



Hej alla besiktare i SBF:s föreningar,

Under vintern har vi i Båtsäkerhetskommittén utvecklat utbildningsmaterial och ordnat grund- och fortbildningskurser för besiktare. 101 nya besiktare deltog i kurserna och 120 besiktare har uppdaterat sin behörighet genom utbildningarna. För första gången testade vi förhandsstudier på distans via SBF Campus i utbildningarna. Vi fick bra respons på förhandsmaterialet och därför kommer vi att fortsätta använda det även kommande år.

När besiktningarna startar igen är det viktigt att varje besiktare går ombord på båtarna och möter båtägaren. Detta möte är kärnan i båtsäkerheten: endast på plats kan man upptäcka eventuella brister, ge råd och säkerställa att båtägaren känner sitt ansvar. Varje besiktning är ett tillfälle att bygga förtroende, sprida kunskap och främja gemensam säkerhet.

Kommittén vill uppmuntra varje besiktare att använda sin kompetens och ta en aktiv roll som utvecklare av säkerheten. Genom samarbete, väl utformade arbetsmetoder och flexibilitet kan vi säkerställa att båtlivet förblir säkert, ansvarsfullt och trevligt för alla. Varje besiktare är ovärderlig i detta arbete.

## Besiktninginfo 2/2026

Den första webbkursen för besiktare på Campus

Kontroll av LPG-system

Besiktningsschefens årliga klocka

Besiktning av båtar från en utomstående förening

Vilka dokument ges när en elektronisk besiktning sker direkt i Suuli?

När besiktningen utförs direkt med besiktningssystemet i Suuli krävs ingen separat pappersrapport. Båtägare kan skriva ut besiktningssystemets rapport från Suuli ifall de så vill.

Portabla strömapparater och överhettning

Litiumbatterier är säkra när de används på rätt sätt. Majoriteten av olyckor orsakas av produkter av låg kvalitet eller vårdslös användning.

Klimatförändringen kommer att leda till hårdare väderförhållanden

## Den första webbkursen för besiktare på Campus

Syftet med den förberedande webbkursen för nya besiktare är att ge deltagarna en översikt över besiktningssystemet innan den fysiska utbildningen. Webbkursen innehåller del A ur besiktarens handbok, det vill säga besiktningssystemet, samt besiktningssystemets besiktningssystemer och -krav samt punkterna 4–6 som handlar om båt-, sjöfarts- och säkerhetsutrustning. Målet är att skapa en grundläggande förståelse för helheten, så att grundkursen kan fokusera mer på båttekniska frågor och diskussioner.

## Kontroll av LPG-system

För fasta gasolinstallationer krävs ett besiktnings- eller installationsintyg utfärdat av en auktoriserad installatör.

Båtägaren får själv utföra slanginstallationer. För gasolledning ska gasolslang användas och den totala längden får högst vara 120 cm.

Den årliga tätningskontrollen av gasolsystemet är på ägarens ansvar. Rörledningar ska även övervakas så att de inte nöts i genomföringar och att fästen håller ordentligt.

Vid den årliga självbesiktningen går man igenom slangar och rör, kontrollerar och byter ut om de är i dåligt skick. Slangar testas för att se om det finns sprickor eller förhårdnader. Läckage kan vara så små att det är bra att använda såpvatten för att upptäcka dem.

Vid behov kan det vara klokt att låta ett proffs utföra tester med jämna mellanrum, till exempel vart femte år, såvida det finns en tillgänglig på orten. För installation och kontroll av gasolutrustning räcker kompetensklass P. I Tukes företagsregister kan man söka lämpliga installatörer i sitt område: [Offentligt register \(Tukes\) - Företagsregister](#)

För båtar med gasolutrustning rekommenderas dessutom en gasvarnare. Det är viktigt att påminna om detta vid besiktningarna. Gasvarnaren ska också kontrolleras varje säsong, precis som annan varningsutrustning.

## Besiktningschefens årliga klocka

Inspirerade av besiktningschefens kväll i januari gjorde vi årlig klocka för besiktningschefer. Den har skickats till alla besiktningschefer i Suuli via e-post. Besiktningscheferna gav oss ett bra mottagande, så vi kommer att hålla en motsvarande kväll i januari 2027. Syftet för evenemanget är att fungera som en introduktion till rollen som besiktningschef i klubbar och att hjälpa de nya som väljs.

