

Svenska Sjös

Båtgärguide



*Ledande specialister på båtförsäkring sedan 1967.
Ägs och drivs av Sveriges organiserade båtägare.*



 **Svenska Sjö**

Båtförsäkring på mina villkor

Att vara båtägare ska vara ett stort nöje!

Men ibland krävs både kunskap och ansvar för att båtlivet ska bli lyckat. Här har vi samlat våra bästa tips och råd om det mesta från köp och underhåll till regler på sjön och sjömanstips.



INNEHÅLL

	Äga båt att tänka på	4
	Köpa och sälja båt	6
	Båtsäkerhet	10
	Väder och vind	27
	Olyckshändelser på sjön	30
	Båtliv och miljö	31
	Navigation	33
	Sjömanstips	37
	Gästhamnar	39
	Båtlexikon	40



Båtagande

Det finns många olika båttyper för olika intressen och behov. Oavsett vad som gäller för dig vill vi ge dig lite praktiska tips och kunskaper. Både för dig som redan är eller som ska bli båtägare.

Köpa båt

Det finns båtar i alla prisklasser och för mängder av olika användningsområden. För att hitta rätt båt gäller det att tänka igenom det egna behovet ordentligt. Det är också bra att göra en budget och att fundera på om det ska bli en ny eller en begagnad båt. Läs mer om köp av båt i nästa kapitel.

Äga båt

När båtköpet är klart gäller det att ha ordnat en båtplats. Det finns ca 900 båtklubbar i landet som drivs av medlemmarna själva. Där går det oftast att ordna såväl sommar- som vinterplats till ett lågt pris. Att vara med i en båtklubb innebär oftast stor trivsel med likasinnade. Behöver du kunskap så finns den ofta nära. Hitta din närmaste båtklubb gör du på <https://batunionen.se/sok-batklubb/>

Det finns utöver båtklubben andra platser att ha din båt på, marinor och andra privata alternativ.

Båtunderhåll

Även underhållet kostar pengar. Motorn och skrovet behöver översyn med jämna mellanrum. Navigeringsinstrument, segel, dynor, fendrar, tampar och mycket annat behöver ses över och kanske bytas ut. Båten behöver rengöras och kanske målas.

Vinterförvaring

Vinterförvaring kan ske på varv eller på en båtklubbs område eller på egen tomt. Varven tar betalt för att ta hand om båten när den är på land. Kostnaden gäller underhållet på båten och säkert förvar. Båtklubbarnas förvaringsplatser är billigare, men kräver en insats från båtägaren själv. Här behövs också både båtbockar och täckställning.



Båtförsäkringen

Sist men inte minst gäller det att komma ihåg att försäkra båten ordentligt. Båtförsäkringsbolaget Svenska Sjö som ägs av båtorganisationerna erbjuder bra försäkringar för olika behov. Om du är med i en båtklubb är du dessutom delägare i Svenska Sjö och det ger dig direkta fördelar som mer omfattande villkor, resultatbonus för båtklubsmedlemmar och smidig skadereglering. Läs mer om försäkring på www.svenskasjo.se eller ring **010-4904900**.

Våra populäraste försäkringar för dig som är båtklubsmedlem



HEL MEDLEM – FÖR DIN TRYGGHET PÅ SJÖN & PÅ LAND

- > Brand, stöld, sjöskada, uppläggning
- > Ansvarsförsäkring 33 miljoner kronor
- > Rättsskydd, > Allrisk, > Sjöassistans
- > Möjlighet till maskinförsäkring upp till 14 år
- > Stort geografiskt giltighetsområde



HEL PLUS – DEN MEST OMFATTANDE FÖRSÄKRINGEN

- > Fast försäkringsvärde
- > Inga åldersavskrivningar för de flesta komponenter
- > Ansvarsförsäkring 33 miljoner kronor
- > Rättsskydd, > Allrisk, > Sjöassistans
- > Alla tilläggsförsäkringar ingår



Köpa och Sälja båt

Här hittar du allmänna tips och råd vid köp och försäljning av båt. Med Svenska Sjö har du marknadens bästa rättsskyddsförsäkring. Tryggt att veta om du skulle råka ut för en tvist. Ladda ner vårt köpekontrakt för en säker affär på www.svenskasjo.se.

Allmänna råd vid köp och försäljning

Köpet eller försäljningen av en fritidsbåt är för de allra flesta en stor och ekonomiskt betydelsefull affär. Köparen kanske tar de första kliven in i båtlivet och är osäker på vad som bör granskas och göras inför köpet. Säljaren av båten tycker kanske att beskrivningen av båten i annonsen räcker och att några ytterligare handlingar inte behövs.

Eftersom att reglerna om köp och försäljning av fritidsbåtar mellan privatpersoner inte innehåller några krav på att ett skriftligt avtal upprättas mellan parterna är det kanske lockande att göra upp affären utifrån tidningsannonsen och över ett handslag. Detta kan dock innebära betydande risker för det fall köparen visar sig missnöjd med båten eller att en tvist uppstår mellan parterna av andra orsaker. Du som ska köpa eller sälja en fritidsbåt finner i det följande några viktiga punkter att tänka på inför affären.

