bottenmålade med biocidfärg vid till exempel upptagning för vinterförvaring eller av- och påmastning.

4. Sällskapet hävdar också att förtöjningsförbudet måste hävas för att ge möjlighet att sjösätta båtar med biocider på skrovet, vilka har sin huvudsakliga förtöjningsplats i Östersjön.

Båtliv följer rättsprocessen. ☛

Medlemsnyttor och förmåner 2028

DET ÄR ALLTID riskfyllt att sia om framtiden och samtidigt resonera om både medlemsnytta och avgifter fram till 2028, samma år då Svenska Båtunionens 100-åriga historia för båtlivets fromma ska firas. Jag vetatt jag är på väg ut på minerad mark och trampar man fel kan vad som helst hända, men att använda pennan som vapen är inte lika farligt.

Att medlemsavgifter och medlemsnytta hänger ihop på något sätt är vi säkert överens om, men hur vi kommer att umgås i den dagliga verksamheten är än så länge under beredning. Att båt föreningen är den viktiga målgruppen vet vi alla. Där möts man live, tjöötar, skrapar, målar och hjälper varandra precis som idag och har dessutom fått rösträtt med eller utan fullmakter på organisationens årsmöte. Båtförbundets roll är mer oklar och man kan även tänka sig 7–12 regioner i landet (till exempel Väst, Syd, Ost, Stockholmsregionen, Nord och Insjöregioner), just beroende på helt olika utsättningar för båtlivet i de olika delarna av landet.

ATT FÖRBUND OCH regioner ska syssla med utbildning och support är självklart och oberoende av hur demokratin kommer att formas kommunicerar man det direkt med båtklubbarna utan fördröjande mellanhänder. Vilken utmaning det måste vara att få bygga upp alla tänkbara former för digital kursverksamhet där båtägare och klubbar kan logga in och få svar, instruktioner, tips och övrig information, kanske även ihop med andra regioner. Vi talar bland annat om både miljö, sjösäkerhet och juridik som tillsammans med en plattare organisation för båtklubben innebär att supportbehoven kan tillgodoses på ett smidigare sätt än idag.

För 10–15 år var det häftiga diskussioner om "sjuttikronan", som var den tidens avgift för den enskilde. Det var omöjligt att höja avgiften trots ökade kostnader och till och med nyanställning på SBU:s kansli. Då jämfördes avgiften med bland annat priset på några kanelbullar. Nu kostar, enligt säkra källor, medlemskapet två påsar chips och en stor läsk.

Idag finns det en helt annan syn på våra medlemsavgifter och en insikt om

att efterfrågade förmåner har ett pris. Det kan ge utrymme för viss valfrihet i det administrativa utbudet. Ett medlems- och prenumerationsregister är obligatoriskt för alla klubbar och sedan kan båtklubben bygga på med en eller flera klossar utifrån egna behov. Till exempel en kloss för hantering av båtar och bryggor mm och ytterligare en för att kunna hantera det nog så viktiga ekonomiansvaret. Båtclubbens behov avgör vilka tillval som görs och påförs då en extra avgift. Att äga eller leasa ett administrationsverktyg är också en fråga som säkert kommer att diskuteras.

OM FEM ÅR har Båtliv fortfarande en upplaga på 135 000 ex med sex nummer/år.

40 000 läsare får sin tidning digitalt medan övriga, som kryssat för en papperstidning, också får betala 40–50 kr/år, vilket innebär att produktionsbidraget kan tas bort. Vid denna tid får man också leva med att 20 procent av innehållet kommer att skrivas av AI-robotar.

Till sist kommer Båtlivets Samarbetsdelegation (BSD), som bland annat omfattar Svenska Båtunionen (SBU), Seglarförbundet, Kryssarklubben, Riksföreningen Gästhamnar Sverige och Sweboat och som har fått en rejäl nystart, att framöver presentera sina viktiga argument för det framtida båtlivet. År 2028 passar BSD också på att fira sitt framgångsrika femårsjubileum.

Nu lämnar jag den minerade marken och hoppas att du som läsare hör av dig!



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

ÄVEN PROFFSENS VAL



Faster 525 CC



Faster 570 CC

460 i 495 HC 525 SC 525 CC 545 SC 545 CC
570 SC 570 CC 625 SC 625 CC 635 SC 635 CC

FASTER
Aluminium Boats

faster.fi