



UPPDRAGSRAPPORT

Sollentuna den

Namn NN
Box/Gata
Nr Ort X-stad

UPPDRAGSBESIKTNING FRITIDSBÅT.

Avseende uppdragsgivaren är rapporten utarbetad i syfte att tillämpas i enlighet med Köplagen (1990:931) eller Konsumentköplagen (1990:932) alternativt Konsumenttjänstlagen (1985:716). Rapporten beskriver besiktningen med avseende på uppdraget och inte något annat om detta inte har med uppdraget att göra eller har betydelse för resultatet av besiktningen. Det är inte praxis att beskriva vad som är i standardutförande, normalt förslitet eller i gott skick annat än om det har avgörande positiv eller negativ betydelse. Anmärkningar i rapporten kan även utgöra fel som är att hänföra till direkt konstruktions- eller produktionsfel samt även fel som uppkommit i samband med tilläggsbeställning vid nyleverans, eftermontage eller reparerad skada.

Undantag för besiktningens ansvar utgör alltid motor, backslag, transmission och drev i båten. Trots en ingående utvändigt okulär besiktning, utgör dessa, oavsett ålder och gångtimmar, en i det närmaste omöjlig uppgift att avgöra dess skick och kondition utan fullständig demontering och toleransmätning. Dock är inriktningen i förekommande fall att om möjligt uttala sig i varnande form beträffande det som direkt eller indirekt har något att göra med motorns eller komponentens funktion, kvalitet, livslängd eller orsak till skadan eller värdet.

Undantag för besiktningens ansvar utgör också all oåtkomlig eller dold struktur och utrustning under fast inredning, lös utrustning, lösa eller monterade segel, rigg, kapell, sprayhoods, båthus, däckställningar, pressningar, bockar, vaggor, båtvagnar mm. som är resta i båten, på båten, över båten, runt båten, under båten, i mastskjul eller på annan plats eller där detta alternativt andra omständigheter gör att full inspektion inte är möjlig.

Undantag för besiktningens ansvar utgör också ändringar eller förfalskningar av CE-märkning, båtmodell, årsmodell, motornummer, skrovsnummer eller båtens ursprungliga konstruktion, mått, data och effektuppgifter. Dock kan jag i förekommande fall tillåtas uttala mig i varnande form beträffande det som indirekt eller direkt kan ha något att göra med uppgifterna. Beställaren av besiktningen är ombedd att läsa Marinkontroll 2R:s INFORMATION OCH VILLKOR VID BESIKTNING AV FRITIDSBÅT för fullständig information kring ansvarsfrågan.

Rapporten skyddas av © för Marinkontroll 2R och Auktoriserad Båtbekiktning 2R.

INFORMATION OCH VILLKOR VID BESIKTNING AV FRITIDSBÅT.

BAKGRUND

Köparen av en fritidsbåt kan endast i begränsad omfattning efter köpet göra gällande att fel och brister funnits på båten vid köpetillfället. Köparen kan sålunda inte åberopa fel som han borde ha upptäckt vid en undersökning av båten och som varit påkallad med hänsyn till båtens skick, den normala beskaffenheten hos jämförbara båtar samt omständigheterna vid köpet. Allt detta omfattas av vad som i brukligt tal betecknas som köparens undersökningsplikt. Ändamålet med en besiktning är att bistå köparen vid fullgörandet av denna plikt. Besiktningsmannens åtagande vid besiktningen omfattar, besiktning, riskanalys och i förekommande fall rekommendation av fortsatt teknisk utredning enligt nedan upptagna villkor. Ansvar för erhållet uppdrag gäller endast gentemot besiktningsmannens uppdragsgivare.

BESIKTNING

Besiktningen omfattar en in och utvändig okulär besiktning av åtkomliga delar av skrov och däck samt de tekniska installationer som är åtkomliga för inspektion. Det åligger inte besiktningsmannen att tömma båten på utrustning, rengöra skrov och däck från smuts, snö och is eller bevaxning för att göra skrovytor besiktningsbara.

FUNKTIONSPROVNING

Besiktningen omfattar funktionsprovning av de tekniska installationer som parterna kommit överens om och som med hänsyn till de rådande omständigheterna vid besiktningen möjliggör funktionsprovning.