Upprätta skriftligt köpeavtal

Vid de allra flesta köp – inte minst när det gäller sådana dyra saker som båtar – är det alltid bäst att upprätta ett skriftligt köpeavtal. Själva innehavet av ett skriftligt avtal innebär i sig en trygghet men det är också i själva avtalet som ni kommer överens om under vilka villkor som köpet ska gå till. Om det efter köpet uppstår problem är det därför köpeavtalet som fungerar som utgångspunkt för fortsättningen och det ska innehålla allt som ni kommit överens om hela vägen fram till att köpet genomförs.

Inledningsvis är det av stor vikt att säkerställa att den som ska köpa eller sälja båten faktiskt är rätt person. Innan köpeavtalet skrivs under är det därför viktigt kontrollera att de personuppgifter som angivits stämmer överens med giltiga ID-handlingar. Om köparen eller säljaren utger sig för att vara någon annan och det uppstår problem i efterhand kan det nämligen vara svårare



tillvarata sin rätt. Naturligtvis är det av samma anledning viktigt att kontrollera att säljaren till båten är dess rättmätige ägare. Därför är det en bra idé att be säljaren uppvisa tidigare köpehandlingar eller andra typer av handlingar som styrker att båten faktiskt tillhör denne. En bra idé är att i sådana sammanhang också begära kopior på dessa handlingar.

Kontrollera om båten är belånad

En person som vill köpa en båt gör också det i syfte att själv äga och använda båten. Det är därför viktigt för en köpare att kontrollera om båten är belånad eller ställd som säkerhet till någon utomstående. Om en köpare har betalat för båten och det efter försäljningen kommer fram att båten är belånad kan det leda till onödiga och omfattande kostnader för köparen. En köpare bör därför kontrollera med säljaren att båten är skuldfri och att det endast är säljaren som har något att göra med båten.

Det är givetvis också viktigt att den information om båten som antecknas i köpeavtalet är korrekt. Hit hör t.ex. uppgifter som fabrikat, modell, tillverkningsår och serie- och/eller skrovnnummer. Genom att tydligt anteckna dessa uppgifter i avtalet minimeras risken för missförstånd och eventuella problem i framtiden. Detsamma gäller för eventuell utrustning som följer med i köpet. Om ni inte kommit överens om att någon utrustning ska följa med vid köpet, finns möjligheten att det uppstår onödiga diskussioner eller problem. Av samma anledning kan det vara en bra idé för säljaren att även uttryckligen skriva i köpeavtalet om någon specifik utrustning inte ska ingå i köpet.

Kontrollera att båten inte är stöldanmäld

Kontakta Larmtjänst och polisen.

Kontrollera båtens skick

Att båten är felfri vid köpet är naturligtvis någonting som ligger i en köpares intresse. Något som man ofta glömmer att tänka på är dock att det kan finnas fel i båten vid själva köpet men som inte blir helt uppenbara förrän vid en senare tidpunkt. För en köpare är det därför väldigt viktigt att noggrant undersöka båten innan köpet sker. Det är nämligen inte möjligt att åberopa ett fel som en köpare måste antas eller borde känt till vid köpet. Är det första gången du köper en båt kan detta vara en både stor och svår utmaning och det är inte



alltid enkelt att veta vad som måste undersökas. Då kan det vara en god idé att anlita en godkänd besiktningsman som genomför en grundlig undersökning av båten. Det är ju alltid bättre att veta än att inte veta och eventuella fel kan dessutom påverka priset på båten vilket ofta är den kanske viktigaste aspekten vid ett köp. All besiktning eller undersökning av båten bör anges i avtalet med tillhörande datum och resultat. Har en besiktningsman använts så ska dennes namn skrivas in i avtalet och dennes besiktningsprotokoll införas som bilaga till köpeavtalet. Kontrollera vilken bottenfärg som använts och om det gäller en äldre båt kontrollera om det kan finnas gamla färglager med TBT kvar. Botten kan då behöva saneras till en inte oväsentlig kostnad eller arbete.

Som säljare bör du istället ange i avtalet vilka fel som du känner till och som du inte vill ansvara för. Sådana fel som en köpare informerats om innan köpet kan han eller hon nämligen inte göra gällande mot säljaren efter köpet.

Notera om besiktning bara skett på land

En undersökning av båten ser också annorlunda ut beroende på om båten ligger i vatten eller är uppställd på land. Det är t.ex. inte möjligt att noggrant testköra en båtmotor på land och som köpare är det därför bäst om båten ligger i vatten vid undersökningen. Detta kan dock vara svårt beroende på vilken tid på året som köpet ska genomföras. Om undersökningen enbart skett på land ska anledningen varför anges i köpeavtalet tillsammans med om någon del av båten inte ha kunnat undersökas på grund av detta.

Efter allt diskuterande och undersökande är det äntligen dags att slutföra köpet. Slutet kan kännas som ett nödvändigt ont som man snabbt vill få ur världen. Det finns dock vissa saker som är viktiga även i detta skede. Det sätt på vilket sätt betalningen av det överenskomna priset ska ske, ska anges i avtalet. Det kan röra sig om delbetalningar eller om att hela beloppet ska betalas vid ett och samma tillfälle.

Hur och när betalning ska ske hör i sin tur samman med leveransen av själva båten. För att minimera riskerna för både köpare och säljare bör slutbetalning ske i samband med leveransen. Datum för både betalning och leverans ska också tas in i avtalet.



