



Information inför besiktning.

Bästa båtägare, säljare och köpare.

Mitt namn är Robert Krijgsman och jag driver företaget STHLM Marine Partner, där jag utför auktoriserade besiktningar på segelbåtar tillverkade i plast. Vid intresse kan du gå in och läsa mer på min hemsida; www.sthlmmarinepartner.se

jag är medlem i BBR, Båtbekräftningsmännens Riksförening som är Sveriges ända organisation för auktoriserade båtbesiktningssmän. Läs mer på; www.batbesiktningssmannen.org

I detta brev förklarar jag hur en båtbesiktning går till och vad som är viktigt för att uppnå bästa möjliga resultatet. Det är därför även bra att samtliga inblandade får ta del av detta.

Det är till en viss del årstiderna som styr vilket innebär att man får anpassa sig därefter. Det går inte alltid att utföra en bra besiktning i alla väder, regn, snö, kraftig vind eller minusgrader begränsar vissa delar av besiktningen. Vintertid då båten oftast är täckt är möjligheten att inspektera delar av skrov, däck och rigg till exempel begränsad. Ibland kan det bli nödvändigt att flytta fram besiktningen. Hur som helst kommer jag att göra mitt yttersta för att inkludera så mycket som möjligt under rådande omständigheter.

Jag ser gärna att både säljare och köpare finns på plats vid besiktningen men det är inte nödvändigt. Jag vill däremot inte ha någon ombord på båten under själva besiktningen för att kunna koncentrera mig på mitt arbete och att jag inte ska bli störd i mina rutiner. Jag är tacksam att ni respekterar detta och när besiktningen är klar så finns det möjlighet att gå igenom resultatet gemensamt.

Jag vill helst växla några ord och ställa ett par frågor för att bilda mig en allmän uppfattning om båten och ägarens kompetensnivå. Frågor jag söker svar på är bland annat; om det finns några kända fel, service och underhåll på motor, rigg och i allmänhet, utförda större reparationer eller skadetillfällen av betydelse och jag skulle även vilja se på dokumentation såsom ägermanual och underlag från eventuella reparationer mm.

Båten behöver vara besiktningsbar vid besiktningstillfället. Detta innebär att den inte får vara belamrad med en massa lös utrustning i ruffen, i hytterna och på däck samt någorlunda urplockad i stuvutrymmen och rimligt rengjord under durkar, i stuvutrymmen och i motorrum. Vatten och bränsletankar skall vara fyllda (gäller ej vintertid). Gasolsystemet skall vara driftsatt. Det skall vara 230 V framdraget till båten för att kunna kontrollera landström systemet (jordfelsbrytare, VV beredare, batteriladdare). Undervattensskroppen behöver vara rengjord från beväxning vid besiktning på land. Det underlättar även betydligt om båten är förberedd med att t.ex. durkar är losskruvade, luckor till motorrum är lätta att ta bort. mm.

För fuktmätning av skrovet bör båten vara sliptagen i minst 2-3 dagar innan besiktningen utförs och den behöver även vara tvättad/spolad. Om upptagningen sker vid besiktningstillfället genomförs ingen fuktmätning av skrovet under vattenlinjen. Det skall inte vara minus grader vid tillfället och vintertid behöver det ha varit plusgrader i minst 3 dygn för att kunna utföra en fuktmätning. Vad det gäller fuktmätning av däck så kan det inte göras när det regnar eller precis har regnat. Fuktmätning är ingen vetenskap utan värdena skall endast användas som riktvärden och är indikationer på att eventuell vidare undersökning är nödvändigt för att bekräfta resultatet. Fuktmätningens resultat är endast vägledande.

Vid sjöprovning ansvarar båtägaren för hantering och kör båten om inte annat är överenskommit. Det är även viktigt inför provkörning att motorn inte startas ca 10 timmar före testet, den får inte vara varm och körd innan. Motor och motorrum skall vara torra och rena och det skall finnas bränsle i tanken så att provkörningen kan göras på ett säkert sätt.

