

Fritidsbåten



Steinar Løvmyr, besiktigelsesmann

BESIKTIGELSESMANNSORDNINGEN

Fra start til slutt på oppdraget

Vi har nå vært litt innom historien for besiktigelsesmannsordningen og sett litt på hva som bør ligge til grunn for å kunne bli en besiktigelsesmann.

I denne og neste utgaven skal jeg forsøke å ta dere med på en sikkerhetsbesiktigelse av båt og hvordan en besiktigelsesmann går frem fra start til slutt på oppdraget.

Når besiktigelsesmannen kommer er det en stor fordel at eier av båten er tilstede og har ryddet klart for sikkerhetsbesiktigelse. Båteier har som regel god kunnskap om båten og kan svare på spørsmål som måtte dukke opp underveis, så han må gjerne ta del i besiktigelsen.

En besiktigelsesmann vil stille noen

spørsmål om båten og eieren i det han kommer til oppdraget.

Dette er for å verifisere båten og for å få mest mulig informasjon om båten som skal sikkerhets besiktiges.

Dersom sikkerhetsbesiktigelsen skal utføres på land har besiktigelsesmannen en fordel av å kunne se under båten og fort finne ut hvor det er gjennomføringer som skal sjekkes. Samtidig får han sjekket drev, akslinger og ror osv. Er det seilbåt får han også sett på Kjølen.

MILJØHJØRNET

Kassering av fritidsbåter – et gryende miljøproblem

Lite visste vi i om at dette skulle danne grunnlag for nesten all fremtidig lystbåtproduksjon da den første plastbåten ble støpt på Lillestrøm i 1953. En levetid for plast og epoxy/glassfiber båter var overhodet ikke noe tema på den tiden.

Nå har tiden vist at produktene fra denne tiden er utrolig seiglivet og at snekker fra 60- og 70-tallet fremdeles vedlikeholdes og er i bruk. Landsbåter og joller er naturlig nok utsatt for større slitasje og utgjør foreløpig majoriteten av de båtene som blir kassert. Det er også de båtene det er lettest å bli kvitt da de er produsert i et enkelt materiale og normalt verken har motor, tanker eller komplisert elektronikk. Flere miljøstasjoner mottar også slike som «husholdningsavfall» uten gebyr.

Men, nå begynner det å nærme seg at først og fremst de dårligst vedlikeholdte snekkene fra 60- og 70-tallet er aktuelle for sanering.

Vi vet ikke nøyaktig hvor mange fritidsbåter det finnes i Norge, men vi kan antyde ca 750 000.

Ca 10 % er trebåter, og ca halvparten av alle fritidsbåtene er produsert før 1990.

Minst 5 000 enheter vrakes årlig, men bare 1 000 av disse kan gjøres rede for. Hvor blir det



av de 4 000 andre? Antall båter som vrakes vil utvilsomt øke de nærmeste årene. Er dette en tikkende miljøbombe sammen med alt annet marint avfall?

Er miljøavgift eller en form for panteordning veien å gå? Miljømyndighetene har utredet disse utfordringene i mange år og i mange omganger. I 2013 kom utredningen «Fra avfall til ressurs» fra Miljøverndepartementet. Kapittel 5.4 omhandler utrangerte fritidsbåter.

For å oppå en god slutthåndtering foreslås følgende fremgangsmåte:

- Motorer miljøsaneres før jern og metaller materialgjenvinnes
- Komposittmaterialer / glassfiber – forbren-

ning, men ikke optimalt

- Ren plast kan materialgjenvinnes
- Båter av metall og jern & metalldele materialgjenvinnes
- Båter av trevirke skal energigjenvinnes, men dersom det oppdages farlig avfall, skal dette håndteres forskriftsmessig
- Alt av farlig avfall / EE-avfall håndteres ihht. forskrift

I 2014 kom rapporten fra samarbeidsprosjektet mellom Norboat, KNBF og Norsk Gjenvinning.

om «Kassering av Fritidsbåter», også kalt «EOL» (End of Life Boat).

Rapporten gir nyttige innspill til temaet, selv om det fortsatt er et stykke til målet.

Det er som regel slik at båtene oftest ligger på vannet når sikkerhetsbesiktigelsen skal utføres og da vil det bli noe mer «leting» etter skroggjennomføringer og spørsmål til eier/oppdragsgiver om hvor gjennomføringene befinner seg i båten. En dreven besiktigelsesmann vil fort kunne se hvor det ligger gjennomføringer som må sjekkes.

Alle skroggjennomføringer skal ha doble slangeklemmer og kuleventilene skal være bevegelige.

Ved å sjekke motorrommet vil man fort kunne danne seg et bilde av hvordan tilstand til resten av båten befinner seg i. Et rent og ryddig motorrom indikerer som oftest at båten får godt stell og blir ivaretatt. Dersom man ved sikkerhetsbesiktigelsen oppdager oljelekkasjer, oljesøl og sprukne slanger er dette noe som skal rapporteres.