Viktigt med rättsskyddsförsäkring

Givetvis är utgångspunkten att både köparen och säljaren ska vara nöjda och känna att de gjort en bra affär. Det är så klart ingen köpare som vill köpa en båt bara för att i ett senare skede upptäcka att någonting är fel på den. Samtidigt vill ingen säljare få ogrundade krav ställda mot sig efter att köpet genomförts. Ibland kan det dock vara oundvikligt att en tvist uppkommer och med tanke på att detta ofta är förenat med stora kostnader i både tid och pengar, är det viktigt att både köpare och säljare tecknar en försäkring som innehåller rättsskydd i samband med köpet. För en köpare måste försäkringen tecknas samma dag som köpet sker eftersom att det är denna dag som är utgångspunkten vid en framtida tvist. För en säljare är det av samma anledning viktigt att ha en giltig rättsskyddsförsäkring den dagen då överlåtelsen sker. Naturligtvis är det ingen som hoppas eller vill att en tvist ska uppkomma efter en affär men om olyckan är framme är det alltid bättre att vara förberedd.

En båtaffär är, som ni säkert märkt, inte alltid en helt okomplicerad sak. Vår förhoppning är att denna text hjälpt både dig som säljer och dig som köper en båt att känna dig nöjd och stolt efter affären. Vi hoppas att du som köpare får njuta av en fin båt och en härlig sommar till sjöss och att du som säljare får se att din tidigare ägodel tas om hand av en ny båtentusiast.



Undvik skador på sjön

Lär dig undvika de vanligaste skadorna på sjön. Det handlar om grundstötning, vattenläckage, förtöjningsskador och masthaverier.

Hur du kan förhindra skador och olycksfall vid färd

Statistik från Svenska Sjö visar att de vanligaste skadorna under säsongen är grundstötning, vatteninträngning, förtöjningsskador och masthaverier.

Grundstötning

Grundstötningsskador sker vanligen under segling, man litar lite för mycket på plottern och tar ut slagen lite extra och så går man på. Även vid färd med motorbåt sker många grundstötningar på grund av ouppmärksamhet och att man inte tar tillräckligt med marginal när man navigerar med plotter, tänk på att även om GPS:n har bra noggrannhet så kanske de elektroniska sjökorten som används bygger på en gammal sjömätning. Vanligaste området att gå på grund är i hemmavattnet, just där man känner sig som tryggast. En stunds ouppmärksamhet räcker.

Vattenläckage

De flesta vattenläckage sker när båten ligger still och beror ofta på brister i genomföringar. Kontrollera att materialet är friskt genom att rycka hårt i ventiler före sjösättning. Mindre öppna båtar med länsumpar med nivåbrytare känns tryggt men om pumpen havererar eller om batteriet tar slut innebär det att regnvattnet stannar kvar och kan förorsaka skador. I värsta fall att båten sjunker. Har din båt så kallad självläns är det viktigt att se till att de inte är igensatta av löv eller annat, särskilt i slutet av säsongen. Om regn och vatten som sjöar in inte rinner ut tillräckligt snabbt så kan båten hamna så lågt i vattnet att det istället börjar komma in vatten genom självlänsarna. De mer allvarliga läckageskadorna sker ofta vid grundstötning. En större läcka kan vara en traumatisk upplevelse och måste tätas snabbast möjligt. Identifiera läckan, täta den med plugg, tråkilar eller minska läckaget med trasor och dylikt. Ett sätt kan vara att använda ett segel som dras under båten och som tätar från utsidan. Sök närmaste skyddat vatten eller hamn. Vid större läckor larma Sjöräddningen.



Förtöjning

Förtöjningsskador är oftast av nötningskaraktär och kan enkelt förhindras genom att alltid förtöja för storm och på en så skyddad plats som möjligt. Håll koll på vindriktning och väderomslag, titta till båten ofta för att i tid kunna förebygga skada. Om du har en öppen båt så bör du inte förtöja den med aktern utåt vid en oskyddad förtöjningsplats. Sjö och svall kan gå in över aktern och i värsta fall sänka båten.

Masthaveri

Masthaverier kan ibland förhindras genom att kontrollera riggen, att den är oskadd och korrekt ansatt. Segla inte hårdare eller trimma inte hårdare än vad båten med marginal "tål". Kontrollera mast och bom för att upptäcka sprickor. Efterspänn/släpp vantskruvar efter behov och tillse att infästningarna är hela.





Förebygg brand på båten

Minska brandrisken genom att vara noga med hur du hanterar brandfarliga ämnen. Se också över båtens el system och kontrollera brandsläckare.

Brand kan lätt förebyggas

För att förhindra brand på båt, ta för vana att se över slangar och kopplingar till båtens bränsle- och gasolsystem. Se även över elsystemet för att undvika kortslutningar. Gasolflaska ska förvaras i ett utrymme som har en dränering som mynnar utombords. Har din båt ett spritkök ska det fyllas på utombords och var noga med att inte överfylla. Hantera inte bensin eller annan brandfarlig vätska i lösa kärl inombords. Ta till exempel alltid ur en lös bränsletank när den ska fyllas så att bensinångor inte kan samlas upp någonstans i båten.

Lämna aldrig båten med en påslagen kupévärmare eller annan värmebläkt.