FUKTMÄTNING

Som ett komplement till den okulära besiktning av glasfiberbåtar utförs fuktmätning av skrov och däck med en fuktmätare under förutsättning att skrov och däck är åtkomliga och dess ytor torra. Fuktmätning är ingen exakt vetenskap varför alla mätresultat endast skall användas som vägledning. Fuktmätning kan försvåras av om temperaturen under dagarna innan eller vid besiktningstillfället varit eller är i närheten av eller under noll grader Celsius. Fuktmätning kan även omöjliggöras om det på eller inuti laminatet finns material som påverkar mätinstrumentet.

RISKANALYS

Utifrån vad som framkommit vid okulärbesiktningen och ev. fuktmätningen görs en bedömning av om uppenbar risk för skador eller fel indikerade av de iakttagna symptomen föreligger. Riskanalysen görs med utgångspunkt från båtens allmänna skick och från vad uppdragsgivaren har anledning att förvänta sig. Frågan om fel i rättslig mening föreligger, omfattas inte av riskbedömningen.

FORTSATT TEKNISK UTREDNING

Någon teknisk utredning som erfordras för en mer ingående bedömning av båtens skick som kan vara påkallad av vad som framkommit vid besiktningen och ev. fuktmätning omfattas ej av uppdraget. Besiktningsmannen bör emellertid rekommendera fortsatt teknisk utredning av olika slag utifrån de iakttagelser som gjorts vid besiktningen

BESIKTNINGEN OMFATTAR EJ

Skrovdelar som ej kunnat undersökas utan förstörande provning eller losstagnation av fasta installationer, garnering, annan fast inredning, samt konditionen hos det som dolts under vattnet vid besiktning i sjön. Mätningar med annan teknisk mätapparatur än fuktighetsmätare. Konditionen på motor och backslag eller annan enhet som ej kunnat besiktigas utan loss /isärtagning. Kontroll av motorernas och utrustningens tillverkningsår. Invändig besiktning av bränsle, färskvatten och septiktankar. Segel om besiktningen inte omfattar provsegling. Master och rigg då båten är riggad eller då mast och rigg ligger svåråtkomligt i till exempel ett mastskjul. Kontroll av båtens ägarförhållande eller om båten är tagen som säkerhet hos låneinstitut.

ÄGARENS UPPLYSNINGSPLIKT

Då det är av väsentlig betydelse för besiktningsmannen att få kännedom om ägarens kunskap om båten är det önskvärt att denne ställer sig till förfogande och informerar / upplyser besiktningsmannen om de fel och brister som han känner till avseende skador och reparationer på båt/motor/backslag/inudrev samt deras funktion så även avseende andra installationer och utrustning samt service- och reparationsdokument som direkt eller indirekt kan påverka båtens totala sjösäkerhet eller värde. Besiktningsmannen ansvarar inte för fel och brister som ägaren medvetet eller omedvetet underlåtit att informera om eller som inte kunnat upptäckas utan ägarens information.

PRAKTISKA RÅD

Köparen eller hans representant och ägaren behöver inte närvara vid besiktningen men bör stå till förfogande per telefon under den tid som besiktningen pågår som alltefter båtens storlek kan ta 2-6 timmar att genomföra.

FÖRSÄKRING

Ansvarsförsäkring finns, men besiktningsmannen friskriver sig från enskilda skador vars värde understiger 10 % av ett basbelopp. Mindre brister och reparationsbehov som följer av normalt slitage noteras därför inte alltid.

REKLAMATION

Anmärkning mot besiktningen skall framställas inom 3 månader efter det att skadan märkts eller borde ha märkts.

Uppdragsgivare.

Namn: NN

Adress:

Ort: X-stad

Telefoner:

Mail:

Båtägare: Samma som ovan

Mäklare: _____

Säljare för ägares räkning: _____

Försäljningsbesiktning: _____

Värderingsbesiktning: _____

Skadebesiktning: _____

Reparationsbesiktning: Ja

Leveransbesiktning: Ja

Garantibesiktning: Ja

Besiktningsdatum:

Besiktningsman: Ronald Rybbe.

Besiktningsojekt.

Besiktning av båten modell: **Glastron 289 Sport Cruiser**

Årsmodell: **2009**

Tillverkningsår: **2008 i April**

EU CIN (Craft Identification Number) 14 tecken:

USA HIN (H=Hull) 12 - 14 tecken eller fler: **US-GLA64630D809**

Tillverkarkod enl. Sjöfartsverkets Blå skylt: _____

Skrovnnummer äldre eller annat utförande: _____

Motor Singel eller Styrbord: **Volvo Penta V8 5,7 GX-J** Motornr:

Motoreffekt: **320 hk**

Transmission: **VP drev** Transmissionsnr.

