



Äkta och falska

Chefredaktören Lasse Genberg har i ett par års tid enträget bett mig berätta om livet som besiktningsman. Jag har stretat emot. Hur jag har det är inte intressant, tycker jag. Det viktiga är hur båtarna mår och att jag sakligt rapporterar om det. Allt för att ge köparen trygghet. Men, okej. Jobbet som besiktningsman är lika krävande som kul och stimulerande. I synnerhet i Stockholm.

Det finns 17 auktoriserade båtbesiktningsmän i Sverige inom fritidsbåtsektorn. Spridningen är jämnt fördelad på väst- och ostkusten, främst kring Göteborg och Stockholm. I den södra delen av landet – Halland, Skåne, Blekinge och Småland – är det väl glest, ett par tre stycken besiktningsmän till i de krokarna skulle sitta bra. I den norra delen av landet från Gävle till Haparanda finns det inte en enda auktoriserad besiktningsman. Synd, behov finns. Det som gör situationen problematisk för de sex auktoriserade besiktningsmänen i Stockholmsområdet är att det finns ytterligare 16 ickeauktorerade båtbesiktningsmän, varav två är båtmäklare. De påstår sig vara auktoriserade, men är det inte. Med andra ord, i Sverige finns det 17 stycken auktoriserade besiktningsmän varav 22 är verksamma i Stockholmstrakten! Det här är inget problem för oss besiktningsmän med rena sköldar. Vi har tillräckligt med jobb. Problemet är pedagogiken. Hur förklara att vi tar 12 000 kronor, när en falskskyldad besiktningsnisse går för 6 000 kronor eller till och med 3 000 kronor? Och vi pratar om samma båt. Folk undrar förstås. Vem är skurk, vem är ängel? Vem ska man tro på? Låt mig dra några fall. I Vi

Båtägare 9/2005 berättade jag om mäklaren som tyckte att jag var dyr som ville ha 7 500 kronor för en besiktning. Han föreslog kunden en annan, mycket billigare besiktningsman, det vill säga en av de 16 icke auktoriserade. Som gjorde jobbet för 3 000 kronor. Utan fuktmetare. Köparen betalade vad det kostade och fick en halvtruten båt.

Flera fall. En annan av de 16 köpte för eget bruk en ny båt som havererade efter garantitiden. En fullt synlig komponent var orsak till haveriet. Att han inte såg det när han köpte båten vittnar om okunskap.

Ett försäkringsbolag ringde mig tidigt en morgon och ville ha hjälp med att granska ett protokoll från en av de 16. Det var en utomordentligt tunn soppa som jag sågade jäms med fotknölnarna. Jag undrade hur en besiktningsman kunde komma med så orimliga och felaktiga anmärkningar. Svaret jag fick lød: »Han skriver det man ber honom skriva.«

I förra veckan besiktigade jag en 36 fots segelbåt. Den var i ett mycket dåligt skick. Jag lade ner elva timmars arbete. Med resor och moms gick räkningen på över 14 000 kronor. Köparen, som hoppade av, var innerligt tacksam och sa att »den här utgiften räknar jag in i totalpriset på den båt jag så småningom köper«. Grymt förbannad var däremot säljaren som köpt båten året innan. Han hade nämligen låtit en av de 16 besiktiga båten – för den nätta summan av 3 250 kronor. För det fick han en

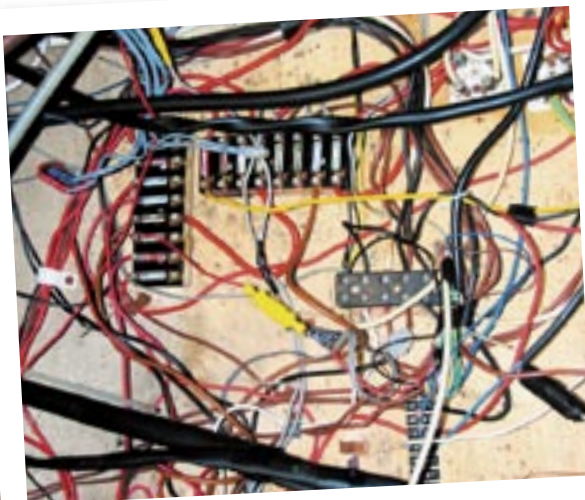


halv A4-sida med text som berättade att båten var i bra skick.