Förebygg stöld av båtar, båtmotorer och båtdelar

Du kan minska risken för stöld genom ett antal åtgärder. Läs om DNA märkning, aktiva söksystem med spårsändare, lås på utombordsmotorer och startspärr.

Fyll i och spara båtkortet

Då går en efterlysning snabbare och underlättar identifiering om båten/motorn skulle påträffas.

Båtkort hittar du här:

<https://svenskasjo.se/wp-content/uploads/eget-batkort.pdf>



Spårssystem och märkning

Vi rekommenderar spårssystem som automatiskt loggar systemets status och båtens eller motorns position samt märkning med Märk DNA från SmartDNA, Smartwater eller SelectaDNA.

Bra skydd för din båt/motor med en spårsändare från NorthTracker med åtgärd!

Svenska Sjö har tagit fram ett exklusivt samarbete med NorthTracker och Nokas för att erbjuda ett mycket bra GPS-larm som också är kopplat till en larmcentral. Vi vet av erfarenhet att många av våra kunder får larm på natten men har stängt av telefonen, eller att man får larm, ringer polisen som svarar att dom inte har resurser att agera. Med koppling till larmcentral går larmet dit först. Nokas ringer kunden för kontroll och vid behov, åker dom ut. Larmcentralen har också tillgång att direkt börja spåra din motor om den stulits.

Aktiva söksystem – spårsändare

Vi har tagit fram ett exempelurval av de söksystem som finns på marknaden. Vi har inte testat de olika systemen och uppgifterna bygger på information vi erhållit från de olika leverantörerna.

Vi rekommenderar spårssystem som automatiskt loggar systemets status och båtens och/eller utombordarens position på server hos t.ex. leverantören av systemet. Vi rekommenderar också att spårssystemet är uppkopplat till larmcentral. Det ger ett ännu bättre skydd. Då larmas du och eventuellt polis direkt om någon försöker stjäla din båt/båtmotor. Annars måste du själv hålla koll på din telefon för att se sms meddelande från spårsändaren och vidta åtgärder vid en eventuell stöld. De spårsändare som är godkända av Svenska Stöldskydds Föreningen (SSF) är uppkopplad till larmcentral.

Spårsändare som är uppkopplade till server och ev. larmcentral så gäller normalt ett abonnemang med en årlig avgift.

För att inte få förhöjd självrisk vid stöld av båt/motor med utombordare med effekt på 50 hk eller mer, som är 5 år eller yngre och som förvaras utanför



båtklubbssområde så måste båten vara försedd med spårsändare som på något sätt kontinuerligt loggar spårsändarens status.

Du får rabatt på premien om spårsändare är installerad. Det är viktigt att med jämna mellanrum kontrollera att du har kontakt med sändaren så den fungerar när det kan behövas. Byt till fräscha batterier. Reagera på signal från sändaren, stölderna brukar ske på nätterna när vi normalt sover.

Märkning med MärkDNA och/eller mikropunkter.

Vår erfarenhet och statistik visar risken för stöld minskar när båtar, båtmotorer och båtdelar är märkta med MärkDNA och/eller mikropunkter. Det är framförallt så att märkningen avskräcker från stöld. Det ökar möjligheten att finna stulet gods så att det kan återlämnas och att tjuvar kan lagföras.

Vad är då MärkDNA och mikropunkter för något?

MärkDNA är en syntetiskt framtagen DNA. Det är en vätska som kan penslas eller sprayas på föremål. DNA koden för varje märksats registreras i en databas och kan avläsas på föremålen med en viss typ av lampa som bl.a. polisen har i sin utrustning. Man kan sedan vid en utredning läsa av själva DNA koden. Den blir på sätt spårbar och ett stulet föremål kan härledas till ägaren.

Mikropunkter består av små punkter av ett genomskinligt material. I varje punkt finns det en pinkod som är registrerad i en databas. Mikropunkterna penslas på föremål tillsammans med en vätska, ett lim. Man kan med en viss lampa se att föremålet är märkt med mikropunkterna och man avläsa pinkoden i varje punkt med ett speciellt mikroskop. Den blir på sätt spårbar och ett stulet föremål kan härledas till ägaren. Polis har tillgång till utrustning för att kunna läsa av mikropunkterna

För att det skall vara avskräckande för tjuvar så måste det tydligt synas att båten/båtmotorn är uppmärkt. Det brukar följa med dekalmer med de märksatser som finns på marknaden. Om en båtklubb kollektivt bestämmer sig för att märka upp alla medlemmars båtar så kan man sätta upp skyltar på området visar att båtarna är märkta.



När det gäller MärkDNA så samarbetar polisen i dagsläget med SmartDNA, Smartwater och SelectaDNA.

Produkterna kan ingå i märksatser som ibland säljs under andra namn från olika leverantörer av konsumentprodukter men det är viktigt att märksatsen är kopplad till någon av de ovanstående produkterna då det bygger på globala databaser.

Några exempel på leverantörer som säljer märksatser:

MärkDNA

Stöldskyddsföreningen SSF. Läs mer på www.stoldskyddsforeningen.se

Smartwater. Läs mer på www.smartwatersverige.se

SmartDNA. Läs mer på www.smartdna.se

Mikropunkter

Securmark. Läs mer på www.securmark.se

Stöldskyddsföreningen SSF. Läs mer på www.stoldskyddsforeningen.se



Sjö- och torrsättning

De vanligaste skadorna vid sjö- och torrsättningar sker främst vid lyft.

