

Båtbanditer på rymmen

För 4 – 5 år sedan ringde en besiktningskollega mig, han var mycket bekymrad och undrade om jag kunde hjälpa honom. Saken var den att han under många år besiktat båtar på uppdrag av kunder i sin hemstad. De senaste åren var det ofta uppdrag till kunder som ämnat köpa en båt av ett båtmäklarföretag ägt av två bröder och beläget i samma stad. Men nu hade kollegan vid flera tillfällen upptäckt förfalskade CE-skyltar på de båtar som mäklarfirmen importerat från USA.

Av Ronald Rybbe

DET HÄR LEDDE i sin tur till att båtmäklarfirmen misskrediterade båtbesiktningsmannen både regionalt och att han inte längre fick några besiktningsuppdrag av köpare som ämnade köpa en båt av båtmäklarfirmen. Och självklart också oavsett om båten ifråga var importerad eller inte.

Han kontaktade då Sjöfartsverket och fick rekommendationen att upphöra med besiktningsuppdrag åt kunder som ämnade köpa båt av denna mäklarfirma. De hade redan ögonen på båtmäklarfirmen vilket i och för sig var svar nog.

MEN REKOMMENDATIONEN föranledde självklart en ökad temperatur på kollegan när han konfronterade båtmäklarbröderna och ifrågasatte deras misskreditering och dito skumraskaffärer, och därmed var grälet optimalt, lite mildt uttryckt.

Två veckor senare fick jag hela historien bekräftad från tredje part då en person ringde mig och ville ha en besiktning på en amerikansk, enligt uppgift, CE-kodkänd motorbåt som var till salu hos nämnda båtmäklarfirma.

Eftersom jag var på semester så hänvisade jag till just kollegan som bett om min hjälp, varpå kunden sa att han inte

ville anlita honom på inrådan av mäklarfirmen. Jag förklarade för köparen att det är inte mäklaren som bestämmer vilken besiktningsman du skall använda det gör du. Ja jag vet och jag vill ha dig, men du är ju på semester, svarade kunden.

DET RÅDDE SÅLEDES inget tvivel, här förekom rejäla skumraskaffärer och detta bekräftades ytterligare en tid senare av en advokat som kontaktade mig.

Denne hade åtagit sig ett fall där en person köpt en motorbåt från samma båtmäklarfirma i prisklassen en miljon kronor försedd med två stycken riktigt rejäla Detroit dieselmotorer. Båten skulle CE-märkas och anpassas i enlighet med CE-normer.

Allt framgick av köpekontraktet men inget hade åtgärdats av båtmäklarfirmen. Jag förklarade för advokaten att klassa in denna båt med dessa motorer är en fullständigt omöjlig miljöekvation.

DETROIT DIESELMOTORER är förvisso mycket bra och kraftfulla motorer emedan det precis som i en bensindriven tvåtaktsmotor tändar varje gång kolven går i topp. Men detta medför ofantligt orena dieselavgaser och med tolv cylindrar på varje motor så spyr de avgasrök mot-



Vem vill ha den här båten. Ett sorgligt slut för både båt och båtägaren.



Fuktmätarens nål har passerat skalan på instrument vilket den även gjorde på insidan av skrovet.



Akterspejeln är blöt långt över vattenlinjen.



Bottenskadorna på steg och steglister.

svarande fyrtio Östtyska Trabant tvåtaktsbilar.

JAG FÖRKLARADE att enda möjligheten att klassa in båten är att sätta i två nya miljöklassade dieselmotorer på 4-500 hästar vardera. Advokaten suckade djupt för Detroit-dieslarna hade båtmäklarfirmen låtit ett serviceföretag i dieselmotorbranschen lyfta ut ur båten för service-reparation, berättade han. Jag ringde servicefirman och fick bekräftat att de utfört en omfattande servicegenomgång på de två motorerna.

Ägaren till servicefirman var också rejält förbannad över att mäklarfirmen inte kom och hämtade motorerna och han passade på att nämna att de hade en faktura liggande på 180 000 kronor.

HAN SA OCKSÅ att man tänkte behålla motorerna till dess man fick betalt. Därför låg nu båten, som var inköpt för 1 miljon kronor, i sjön vid hemmabryggan i Mälaren utan motorer och helt obrukbar för ägaren. Man kan med gott fog kalla detta för ett låst läge.

Sjöfartsverket som under en längre tid försök få mäklarfirmen att deklarerat sina importaffärer hade nu måttet fullt och utfärdade ett vite på en halv miljon. Man baserade beloppet på bara femtio importerade båtar, men mörkertalet var troligen minst de dubbla som importerats från Tyskland.

NU KANSKE ni undrar, talar vi inte om USA-import. Jo men saken är den att tullen i Tyskland struntar i att kontrollera importbåtar från USA så därför skeppas båtarna dit först.

I Tyskland förses båtarna med en "CE-skylt" av ett engelskt företag och sen skickas båtarna direkt vidare till Sverige. Svenska tullen bryr sig inte alls om saken eftersom båtarna är "CE-märkta" och importerats

från Tyskland som för övrigt är ett EU-land. Svårare än så är det inte. Vitesföreläggandet medförde att mäklarfirmen såldes och bytte namn och bröderna försvann, enligt uppgift en åt nordost och den andre i sydvästlig riktning.