Videre vil en sikkerhetsbesiktigelse gå igjennom det elektriske anlegget om bord. Er

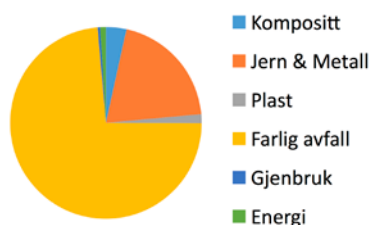
det ryddig, «lettlest» og faste koblingspunkt, vil det som regel også være bra i batterirommet. Her skal det også være lufting, slik at gasser ikke sprer seg i båten og kan utvikle store faremomenter.

Veldig ofte vil en sikkerhetsbesiktigelse avdekke punkter ved batteribank som kan forårsake svekket spenning om bord. Teknisk konsulent hos Volvo Norge, Frank Finnkroken forteller at det absolutt er en fordel å gjøre egenkontroll, og sjekke fasthet på batteriskoene, samt gjøre rent batteripolene. Ofte er det problemer med det elektriske anlegget som ødelegger en sommersesong på sjøen for mange båteteiere. Man kan man ved å sette seg litt inn i det elektriske om bord, forhindre motorproblemer og farer som brann og gnister som igjen kan få store fatale konsekvenser.

I neste utgave går vi videre i sikkerhetsbesiktigelsen og ser på gass, kryssholt, CE-merking og andre punkter som skal sjekkes.

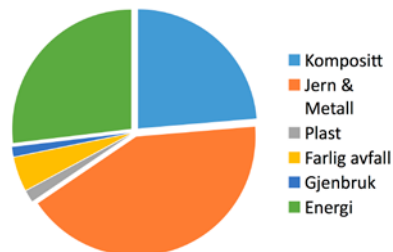
Hva består egentlig en gammel trebåt av?

Materialsammensetning - 28" trebåt



... Og hva består en utrangert plastsnekke av?

Materiasammensetning - 22" plastsnekke



STIKKORD PÅ VEIEN TIL EN PROBLEMLØSNING

- Båter leveres til godkjente mottaksanlegg
- Norboat, via marinaer, o.l., vil kunne være formidlere av godkjent mottak
- Leveransekostnad må være lav for å incentivere ønsket adferd
- Negative verdier muliggjør neppe vrakpant
- Nullkostnad for levering av båt det mest realistiske og beste (oppnåelige) incentivet
- Volum av båter mellomlagres før forsendelse til behandlingsanlegg

- Småbåter stables i container
- Skreddersømløsninger for større båter
- Småbåter utgjør volumet – store båter utgjør unntakene
- Fraktkostnader

FORSLAG TIL ORGANISERING OG FINANSIERING

- Produsenter og importører av fritidsbåter bør ha ansvar for systemet
- Lovkrav om at alle produsenter og importører er medlem av retursystem (tilsvarende EE-avfall)
- Bransjen, gjennom Norboats datterselskap «Norsk Båttretur AS», administrerer ordningen
- Oppbygging av registreringsystem for nye båter (hører ikke nødvendigvis hjemme i returselskapet, men en forutsetning for en god returordning på sikt)
- Miljøvederlag innkreves ved salg av nye båter som skal finansiere transport og miljøsanering ved kassering
- Ordningen bør ha som målsetting å være selvfinansierende, etter en oppstartperiode hvor det er behov for en type «oppstartsfinansiering» for opprydding i historisk avfall

Bransjen, båtforeninger, båtfolk og miljøorganisasjoner er utålmodige – nå er tiden inne for gode sluttbehandlingsløsninger – før det er for sent.



I 2013 kom utredningen «Fra avfall til ressurs».



NORGES STØRSTE BÅTFELLESSKAP

Kongelig Norsk Båtforbund er Norges største og eneste landsdekkende interesseorganisasjon for fritidsbåtbrukere. KNBF har doblett antall medlemmer de siste 8 år og vi er nå 41 000 medlemmer fordelt på 310 medlemsforeninger samt personlige medlemmer. Vi arbeider for et bedre båtliv på naturens premisser. KNBF er en sammenslutning av båtforeninger, båtklubber, lag og personlige tilsluttede medlemmer. KNBF er en ikke-fortjenestebasert, frivillig, ideell og allmennyttig organisasjon.

NOEN AV FORDELENE:



Juridisk førstehjelp



Gunstig forsikring i Norske Sjø



Gunstig avtale med Bunker Oil



Sikkerhetsbesiktigelse av båt



Inntil 36 øre rabatt hos Statoil



2 utgaver av Båtens Verden pr. år



Øvrige landsdekkende og lokale rabattavtaler

Det lønner seg å ta del i Norges eneste og største interesseorganisasjon for båtfolk! Her er noen av fordelene for deg som privatperson. Flere, samt fordeler for båtforeninger, finner du på knbf.no.