En av de vanligaste skadorna som inträffar vid sjö-/torrsättning är att båten råkar lyftas med ett av lyftslingen runt drevet eller propelleraxeln. Det bästa sättet för att undvika sådana händelser är att man noggrant märker ut var slingen ska placeras vid lyft. Hör av dig till oss om du behöver slingdekaler.

Kontrollera alltid din båt efter sjösättning för att se att det inte finns något läckage. En träbåt bör inte lämnas utan tillsyn under den första tiden efter sjösättning. Lita aldrig på att de pumpar du har fungerar som de ska, även om du har pumpar anslutna till landström. Om man har möjlighet kan man låta sin träbåt hänga kvar i lyftslinget den första tiden eller så kan man lägga den på någon säker och grund plats så att den kan bli tät.

Tänk på att Båtförsäkringen inte ersätter sjunkskador på träbåtar efter sjösättning eller senare på grund av att den inte blivit tät.

För att undvika klämskador vid lyft är det också viktigt att det används ett lämpligt lyftok.

Ta det lugnt vid av- och påmastningar, tänk på att master ofta är tyngre i toppen än vad man kan tro så se till att fästa slingen ovanför mastens tyngdpunkt.

Har du inga Slingdekaler?

Mejla info@svenskasjo.se





Checklista:

- > Kontrollera alla genomföringar.
- > Glöm inte att sätta i bottenpluggen (dyvikan).
- > Märk gärna din utombordare och lås den med godkänt lås.
- > Kontrollera att batteriet är fulladdat.
- > Kontrollera att propellern är ordentligt fastsatt.
- > Kontrollera alla genomföringar och bälgar i motorbrunnen.
- > Kontrollera att motorbrunnens dräneringshål inte är igensatt eller blockerat.
- > Läcktesta gasolanläggning ombord och kontrollera att slangar inte är för gamla.
- > Kontrollera brandsläckaren
- > Kontrollera segelbåtsriggen innan påmastningen och var du kan lyfta masten så att den inte blir topptung





Vinterförvaring

Kontrollera vaggan eller bockarna i god tid innan upptagningen för att se att inga bultar eller andra delar är skadade och behöver bytas. Var noggrann när båten sätts ner och se till att båten står avlastat så att inte stöttorna trycker in skrovet.

Bind aldrig fast presenningen i bockarna eller stöttorna då det kan innebära de dras omkull vid kraftig vind. Kontrollera med jämna mellanrum under vinterförvaringen så att båten står bra. Om marken sätter sig kan det innebära att det blir hårt tryck på vissa av stöttorna eller i värsta fall att båten välter. Detta är särskilt noga när kälén går.

Skotta av snön från båten när det behövs. Tyngden från snön kan göra att presenningen eller täckställningen går sönder vilket kan medföra skador på båten.

Här kommer några enkla tips på hur du kan undvika obehagliga överraskningar. Vi vill också gärna få dig att, hur tråkigt det än låter, vara riskmedveten och att kolla till båten regelbundet. Gör det till en vana, en rutin lika naturlig som andra aktiviteter i din vardag.

Gör det svårt för tjuven

Försök att ställa upp båten så det är trångt att komma åt motor och drev. Tänk dig att du ska få loss din egen motor och frakta iväg den, går det lätt så kommer tjuven garanterat tycka samma sak, klura ut något som gör det svårare. Det gäller att hela tiden tänka "göra det svårare och mindre attraktivt för tjuven". Har du båten med motor på stående på trailer hemma på garageuppfarten? Just garageuppfarten är ett inte ovanligt ställe där motorer försvinner. Kan du ställa den lite mindre synligt så den inte lyser från vägen är vi mycket tacksamma.

Som tidigare nämnts och viktigast av allt, om motorn inte är avplockad och inlåst, är att ha uppsyn och bevakning där du har din båt. Håll ögon och öron öppna och rapportera händelser och incidenter till varandra och andra klubbar i närheten.



Stöldskyddet-utombordare

Har du båten på en uppläggningsplats du delar med andra så är det bäst om ni har nattvakt. Även när båtarna är på land, främst tiden efter upptag, då vi av erfarenhet vet att årets andra stöldvåg brukar komma.

DNA /micropunktsmärkning är ett bra sätt att göra båtmotorer och båtdelar mindre intressanta att stjäla då de går att identifiera om de påträffas. Viktigt för den förebyggande delen är att det är tydligt skyltat på båt och vid områdesinfart. Har du en nyare, upp till fem år gammal motor så är du extra utsatt, det ser vi i stöldstatistiken. Stöldtrenden går mot nyare och allt större motorer. Det säkraste är att montera av motorn över vintern och förvara den inlåst eller hos en serviceverkstad. Är den för stor för att monteras av så kan spårsändare på motor också vara effektivt och ger rabatt på premien. Testa att du har kontakt med sändaren så den fungerar när det kan behövas. Byt till fräscha batterier. Reagera på signal från sändaren, stölderna brukar ske på nätterna när vi normalt sover. Lås fast motorn ordentligt om du inte kan ta av den.