## Besiktning av båtar från en utomstående förening

En ny funktion har lagts till i Suuli, som möjliggör att båtägaren kan märka sin båt för "Fri besiktning".

När en båt har märkts för fri besiktning kan alla Suuli-registrerade besiktare utföra besiktningen, oavsett medlemmens hemklubb. Detta gör det enklare, särskilt i situationer där båtägaren flyttar eller byter ort, eller om besiktningen är lättare att sköta exempelvis i en gästhamn.

### Viktiga frågor i korthet:

- Båtägaren kan välja ifall deras båt ska ha "Fri besiktning" i Suuli.
- Förordningen ger alla besiktare rätt att besikta den båten i fråga.
- I båtsökningen kan besiktaren fritt söka fram båtar som ska besiktas.
- Informationen nollställs automatiskt ifall båtens ägare byts.

Syftet med funktionen är att underlätta genomförandet av besiktningar, förbättra flexibiliteten och stödja samarbetet mellan föreningarna. Vi hoppas att du berättar för dina egna besiktare och medlemmar om den nya funktionen.

### Vilka dokument ges när en elektronisk besiktning sker direkt i Suuli?

När besiktningen utförs direkt med besiktningsformuläret i Suuli krävs ingen separat pappersrapport. Båtgäare kan skriva ut besiktningsrapporten från Suuli ifall de så vill. Besiktaren för in nödvändiga besiktningsanmärkningar till båtens certifikat. Båtcertifikatet bör finnas ombord.

### Portabla strömapparater och överhettning

Litiumbatterier är säkra när de används på rätt sätt. Majoriteten av olyckor orsakas av produkter av låg kvalitet eller vårdslös användning.

Portabla elapparater, som powerbanks, telefoner och bärbara datorer använder nästan alltid litiumjonbatterier, som är effektiva men känsliga för temperaturförändringar. Laddning och urladdning av dem producerar alltid värme som en biprodukt av kemiska reaktioner. Problem uppstår när värme inte kan avlägsnas eller när utomhustemperaturen redan är hög.

Den säkra driftstemperaturen ligger vanligtvis mellan 0 och 35 °C. När temperaturen stiger över 45°C börjar cellens interna kemi förändras negativt och kapaciteten minskar. Vid cirka 60 °C ökar risken för termisk okontrollerad strömning avsevärt. Detta kan leda till rök, brandrisk eller explosion.

Direkt solljus och varma utrymmen är de vanligaste orsakerna till incidenter. Till exempel kan direkt solljus en varm dag på ett mörkt kartbord med strömförsörjningen laddad lätt överskrida den säkra temperaturgränsen. Andra riskfaktorer inkluderar laddare av låg kvalitet eller felaktigt strömförsörjda, fysiska skador som ett fall eller en klämma, eller ett utbuktande batteri som inte beaktats i tid. Risken ökar också genom att ladda i ett stängt utrymme, eller på en mjuk yta, som under en kudde eller i en väska.

#### Använd korrekt:

- Ladda alltid i ett öppet, svalt område.
- Använd en laddare som rekommenderas av tillverkaren eller CE/UL-certifierad.
- Lämna inte saker i laddning utan uppsikt.
- Kontrollera batteriet då och då — en bula är ett tecken på att det bör återvinnas på rätt sätt som avfall av elektrisk utrustning.

### Skrovgenomföringar – metall eller komposit

Skrovgenomföringar är en av de mest kritiska individuella konstruktionerna för båtens säkerhet, eftersom ett läckage i genomföringarna leder ofta snabbt till allvarliga skador eller till och med att båten sjunker. Valet mellan metall- och kompositgenomföringar påverkar inte bara båtens tekniska hållbarhet, utan även behovet av underhåll och den långsiktiga risknivån. Oavsett val av material, metall eller komposit, är den grundläggande utgångspunkten att genomföringarna är avsedda för båtbruk.

Traditionellt har båtar använt metallgenomföringar, vanligtvis mässing, brons eller rostfritt stål. Dessa har fördelen av god mekanisk styrka och att de kan tåla påfrestningar orsakade av slangar, avstängningsventiler och drift. En korrekt vald genomföring i brons är en långvarig lösning, och båtägare och besiktare är bekanta med metalldelarnas beteende.