Motor Babord: Motornr: _____

Transmission: Transmissionsnr: _____

Besiktad på land ort datum:

Provkörd i vatten ort datum: _____

Besiktad i sjön ort datum: _____

Båtens längd: **8,79 m**

Båtens bredd: **2,77 m**

Båtens djupgående: **0,71 m**

Båtens displacement: **2948 kg**

Båtens konstruktör: **Ingen uppgift**

Tillverkare: **Larson Boat Division Little Falls MN USA**

Båtens material: **Gap**

EU-INFORMATION:

1. Alla CE-märkta båtar med ett CIN/HIN-nummer (tillverkade eller importerade efter den 16/6 1998) skall vara försedda med en Builders Plate. Tillverkarens kontrollnummer (MIC-kod, uppgift om vilket Notifierat Organ som anlåtats) bör finnas noterat på CE-skylden.

CE-skyld förekommer på denna båt.

~~CE-skyld förekommer inte på denna båt.~~

2. Alla CE-märkta båtar (tillverkade eller importerade efter den 16/6 1998) skall vara försedda med ett ingjutet CIN eller HIN nummer på akterspegel eller skrovsidan akter ut styrbords sida.

~~CIN eller HIN nummer förekommer på denna båt. Nitad bricka.~~

~~CIN eller HIN nummer förekommer inte på denna båt.~~

3. Med en CE-märkt båt följer vid leverans en komplett handbok på Svenska för båtar sålda på den svenska marknaden.

~~Handboken fanns tillgänglig vid besiktningen.~~

Handboken fanns inte tillgänglig vid besiktningen.

4. I denna handbok skall finnas fast fogad till boken ett Declaration of Conformity som utgör bevis för att båten uppfyller EU- direktivets krav avseende Certifieringsmodul (SJÖFS 2004:16).

~~Declaration of Conformity fanns tillgänglig vid besiktningen.~~

Declaration of Conformity fanns inte tillgänglig vid besiktningen.

OBS! Saknas en eller flera av dessa 4 attribut vid besiktningstillfället betraktas båten av besiktningsmannen som icke fullständigt CE-märkt. Fortsatt utredning bör följa av uppdragsgivaren och säljaren/ägaren eller berörd instans.

Rapport textdel.

Uppdragets utformning.

Besiktningen/uppdraget syftade till att i stora drag utan djupgörande analys klargöra den kvalitativa nivån på båtbygget. Vidare att klargöra den kvalitativa nivån på de extra utrustningsarbeten som företagits på båten. Så även att utvärdera de åtgärder i form av reklamationer som vidtagits i syfte att förbättra den kvalitativa nivån genom återförsäljarens åtgärder. Till detta klargöra om båten uppfyller det överenskomna direktiven i CE-märkningen enligt Fritidsbåtsdirektivet 2003/44/EC som föreligger med tillverkaren och det så kallade Declaration of Conformity.

Samlat uttalande beträffande ovan angivet uppdrag.

Jag finner att båten brister på en rad punkter beträffande både den kvalitativa nivån och ur sjösäkerhetssynpunkt. På flera punkter är byggnation och installationer så bristfälliga att de var för sig kan orsaka allvarlig olycka och innebära direkt fara för ombordvarande. Av nedan bifogat besiktning- och bildprotokoll framgår att Glastron 289 Sport Cruiser med CIN-koden US-GLA64630D809 på ett flertal väsentliga punkter inte överensstämmer med Fritidsbåtsdirektivet 2003/44/EC:s krav och kan därför inte betraktas som CE-märkt på ett regelriktigt sätt.

Bakgrund till fattat beslut.

Texten följer bildsidorna:

Bildsida nr1. Motorbåten Glastron 289 Sport Cruiser US

Bildsida nr 2. Övre bilden: Båten är tillverkad i Little Falls i Minnesota USA enligt den blå NMMA-skylden. CE-skylden saknar uppgift om anmält organ och dess ID-nummer. Vidare saknas uppgift om max motorstyrka i kW. Anmärkningsvärt är att lastvikten är angiven till blott 691 kg. En kontrollerad systerbåt producerad i augusti samma år har angivelsen 1000 kg trots att den båten är försedd med en mycket stor targabåge.