Storm och regn

Kontrollera regelbundet att presenning och annat täckmateriel sitter ordentligt. Det kan annars ge oönskat vatten i båten men också riskera att båten välter då stormar tar tag i en fladdrande press. Har det snöat? Då är det extra viktigt med tillsynen och att få bort snö så att det inte blir smältvatten i båten. Kolla också att båten ligger väl på stöttorna och att den inte rört sig.





En säker båt

Det är en hel del att tänka på för att öka säkerheten på sjön. Här har vi samlat tips och råd från Transportstyrelsen.

Skrov

En välskött båt är oftast en säker båt. Under uppläggningssäsongen kan du lätt kontrollera skrovet. Undersök om det finns sprickor eller andra skador på skrov, köl och roder. Var extra noga vid skrovet i kölens bakkant, för där uppstår lätt sprickor vid grundstötning.

Akterspegeln på utombordsmotorbåtar kan vara försvagad om det finns sprickor eller tecken på fuktinträngning.

Skrovgenomföringar

Många båtar har skrovgenomföringar t.ex. för vattenintag, utlopp och avgaser. Det är viktigt att du regelbundet kontrollerar både ventilen och själva genomföringen i skrovet. Ventilen ska sitta ordentligt fast och skrovet ska vara utan sprickbildning i anslutning till genomföringen. Motionera ventilerna så att de inte fastnar i öppet läge. Glöm inte att öppna alla genomföringar när båten står på land under vintern.

Gripmöjligheter och skydd mot fall överbord

På båten ska det finnas gott om handtag att hålla sig i, både på och under däck. Framför allt ska det finnas säkra fästpunkter eller band för säkerhetslina. Mantåg med stadigt infästa stöttor är särskilt viktiga på segelbåtar.

Ombordstigningsmöjlighet för en person i vattnet

Om båten är så stor att det går att ha en stega i aktern behöver stegen gå att fälla ner av personen i vattnet utan hjälp från någon i båten. Stegen ska vara utformad och helst praktiskt provad så att man vet att det går att ta sig ombord även när man är påverkad av kallt vatten och den extra tyngden i kläderna. Även mindre båtar med låga skrov kan behöva särskilda anordningar för att det ska vara möjligt att ta sig ombord.



Sittbrunn

Sittbrunnen är en utsatt del av båten om du råkar ut för hårt väder. Det är framför allt självlänsen och nedgångsluckorna som är känsliga delar. Om en stor våg slår över båten måste vattnet snabbt ut. Kontrollera att sittbrunns-dräneringen inte är igensatt och att slangarna inte är klämda eller på väg att lossna.

Sittplatser

I planande båtar ska det finnas sittplatser till alla ombordvarande med skydd mot fall inombords och fall överbord.

Säkerhetskontakt (dödmansgrepp)

Snabba båtar med öppen förarplats bör ha säkerhetskontakt som stoppar motorn om föraren faller inombords eller överbord.

Länspump

Inga regelverk kräver länspumpar som klarar större läckage. För färder där det är långt till hjälp kan större länskapacitet vara befogad. I en däckad segelbåt bör då en pump kunna skötas från en plats under däck och ytterligare en från sittbrunnen.

Förtöjning och bogsering

Kontrollera att infästningarna och beslagen är oskadade och att tillräckligt kraftig lina får plats på beslagen. Finns ett extra kraftigt beslag för att fästa bogserlina i? Förtöjningsvirket ska vara ordentligt dimensionerat och se till att alltid förtöjer för storm. Vi ser att ofta att små båtar har för klena förtöjningar. Även en liten båt drar mycket i tågvirket vid kraftiga vindar.

Motor och bränslesystem

För en motorbåt är naturligtvis motorn en mycket väsentlig del för säkerheten. Motorhaverier är en ofta förekommande orsak till sjöräddningsinsatser vad det gäller fritidsbåtar. Det är viktigt att regelbundet kontrollera bränsleslangar och anslutningar, ventilation av motorrummet, eventuellt läckage kring bränslepumpar och filter.



Använd bränsle som minimerar risken för tillväxt av mikroorganismer i tanken. Ha tanken fylld eller tömd när båten vinterförvaras.

För extra säkerhet mot motorstopp i hårt väder kan ett extra bränslefilter monteras. Reservimpellern*), remmar och fylld reservdunk med bränsle är självklar utrustning.

**) En impeller är ett hjul som roterar i en gas eller vätska. Den används för att pumpa, blanda eller förflytta gaser eller vätskor.*

Fast brandsläckare

Ett bensinmotorrum bör ha ett fast brandsläckningssystem. Det är viktigt att göra en årlig kontroll av systemets delar och trycket i flaskan. En väsentlig risk-förebyggande åtgärd är att lyfta på motorrumsluckan och kolla om det luktar bensin innan motorn startas. Har båten en motorrumsfläkt ska man komma ihåg att köra den innan motorn startas.

Roder

När det gäller segelbåtar är roderhaverier inte ovanliga. Kontrollera att det inte finns glapp i lager och infästningar, roderbladet ska vara utan sprickor och delamineringar. Har du rattstyrning? Då ska du vara noga med att kontrollera att styrvajern inte har några skador.

Rigg

Ny teknik och nya material har gjort moderna riggar starka och effektiva. Samtidigt har riggarna blivit högre och lättare och kräver noggrann skötsel och kontroll. Vant och stag måste kollas regelbundet. Ändstycken och deras pressning till vajern är en annan känslig punkt. Vantskruvarna måste vara oskadade och raka. Se till att den löpande riggen är hel och löper fritt i block och löpskivor, eftersom dessa delar utsätts för ständigt slitage.