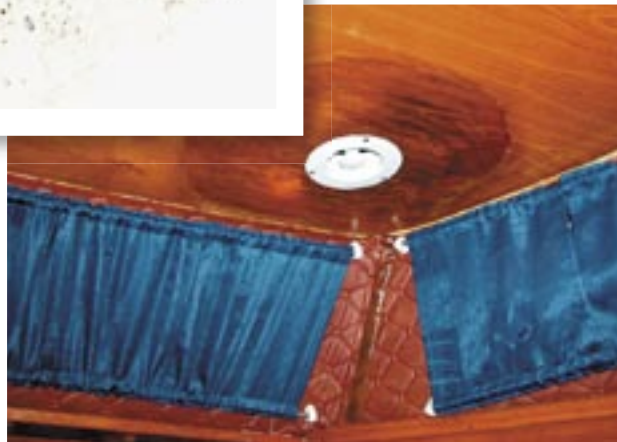
Ett femte fall förlöpte på ungefär samma sätt. En motorbåt i ett uselt skick hade besiktigats tre år tidigare. Säljaren undrade vad jag höll på med när det hade gått en och en halv timme. »Den tiden räckte för den förra besiktningsmannen«, menade han. »Jag kommer nog att hålla på lika länge till plus fyra timmar hemma vid datorn med bilder och text«, svarade jag. »Men det blir ju sju timmar,

vad kostar du förresten?« Jag förklarade att jag förmodligen skulle landa på 10 000 kronor med reskostnader och moms. Klart irriterad skakade han

»Säljaren erbjöds läsa rapporten, men vägrade. Han ville inte veta i vilket skick båten var för att slippa ljuga inför nästa spekulant.«



FÖRUTSÄTTNINGARNA ATT blotta fel av bildernas kaliber är störst om en medlem i BBR släpps lös i båten.



på huvudet och gick, trots att det inte var han som betalade. Båten var i dåligt skick. Köparen hoppade av. Säljaren erbjöds läsa rapporten, men vägrade. Han ville inte veta i vilket skick båten var för att slippa ljuga inför nästa spekulant.

För några månader sedan fick jag ett uppdrag av en mycket upprörd kund som berättade att han fått ett krav på över hundra tusen kronor plus skadeståndersättning av en köpare som köpte hans polska walk around-båt. Båten var från 2005, drygt sex meter lång och försedd med en 150 hästkrafters fyrtakts utombordare, och nu hade båten sjunkit tre veckor efter det att den sjösatts i juli med lika många veckors regnande. Han skickade mig en kopia på kravbrevet på 500 ord från köparens jurist. Jag återger ett citat: »I samband med bärgningen av båten har expertis anlitats för att utreda

anledningen till läckaget. Utredningen visar att läckaget berodde på att båtens s.k. dyvika (proppen till länshålet för avtappning av vatten) var felaktig. Enligt uppgift från den anlitate experten har monteringen av dyvikan skett på ett sådant sätt, bl.a. med hjälp av placering av silikon, att det inte varit möjligt att upptäcka felet.«

»Expertis« och »experten« är en av de 16. Det var absolut inget fel på dyvikan. Den var en helt vanlig rörgängad propp med fyrkantfäste istället för skruvspår. Säljaren använde Sika 291, drog den med skiftnyckel. Den satt kvar i hålet på den sjunkna båten. Däremot fanns det ett antal andra orsaker till att båten sjönk. En del konstruktionsmissar men framför allt att båten vanskötts.

Man kan inte låta bli att undra om det är ren dumhet och okunskap som råder,

eller om det är medvetet bedrägligt och i eget syfte som den så kallade »experten« lånar ut sitt namn för att försöka hjälpa en gammal kompis. Att han är fullständigt oberörd inför de kval och den ångest som han åsamkar köparen kan han förmodligen inte ens förstå. Fel på dyvikan. Pyttsan.

I Sverige tar yrkesförbunden hand om auktorisationen, som i sin tur styrs av regler, etik och moral. En som bryter mot regler och god sed åker ut efter ett par varningar. Riktiga besiktningsmän är medlemmar i Båtbesiktningsmännen Riksförening. Kunnande, moral och ansvar är honnorsord som präglar medlemmarnas handlande. ■

Ronald Rybbe är auktoriserad besiktningsman BBR och frilansskribent. Du når honom på: ronald.rybbe@marinkontroll.se