Bildsida nr 2. Undre bilden: Enligt CIN-koden är båten tillverkad i april 2008. CIN-koden (EU) är alltid ingjutet i båtens plastlaminat från och med den 16 juni 1998. En USA-tillverkad båt, även om båten inte är ämnad för Europamarknaden, förses alltid sedan mycket länge med en 10 tecken, eller mer, lång tillverkarkod s.k. HIN-kod. Vid eftermärkning i EU skall den nya CIN-koden präglas på en skylt och placeras och fast anbringas i omedelbar närhet av det utomeuropeiska landets kod. Denna USA-båt saknar ingjuten HIN-kod vilket är ytterst märkligt. Alla glasfiberbåtar byggda i USA och som jag mött har en ingjuten HIN-kod med från 10 tecken och ända upp till 22 tecken. Exempel på detta Cris Craft Lancer från 1975 med skrovbeteckning ORD 23 2026T ingjutet både i akterspegel och på babords bog. Grand Banks 32 från 1974 med skrovbeteckningen GNDBO4710174 ingjutet på akterspegeln.

Övriga kommentarer till Fritidsbåtsdirektivet 2003/44/EC

Fotografi på svensk handbok föreligger inte då någon sådan inte förekommer enligt uppgift. I denna Svenska handbok skall ett på Svenska språket Declaration of Conformity vara tryckt i bokens pärmsidor eller vara fast anbringat till dessa sidor. Istället förekommer en allmänt

hållen "Owner's And Operator's Manual" avsedd för alla Glastrons hela modellserie och som på inte sätt ger någon form av information till denna båt specifikt. Till detta har köparen erhållit en A4-sida med vad återförsäljaren menar är ett Declaration of Conformity. Det är inte korrekt, det är förvisso ett Declaration of Conformity beträffande stabilitets- krängningsprov och flytkraft utfärdat mellan Glastron Boats i Little Falls Minnesota och IMSI, International Marine Certification Institute, i Bryssel och är enligt min mening korrekt men inte det som avses.

Istället har köparen erhållit två stycken A4-blad med texten Declaration of Conformity och i formen av ett kryssprotokoll. A4-bladen ser ut som ett arbetsprotokoll eller en checklista vid produktionsförfarande. Jag har aldrig sett något liknande, kollegan Eje Wåhlsted instämmer och Transportstyrelsen/Fartygstekniska Enheten CE-direktivet likaså. Till detta skall nämnas att det på raden: Name of Notified Body for Noise Emission Assessments (*if applicable*): är skrivet - NOT APPLICABLE.

Detta dokument är undertecknad Cadillac Michigan USA den 8 juli 2010 av personen Craig Scholten. Anmärkningsvärt är att båten är tillverkad i Little Falls i staten Minnesota i april 2008 men att dokumentet är signerade i staten Michigan av denne person först 1 år och 2 månader senare och för övrigt efter det att båten levererats till köparen och köparen fick själv klistra fast CE-märket. Med andra ord denne Craig Scholten kan omöjligt ha kontroll på utförandet av båten vid tillfället för undertecknandet och hela båten skulle tekniskt kunna vara ombyggd och motorn utbytt, med mera vid den tidpunkten.

Transportstyrelsen/Fartygstekniska Enheten CE-direktivet Christer Bergström har svarat på undertecknads förfrågan beträffande falsk CE-märkning efter min redogörelse och presentation av ovan angivna dokument.

Från: Ronald Rybbe [<mailto:ronald.rybbe@marinkontroll.se>]

Skickat:

Till: Bergström Christer

Ämne: Re: SV: Ronald Rybbe falsk CE-märkning Glastron USA

Hej Ronald,

Jag har sökt på U.S. Coast Guard:s hemsida och konstaterat att Glastron har en fabrik i Cadillac men den fabriken har en annan MIC-kod (PGL). Glastrons fabrik med MIC-kod GLA finns i Little Falls.

Att adressen inte stämmer och att dokumentet är daterat efter att båten byggts tyder på att det är ett falsarium. Att man inte redovisar vilken provningsmodul som använts vid provningen av avgasutsläpp och säger att den inte är tillämplig (Not applicable) stämmer inte med reglerna. Avgaskraven för fyrtakts bensinmotorer gäller från 2006.

Avsaknaden av instruktionsbok är ett avsteg från kraven och en köpare av en ny båt på

den svenska marknaden ska få en instruktionsbok på svenska och till den ska vara fogat en försäkran om överensstämmelse som också ska vara på svenska.