Elsystem

Dagens båtar blir alltmer beroende av elström, då en större del av navigationsutrustningen är beroende av el. Självklart ska du ha extra säkringar och glödlampor ombord.



Gasol

Gasolflaskan ska förvaras stående i ett slutet utrymme som är dränerat ut i det fria. Kontrollera kopparrör och slangar som ska vara orange SIS-märkta. Läckindikatorer placeras i det dränerade utrymmet nära gasolflaskan.

Spis

Risken för brand vid spisen minimeras om avståndet till brännbart material, framför allt gardiner, är tillräckligt. Spisar med flytande bränsle bör ha en spillplåt under sig så att läckage upptäcks och kan åtgärdas. I gasolledningen som leder till en spis ska det nära spisen finnas en avstängningsventil som är åtkomlig även om det är en brand i eller ovanpå spisen.

Lanternor

Alla båtar och fartyg under gång till sjöss är skyldiga att ha navigationsljus tända från solnedgång till soluppgång, enligt COLREG (1972 års internationella sjövägsregler). Viktigt är också att det finns en ankarlanterna att tända så att den egna båten kan upptäckas av andra när den ligger still i mörker. Lanterner som installeras ombord på båtar och fartyg ska uppfylla kraven i TSFS (2009:44).





Ett säkert båtliv

Oavsett var och när du är ute i en fritidsbåt finns det två saker som är särskilt viktiga. Flytväst på och vattentätt mobilfodral. Skulle olyckan vara framme och du hamnar i vattnet, ökar chanserna till räddning avsevärt med hjälp av den enkla utrustningen.

Tänk på det här när du är i båten

- > Använd flytväst – det enskilt viktigaste säkerhetsprylen ombord.
- > Ha mobilen i ett vattentätt mobiltelefonfodral runt halsen.
- > Se till så att du har ett abonnemang som har täckning där du är.
- > Undvik alkohol på sjön och ha sällskap.
- > Lämna inte barn oövervakade.
- > Placera barnen på ett säkert ställe i båten.
- > Gå ut på kortare turer och ha koll på vädret.
- > Lägg till på ett säkert sätt.

Tänk på det här när du badar

- > Överskatta inte din förmåga.
- > Bada inte med alkohol i kroppen.
- > Bada helst tillsammans med någon.
- > Simma hellre längs med stranden än rakt ut.
- > Ta reda på var närmaste livräddningsutrustning finns.

Välj rätt flytväst

Samtliga ombord ska ha en flytväst i rätt storlek. Var noga med att flytvästen du använder är CE-märkt. Flytvästar för fritidsbruk är indelade i tre kategorier.

- > 50 Newton
- > 100 Newton
- > 150 Newton

Siffran är ett mått på flytkraften. En människa behöver mellan 20 och 30 Newtons extra flytkraft för att hålla sig flytande. Valet av flytväst är beroende av ett antal faktorer som typ av farvatten, verksamhet, ålder med mera.



Den säkraste västen är **räddningsvästen**. Den finns i både 100N och 150N. Gemensamt för dessa är att de har stor flytkraft kombinerat med en ordentlig krage som håller upp huvudet. Barn och vuxna som inte kan simma ska använda räddningsväst.

Uppblåsbara flytvästar kräver särskild uppmärksamhet för att vara tillförlitliga. Flytvästen ska kontrolleras regelbundet så att funktionaliteten är intakt. Uppblåsbara flytvästar ska bara användas av simkunniga personer.

Flytoveraller både värmer och ger flytkraft.

Vattentätt mobiltelefonfodral kan rädda liv

Att kunna larma när man hamnar i vattnet är viktigt för att kunna påkalla hjälp. Ett vattentätt mobiltelefonfodral är en bra och billig investering för ett säkrare båtliv. För att komma fram på mobilen krävs självklart tillräcklig täckning. Längs kusterna är täckningen ofta god, medan det däremot kan vara sämre täckning i vissa delar av inlandet. Men viktigt att komma ihåg är att larmnumret 112 prioriteras vid dålig täckning, vilket ökar möjligheterna att larma även vid sämre mobiltäckning.

Alkohol ökar riskerna på sjön

I genomsnitt har ungefär 6 av 10 som omkommer i fritidsbåtsolyckor alkohol i kroppen. Promillehalten påverkar flera funktioner hos människan. Några exempel är mörkerseende, balans, reaktionstid och koncentration. Faller man i vattnet försämras överlevnadstiden. Alkoholbestämmelserna till sjöss har skärpts allt mer under senare decennier. Den senaste skärpningen infördes 2010.

Sjöfylleri är ett brott mot Sjölagen. Den fasta gränsen för sjöfylleri är 0,2 promille. Regeln gäller alla fartyg som kan framföras i minst 15 knop eller har ett skrov som är minst tio meter. Både den som framför fartyget och personer ombord, med uppgifter som har stor betydelse för fartygets säkra framförande, omfattas av reglerna. Den som har 1 promille alkohol i blodet eller mer döms i normalfallet för grovt sjöfylleri. Kustbevakningen och Polisen får göra slumpmässiga nykterhetskontroller till sjöss för att kontrollera nykterheten i svenska vatten.