Ovanstående är till för att jag ska kunna utföra en fackmässig besiktning, jag kan inte garantera att alla delar på båten blir 100 % genomgångna pga olika begränsningar men strävar efter det så långt det är möjligt som omständigheterna tillåter.

Upplägget för själva besiktningen kan variera beroende på om båten står på land eller ligger i sjön. Ibland kan besiktningen vara uppdelad i 2 tillfällen vilket är vanligt vintertid då sjösättning inte sker förens på våren. Det som inte går att kontrollera vid första tillfälle görs vid slutbesiktningen/ andra tillfället.

På land kontrolleras, skrov, allt under vattenlinjen, fuktmätning, kontroll av roder/ drev/ axel köl mm. Uppe på båten kontrolleras däck, ev. teakdäck alla beslag, rutor, skylights, ankarspel mm samt fuktmätning om vädret tillåter. Inne i båten kontrolleras inredning, bottenkonstruktion med dess förstärkningar, tankar, el system, bottenkranar/ slangar, länsumpar, brandsläckare mm. Vid sjö test är det fokus på motor, elektronik, laddning, mast funktion samt det som inte har kunnat kontrolleras tidigare.

Besiktningens resultat sammanfattas i ett skriftligt protokoll som är uppdelad i flera rubriker;

- A - Botten och skrov utvändigt
- B - Däck och utvändig utrustning
- C - Invändig utrustning och inredning
- D - El-installation och navigationsinstrument
- E - Säkerhetsutrustning
- F - Motor och provkörning
- G - Rigg

Varje rubrik har flera punkter som kontrolleras och sedan betygsätts med en siffra från 0 till 3
0 = godkänt för båttyp och ålder.

1 = skönhetsfel, åldersförändring mm.

2 = åtgärd rekommenderas.

3 = åtgärd nödvändig, dvs. kan vara en fara för säkerheten ombord.

Typiska 3or är till exempel; bottenkranar som inte går att stänga, gasolslangar och regulator som är daterade, navigationslantärnor som inte lyser, länsypump som är ur funktion och brandsläckare som är ur funktion eller äldre än fem år.

Reservation gällande besiktningsuppdrag

1. Besiktningen gäller endast för områden i båten som går att se utan att demontera fastskruvad inredning eller genom förstörande ingrepp samt konditionen på det som dolts under vatten vid besiktning i vattnet. Besiktningen utförs under dem förhållande som gäller vid besiktningstillfället.
2. Invändig kontroll av tankar och kvalitetskontroll av oljor, bränsle och vatten ingår inte.
3. Mindre skador och normalt slitage för båtens ålder redovisas inte.
4. Master som står kvar på båten besiktigas upp till ögonhöjd, löpande rigg besiktigas endast om den avlägsnas från masten. Master som skall besiktigas i sin helhet skall ligga helt fritt upplagda på bockar, master som ligger i mastskaul besiktigas inte.
5. Segel besiktigas inte, om man vill ha en fackmässig bedömning på segel skall seglen tas till en segelmakare där det finns möjlighet att spänna upp seglen för bedömning.
6. Motor, drev/ backslag kontrolleras endast när det gäller installation och vid provkörning med de instrument som finns till motorn. Oljenivåer i drev, motor och backslag kontrolleras dock inte kvalitet. När det gäller bälgar och slangar på drev så går det ej att bedöma skicket när de sitter monterade på båten.
7. Det går inte att kontrollera alla funktioner på elektronisk utrustning ombord så instrumenten startas upp för kontroll av startfunktionen. Det går inte heller att bekräfta kondition på batteribankar och effekt eller verkningsgrad på solcellspaneler.

STHLM Marine Partner

Robert-Jan Krijgsman
www.marinepartner.se
sthlm@marinepartner.se
072 323 84 39