Jag håller med om att luftkonditioneringen tyder på att båten varit avsedd för en annan marknad. Likaså det popnitade "CIN"-numret som möjligen kan vara ditsatt i efterhand.

Med vänliga hälsningar

Christer Bergström

Tekniksektionen
Transportstyrelsen

Bildsida nr 3. Bilderna visar akterspegeln och fuktmätning av denna. Förenklat uttryckt för att åskådliggöra är bokstaven B= Blött, F= fukt och T= torrt. Fuktmätningen visar att båten läcker in vatten i akterspegeln. Företeelsen är inte ovanlig men förekommer på betydligt äldre båtar. Mot bakgrund av båtens ringa ålder endast tre säsonger i vatten -08, -09 och -10 är båten anmärkningsvärt blöt och därtill redan över vattenlinjen. Detta är ett allvarligt fel då den grova plywoodförstärkningen inne i akterspegeln ruttnar och dess strukturella styrka avtar. Att åtgärda felet är en mycket dyr operation.

Bildsida nr 4. Hänvisning till bildtexten.

Bildsida nr 5. Hänvisning till bildtexten.

Bildsida nr 6. Hänvisning till bildtexten. Tilläggas bör att dessa kosmetiska fel är en följd av felaktigt agerande vid läggningen av gelcoat till föreskriven tjocklek extra plastskikt samt den första glasfibermattan. Felet är helt omöjligt att kosmetiskt återställa till förväntat utseende. Ända åtgärden är att slipa ner halkmönstret och applicera ett nytt halkmönster av annan sort och utförande.

Bildsida nr 7. Hänvisning till bildtexten.

Bildsida nr 8. Hänvisning till bildtexten.

Bildsida nr 9. Hänvisning till bildtexten. Tilläggas bör att denna landterneuppsättning förekommer i USA i olika stater och på mindre sjöar. Den är även godkänd i Sverige vid fart genom vatten, men det gäller endast båtar under 7 meter och till en maximal uppnådd fart av 7 knop. Vi talar således om roddbåtar med motor upp till ca. 4 hk.

Till detta bör man fråga sig om generalagenten och dito återförsäljaren är okunnig beträffande de regler som råder och hur båten därmed kan betraktas av säljaren som godkänd enligt Fritidsbåtsdirektivet 2003/44/EC:s krav.

Bildsida nr 10. Hänvisning till bildtexten. Ett stort inloppshål uppe vid däck och 4 stycken mycket små utloppshål som därtill inte alltid står öppna då de täcks av rep och kätting. Köparen har haft betydande problem med läckage i förpiken förifrån.

Bildsida nr 11. Hänvisning till bildtexten. Utrymmet är extremt svårinspekterat vilket måste innebära att bara en kamera får plats och därmed ett omfattande bildmaterial för att förstå utrymmets utformning.

Bildsida nr 12. Hänvisning till bildtexten. Lägg även märke till den slarviga dragningen av elkablar och notera den kraftig ärgade elmotorn för ankarspelet på grund av mycket blöt miljö

Bildsida nr 13. Notera av bildmaterialet på sid 11, 12 och 13 att man kan finna att det förekommer två skiljeväggar/tvärgående skott som står nära varandra på ett avstånd av ungefär en hands tjocklek. Det främsta når kanske upp till 60 - 70% i höjd medan det bakersta når kanske till 95% höjd. När båten hastigt rör sig upp och ner samt i sidled vid färd i vågor så stänker vattnet våldsamt inne i detta utrymme och fyller först och främst utrymmet mellan skotten och därifrån sipprar sedan vatten ut och in i båtens förpik under långt tid. För att det inte skall stänka rakt in i förpiken så har man klämt/pressat in frigolitstycken och svampgummistycken mellan däckets som bildar tak i utrymmet och förpiken och översta kanten på bakre skottet. Se även bildsida nr 20.

Svampgummit bidrar också till att fukten bevaras länge i miljön. Man måste tillägga att det är ett synnerligen bedrägligt och uselt utförande.

Bildsida nr 14. Hänvisning till bildtexten.

Bildsida nr 15. Hänvisning till bildtexten.

Bildsida nr 16. Hänvisning till bildtexten.

Bildsida nr 17. Hänvisning till bildtexten.

Bildsida nr 18. Hänvisning till bildtexten.