FLERA ÅR SENARE fick jag av en advokatfirma ett uppdrag att besiktiga en amerikansk 33 fots daycruiser från 2000 med två stycken Mercruiser 350 MPI, V8 motorer. Båten hade köpts för cirka 500 000 kronor från en mäklarfirma och till lika importör som bedrev sin verksamhet från en norrländsk kuststad. Båten skulle vara helt CE-godkänd i alla avseenden och vara i ett mycket gott skick.

Köparen som sjösatte båten lät den klokt nog ligga i vattnet några minuter med lyftslinget kvar runt skrovet vilket var tur för hon började omgående ta in vatten i maskinrummet så det var bara att ta upp henne på land igen.

MÄKLARFIRMAN TOG nu helt avstånd från saken vilket föranledde samtalet från advokatfirman. Först och främst ville man få klart för sig vad det var för fel för att därefter presentera fakta och ställa mäklarfirmen till svars beträffande garantireparation enligt Konsumentköplagen (1990:932).

Eftersom jag tidigare fått några samtal av olyckliga personer som köpt importerade båtar från samma mäklarfirma föreslog jag istället en fullständig genomgång av båten vilket man accepterade.

RAPPORTEN VAR på över 25 sidor inklusive 184 bifogade bilder och den krassa verkligheten av besiktningen måste av utrymmesskäl i denna text sammanfattas med att det milt uttryckt blev en stor katastrof för köparen. Främst av den anledningen att



Förmodligen utbyta motorer men dessa ser inte särskilt fräscha ut.



Massor av invändiga vertikala sprickor på styrbordsreling var bevis för kraftiga kollisioner med kanske en kaj eller annan båt.

båten visade sig möjligen besitta någon form av skrotvärde.

Att båten saknade CE-skyld, handbok på Svenska med ett infogat Declaration of Conformity och att båten saknade ett HIN-nummer (Hull identification Number) var ur min synpunkt inte det minsta oväntat.

Däremot blev jag lite lätt överraskad när jag fann att fuktinstrumentet larmade på hela styrbords sida från fören till aktern och ända upp till relingslisten.

Vidare larmade det på hela botten och halvvägs upp på babords sida. Akterspegel var genomblöt ända upp över bad-

bryggan. Båten var med andra ord rejält dränkt. Förklaringen kom när jag under båten fann skadade steglister. Skadorna såg ut som när en båt strandat på en grusbotten.

UR MIN SYNVINKEL rådde det ingen tvekan. Den här båten hade med stor sannolikhet legat sjunken länge. Men inte på djupt vatten, utan på botten men med slagsida åt styrbord och med större delen av babords skrovsida och överbyggnaden över vattenytan. Maskinerna och inredningen var förstörda och som jag berättade i förra numret så trixar och fixar

man delvis ihop det med begagnade delar från andra haverister innan "fulbåtarna" skickas till Europa.

Advokatfirman ringde mig senare och berättade att de hade svårt att få tag i båtmäklaren och att även Tingsrätten hade problem med att delge den svarande den stämning som förelåg.

Jag frågade då vad personen heter varpå man läste upp en något ovanlig mixad kombination av nordiska för- och efternamn. Jag berättade då för dem om Sjöfartsverkets vite och om andra liknande fall som andra advokater drev mot en annan båtmäklarfirma. Jag förklarade



Både botten och bottenbalkar är fullständigt genomdränkta.



Däckets sandwichlaminat läcker ut vatten genom bultförbanden.



Resterna av- och emulgerad olja från hydraulpumpen för styrbords trimplan.



Rost och vattenskador på inredningen.

också för dem att det är exakt samma för- och efternamn som en av ägarna till just den firmen, och den personen hade flyttat norrut och att man på goda grunder kan befara att det var samma personer som ligger bakom det hela.

Sucken från juristen var denna gång ännu djupare. Vad hjälper Sjöfartsverkets utfärdade viten på en halv miljon. Vad hjälper stämningar inför Tingsrätten? Vad hjälper skatteverkets agerande. Ja enligt min mening absolut ingenting.

Systemet vi förfogar över och brukar verkar inte vara till för de laglydiga utan passa de olydiga bäst. Skumrasket finns inte längre kvar i den norrländska kuststaden.

Och troligen vet endast ett fåtal var de befinner sig idag.

I nuläget och med åren har det förmodligen blivit många som undrar just över den saken. Vi får trots allt hoppas på att lagens långa arm är tillräckligt lång och snabb, innan någon drabbad tar saken i egna händer. □

Ronald Rybbe

- Auktoriserad Båtbesiktning 2R & Marinkontroll 2R.
- Signaturen 2R står för Ronald Rybbe. Civil / marin utbildning.
- Vpl. sjöofficer. Maskinists motortorpedbåtar.
- Maskiningenjör inriktning förbränningsmotorer.
- Fartygsbefäl klass 8 och maskinbefäl klass 8 Chalmers.
- Handhavande av snabba fartyg över 35 knop MCA.
- www.batbesiktning.se www.marinkontroll.se