Nackdelen är dock risken för korrosion, särskilt i havsvatten. Messingsdelar kan drabbas av avzinkning, vilket gör att delen blir sprött från insidan utan tydliga yttre varningssignaler. Dessutom kan metall utsättas för galvanisk korrosion om båtens elsystem eller jordning inte är i ordning. I detta fall kan den till synes intakta strukturen plötsligt gå sönder.

Komposit- eller polymerbaserade (praktiskt taget en TruDesign-serie av transiter) transiter har blivit vanligare, särskilt i nyare båtar och renoveringar. Deras fördel är att de inte korroderar alls. De lider inte av avzinkning eller galvanisk korrosion och är elektriskt neutrala, vilket förenklar båtens struktur över lag. När den installeras korrekt åldras en kompositgenomföring jämnt och förutsägbart, och den innebär inte samma risk för dold försvagning som metalldelar.

Nackdelen är att kompositdelar är mer mottagliga för installationsfel och mekaniska skador. Överspänning, sidokrafter eller stötar kan skada delen, och plastdelar av låg kvalitet är inte lämpliga för krävande marint bruk. Det är viktigt att notera att ställen där man lätt trampar på slangen. Lägg till ett skyddande halsband på fästen vid sådana ställen. UV-exponering kan också försvaga materialet över tid om delarna lämnas oskyddade mot ljus.

Som helhet är varken materialet automatiskt rätt eller fel, men kvaliteten, åldern och installationsnivån är avgörande. Gamla kopplingsgenomföringar utgör ofta en betydande risk, medan nya brons- och kompositlösningar av hög kvalitet är säkra och pålitliga. Ur ett båtsäkerhets- och försäkringsriskperspektiv är det viktigaste att varje genomföring under skrovet har en fungerande avstängningsventil, att fogarna är ordentligt stödda och att genomföringarnas skick är känt och regelbundet inspekterat. Materialvalet stödjer endast säkerheten när det kombineras med god installation och noggrant underhåll.

### [Klimatförändringen kommer att leda till hårdare väderförhållanden](#)

Som en följd av klimatförändringen kommer kraftiga stormar och åskfronter bli allt vanligare och kraftigare i Finland. För båtägare innebär detta en ökad risk, inte bara till sjöss, utan även vid piren.

I praktiken innebär detta att **antalet** förtöjningslinor och deras skick måste kontrolleras regelbundet. **Akterpålar och springrep** måste ha rätt mått och styrka. Föreningar och hamnar måste

också ha en klar verksamhetsplan för hamnvakter om vad som ska ske ifall förtöjningar måste spännas, eller en båt måste flyttas och ägaren nås snabbt.

Ett typiskt fall av en sjunkande båt är en utombordsmotorbåt där tömningen av akterutrymmet och det öppna utrymmet inte fungerar, till exempel på grund av igensatta utloppsrör eller en trasig länsypump. Kraftigt regn tynger båten, och vågorna som höjs av den starka vinden fyller båten gradvis med vatten via akterspegeln. Båtar som är öppna i aktern är i högre risk och bör förtöjas vid piren med fören vänd mot vind och vågor.

Snabba ändringar av vattennivån orsakar också huvudvärk, särskilt för båtar som ligger förtöjda vid fasta pirar, men också på revet, eftersom kombinationen av stigande vattennivå, vind, vågor, boj och ett kort rep från för till boj kan få hela paketet att röra sig.

På grund av förändringar i vattenståndet kan krafterna som utövas på de stramare linorna vara betydligt större än de vid vanliga fluktuationer som orsakas av vågor och vad repen är beräknade till. Till exempel dras repen på en båt förtöjd vid en akterboj och en fast pir åt eftersom bojen drar båten bakåt. När båten slås av vind och vågor samtidigt kan förtöjningen brista.

Att förtöjningarna går sönder utgör inte nödvändigtvis en omedelbar fara för människor, men en drivande båt eller båtar som lossnar i hamnen kan leda till personskador eller en sänkt båt och miljöföroreningar. När du lämnar båten bör du alltid komma ihåg att båten är förtöjd så att den klarar av starka vindar.

**Soliga vårhälsningar,**

Segling och Båtsport i Finland / Båtsäkerhetskommittén

**Kontaktinformation:** Suomen purjehdus ja veneily ry, [tero.savolainen@spv.fi](mailto:tero.savolainen@spv.fi) tai [spv.fi/yhteystiedot/](http://spv.fi/yhteystiedot/)