Bildsida nr 19. Hänvisning till bildtexten. Elementär grundkunskap om hur man kopplar batterigrupper föreligger inte. I detta fall kan man frikoppla startbatteriet från övriga förbrukare, tror man, ända tills man skall starta motorn och samtliga batterier är tömda.

Köparen är inte elektriskt kunnig på den här nivån men har påtalat felet ett antal gånger utan resultat. Köparen har därför köpt ett elverk för ca 10 000 kronor för att garantera hemresorna.

Att samtliga fönsterventiler läcker in vatten får anses vara mycket allvarligt och har också skapa missfärgningar på inredningen.

Bildsida nr 20. Hänvisning till bildtexten och hänvisning till bildsidorna 10, 11,12, och 13.

Bildsida nr 21. Hänvisning till bildtexten.

Bildsida nr 22. Hänvisning till bildtexten. Båten är utrustad med air conditioning med möjlighet till både kyld luft och varmluft. Anläggningen kräver 220 volt och kan endast användas där gästbryggan tillåter det effektuttaget. Inga båtar med AC importeras normalt till de Nordiska länderna av de skälen. Det importeras båtar med AC, men det är alltid i form av privatimport från den Amerikanska begagnadmarknaden. En AC anläggning drivs därför av

alltid av 110 volt. Detta innebär som regel att vederbörande privatimportör river ut anläggningen för utrymmet behövs för annat, servicebehovet är kunskapskrävande och nyttan obefintlig. Varför denna båts AC drivs av 220 volt är därmed oklart och frågan är om det föreligger ett Declaration Of Conformity mellan EU och Glastron Boats enligt Fritidsbåtsdirektivet 2003/44/EC på den här tekniska punkten.

I detta fall föreligger inte någon svensk handbok och självklart inte heller några uppgifter i den allmänt hållna Amerikanska manualen. Undertecknad har inte kunnat provköra anläggningen emedan båten besiktigades på land, men köparna hävdar att anläggningen inte fungerar i sin värmande funktion och det råder oklarhet om även den kylande funktionen är tillfredsställande.

Det här innebär också att man bör fråga sig om generalagenten och dito återförsäljaren har den tekniska kunskap som krävs beträffande denna teknisk känsliga utrustning och för förberedande vinterförvaring i minuskyla då båten vinterförvarades i dennes regi. Det är oklart när båten kom till Sverige 2008 eller 2009 men den har enligt uppgift gått som demobåt sommaren 2009 och har därför vinterförvarats minst en vinter av någon återförsäljare.

Bildsida nr 23. Hänvisning till bildtexten. Ingen möjlighet förelåg för en besiktning av bränsletanken vilket var beklagligt då stark bensinlukt förelåg. Oklar brunfärgad halvtorkad sörja förelåg i utrymmet närmast förut om tanken. Spår av nivåmärken för hög vätskenivå förelåg också i utrymmet. Det förekommer dylika missfärgningar när vattenläckage från ovan missfärgas av garnering, tapetsering och trämaterial på sin rinnande väg till det djupaste stället och därefter torkar.

Bildsida nr 24 och 25. Motor, drev och dess installation betraktat okulärt men inte provkört förefaller vara i sin ordning och något klagomål har heller inte framförts.

Bildsida nr 26. Hänvisning till bildtexten.

Bildsida nr 27. Hänvisning till bildtexten.

Bildsida nr 28. Förtöjningsvinchen är reklamerad ett antal gånger på grund av lika många antal fel. Det jag kan konstatera är att det är en bedrägligt amatörmässig installation med olika former av snören och brädlappar som infogats i montaget. En alldeles för låg lagringshöjd för kätting och lina är resultatet vilket i praktiken omöjliggör en fullständig funktion.

Lika bedräglig är installationen av dusch och duschslang som om oturen varit framme redan hade skapat en båtbrand. Notera att det aldrig finns säkerhetslösningar mellan pluspol och minuspol på ett batteriet och där ledaren är en metallslang. Ytterst allvarligt.

Bildsida nr 29. Stora problem med tjuvströmmar föreligger vilket kräver kunnande och kan vara svårt att lösa. Om problemet är löst är oklart, men kunskapen beträffande elementär koppling av batteribankar föreligger inte har vi redan konstaterat på bildsidan 19. Till-luft- och från-luftdon i maskinrummet är felaktigt installerat. Se bildtext. Redan på bildsidan 3 tog jag upp problemet med fukt i akterspegeln som en följd av flera läckande genomborrade förband se bilden längst ner till höger. Men det läcker också i skarven mellan skrov och däck.

Bildsida nr 30. Denna bildserie på en systerbåt producerad 4 månader senare i augusti 2008 visar att felaktigheter, kvalitetsbrister, konstruktionsbrister samt felaktig CE-märkning inte är en engångsföreteelse utan snarare förefaller vara en medveten handling.

Rapport fotodel.

Rapporten är uppdelad i två avsnitt, dels i 15 stycken textsidor och dels i form av följande 30 stycken bildsidor. Vid besiktningarna togs 257 stycken fotografier i syfte att granskas närmare varav 189 stycken av dessa redigerats, textförklarats och tillfogats denna rapport.

Utöver i textrapporten ovan angivna anmärkningar hänvisas även till de här nedan bifogade fotografierna. På fotografier förekommer således anmärkningar som inte tagits upp i texten av utrymmesskäl eller för att **anmärkningen bättre åskådliggörs med hjälp av foto**. Notera därför att **vissa anmärkningar enbart finns angivna på en bild och andra enbart förekommer i form av text**.

Observera således att det visuellt synliga på fotografiet och de eventuella texter som förekommer under bilderna skall betraktas som en viktig del av rapporten och ett komplement till texten i rapporten för att tydliggöra platsen, skicket, konditionen eller skadan.

Vissa foton är inspektionsbilder och märkta **Ib** eller **ib**. Dessa kan förefalla vara omotiverade och uppfattas vara utan någon anmärkning. Så kan också vara fallet. Bilderna kan vara tagna i svårt åtkomliga ställen eller i totalt mörker alternativt mycket ljussvaga områden och platsen kan därför inte inspekteras på annat sätt än att flera bilder granskats i 1 – 10 gr:s förstoring på stora jämförande dataskärmar.

Fuktmätning fotodel.

TRAMEX Skipper Plus.

Fuktindikering, eller instrumentets benämning ”**Comparativ**” kan fritt översättas till **relativt jämförande** och är således ett indikativt värde för att **utröna stora skillnader i fuktmängd**. Beträffande fukt i bordläggning, botten, balkar, däck, överbyggnad eller annan förekommande struktur tillverkad i glasfiberarmerad plast **åskådliggörs detta i förenklad pedagogiskt form** som bokstäver under fotografierna. Dessa står för: **T = torrt, F = något eller lätt fuktigt, B = ökad fukthalt eller blött område**.

För att kunna följa informationen på bildmaterialet skall betraktaren notera att **den mittre röda lampan Range 2 lyser för GRP (GAP) glasfiberarmerad plast) och att det är den undre skalan Comparative (relativt) 0 till 100 som gäller**. Med denna inställning mäts fukt på djupet i enkellaminat eller sandwichmaterial. **Vid mätning av ytfukt för GAP (GRP) skall noteras att den nedersta röda lampan Range 3 lyser**.

Ibland förekommer jämförande bilder där mätmetoden går ut på att visa underliggande fukt under en GAP-yta som till synes är torr. Denna metod förekommer för att åskådliggöra fukt, läckage eller kondens i till exempel mellan basinreden och ytterskrov, eller vid delamineringar, eller vid inplastade träförstärkningar i bottenbalkar.

För att kunna följa bildmaterialets information skall betraktaren notera att på bild nr 1 lyser instrumentets **nedre röda lampa för Range 3 ytfukt (Surface Moisture)** och på bild nr 2 **lyser Range 2 för djupfukt GRP (GAP)**. Förutsättningen är att fotona är tagna på samma ställe för att kunna göra en jämförelse och avsikten är att visa relativa skillnaden i fuktmängd mellan ytan och djupet.

Beträffande fukt i träinredning eller annan förekommande invändig trästruktur tillverkad i **homogen mahogny, teak, ek eller dito i WBP-limmad plywood, (Water and Boiling Proof) alternativt furu eller gran i bottenbalkar, däck och däcksbalkar samt överbyggnad** åskådliggörs detta i siffror av en procentsats (%). Träslag varierar i täthet och struktur från 0,9 kg/dm³ till 0,3 kg/dm³ där de fyra första träslagen enklast betraktas som hårda och de två sista som relativt mjuka. Hårdheten, omgivande temperatur och ibland osäkert trämaterial påverkar därför fuktkvoten och instrumentets mätresultat. I förenklad form anges därför %-satsen under fotografierna vid mättillfället för rådande situation. Viktigt och som god indikation skall nämnas att vid fuktkvoter över 18% till 20% börjar träet bli utsatt för olika sorters angrepp, som mögel mm. Mellan 23% till 25% är risken stor för att träet skall börja ruttna och vid över 27% har träet nått fibermättnad.

För att kunna följa bildmaterialets information skall betraktaren notera att **instrumentets övre röda lampa lyser för TRÄ och det är den gröna, gula och röda övre skalan 5% till 30% som gäller.**

Protimeter Surveymaster.

Fuktkvotmätning eller instrumentets benämning **%WME** vilket betyder (Wood Moisture Equivalent) används vid fördjupad och exaktare mätning. Instrumentet har också flerkfunktion med möjlighet till att mäta både **fuktkvot** och **fuktindikering** och kan därför förekomma i bildmaterialet även vid **fuktindikering**.



Bildsidor följer. (dock ej här i artikeln)

Sammanfattning.

Besiktning: Glastron 289 Sport Cruiser US-GLA64630D809.

Konsumenttjänstlagen (1985:716) kräver av undertecknad att, om så anbefalles av min uppdragsgivare, avge min åsikt om fallet så är jag skyldig att göra det.

Båten är såld 2010 av Båt & Motor i Valdemarsvik AB och då av företagets ägare, säljare och VD Ola Svensson. Enligt uppgift är företaget generalagent och ansvarig försäljning av Glastron Boats produkter i Sverige. I fortsättningen kallas företaget för B&M.

Besiktningssrapporten, och så även läsning av den förekommande och av köparen kronologiskt ordnade reklamationslistan om 55 punkter från tiden 9 juli 2010 t.o.m. 10 februari 2012, övertygar mig till fullo om de problem som föreligger.

Antingen besitter man inom ledningen för B&M total och fullständig inkompetens om båthandel och båtteknik, alternativt saknar man all form av affärsmässig moral och ansvar. För undertecknad är det likgiltigt och ovidkommande vilket som råder, då det inte är första gången jag möter dessa problem i denna bransch. Men man kan ändå inte låta bli att förvånas över den totala antipati som infinner sig när kunden ifrågasätter produktens kvalitet.

Likväl häpnar man över B&M:s försäljningsargument om att denna båt är CE-märkt och uppfyller det överenskomna direktiven i Fritidsbåtsdirektivet 2003/44/EC som föreligger med tillverkaren Glastron Boats i USA och EU och den Svenska köparen det så kallade Declaration of Conformity. Båten är inte bara partiellt en usel produkt, och det saknas inte bara en Svensk Handbok med ett fast anbringat Declaration of Conformity, båten saknar t.o.m. lanternor och de sidolaternor som finns monterade är inte reglementsensliga och än mindre CE-godkända och varför har båten inte ett ingjutet Amerikanskt HIN-identitet eller direkt från varvet försedd med en för EU-marknaden godkänd ingjuten CE-kod om 14 tecken.

Helt klart är det så att hade uppdraget utformats så att målsättningen hade varit att till fullo besiktiga båten i sin helhet, förutom dolda utrymmen och tillverkningsprocess, så är min känsla att ett än större antal brister hade framkommit.

Vidare finner jag anledning att upplysa om att den 2 juni 2009 gjorde Genmar Marin USA, med båtmärkena Wellcraft, Carver, Larson, Glastron m.fl. i konkurs med en skuld på 216 miljarder dollar. Självklart svajade hela företaget under produktionsåret 2008 och ett 1000 tal anställda fick gå samtidigt som man gjorde en satsning på att utveckla en ny och större modell, den största Glastron 289 Sport Cruiser. Det blev inte bra kan vi konstatera och det har satt sina spår. Ett riskkapitalbolag köpte konkursboet

Rapporten bör betraktas som ett värdefullt dokument med avseende på framtida eventuella frågor och behov. Undertecknad tackar för uppdraget. När helst frågor föreligger, framledes, nu eller om några år, går det bra att ringa under telefontid 09:00 – 21:00 alla dagar.

Med vänlig hälsning,
Ronald Rybbe.

Marinkontroll 2R

Bifogat: Kopia på Stabilitetsintyg IMSI – Glastron Boats.

Bifogat: Kopia på två sidor Declaration of Conformity enl. Glastron Boats.