Var rädd om dig och din familj, var nykter på sjön.



Väder och vind

En båtägare är mycket väderberoende. En och samma sträcka kan upplevas helt olika beroende på om det är vackert, varmt, kallt, blåsigt, medvind eller motvind. Även vid valet av natthamn är vädret avgörande. Betydelsen av att ligga tryggt i lä en hel natt är något helt annat än att behöva stiga upp mitt i natten för att ankra om.

Väder och vind, tips för din trygghet på sjön

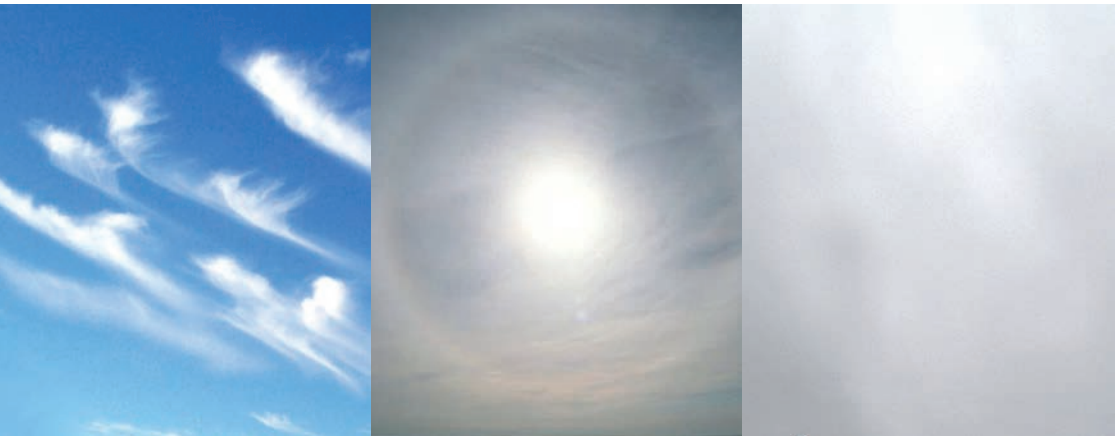
Om vädersituationen är ostadig är det bäst att stanna i hamn. För en mindre båt kan redan styv bris (vindhastighet 8-11 m/s) innebära problem. Det är inte bara vindstyrkan som du bör uppmärksamma. Sikten är också viktig. Ge dig aldrig ut på sjön om det är risk för dimma. På himlen kan du ofta i förväg se om vädret kommer att ändras. Meteorologer brukar tala om varmfront och kallfront. I själva fronten och mötet mellan varm och kall luft är vinden ofta häftig.

Moln

Fjädermoln: Tunna ismoln som kan förebåda oväder om de har "tofsar".

Slöjmoln: Ger himlen ett mjölkaktigt utseende. Förebådar oväder. Halofenomen kan förekomma runt solen.

Skiktmoln: Solen lyser som genom matt glas. Förebådar regn.





Vindhastighetstabell

Benämning	Vindhastighet m/s	Vindens värkningar på öppna havet
	0	Spegelblank sjö
	1	Små krusningar på vattenytan
	2-3	Korta småvågor
Bris	4-5	Vågkammor börjar brytas
	6-7	Långa vågor, skumkammor bildas
	8-10	Vågor med långa, vita skumkammor
	11-13	Större vågberg, vita skumkammor breder ut sig
Kuling	14-17	Sjön tornar upp sig och bryter, skum i strimmor i vindriktningen.
	18-24	Höga vågberg, skum i täta strimmor sätter ned sikten
Storm	25-32	Höga vågberg med långa brottsjöar, havsytan vit av skum, fartyg i sikte försvinner bakom vågbergen, luften fylld av skum som starkt sätter ned sikten
Orkan	33 och över	Stora föremål flyger i luften, båtar kastas upp på land, allmän ödeläggelse

Informationskanaler

Radio

Den primära kanalen för sjö- och landväder är P1 som har flera längre sändningar under dagen. Väderprognoser ingår även i Ekots nyhetssändningar och i de lokala kanalernas nyhetssändningar på hel- och halvslag. Samtliga prognoser och nyhetssändningar går att lyssna på i efterhand på Sveriges radios webbplats (<https://sverigesradio.se>), där hittar du också vilka tider som gäller för de olika prognoserna.

Sjöväder på text-TV, webb, via telefon och appar

SVT 1 och 2, väder på sidorna 401-412 och sjöväder på sidan 415. Prognoser riktade till båtlivet finns även att nå via appar, SMS-prenumeration, information på olika webbsidor, samt genom betalsamtal om man vill tala med en meteorolog direkt.



Kustväder på VHF

Stockholmsradio sänder i samarbete med Transportstyrelsen, övriga medlemmar i Sjösäkerhetsrådet och SMHI kustväderprognoser på VHF för hela den svenska kusten samt Vätern, Vättern, Mälaren och Hjälmaren. Kustväderprognosen avser vädret cirka 10 mil ut från fastlandet eller till den yttre skärgården. Särskild vikt läggs vid medelvindar, signifikant väder och hastiga vind- och sikt-förändringar. Prognosen är ett komplement till den allmänna sjörapporten som sänds i P1 och som endast täcker de stora havsområdena. Prognosen omfattar vindriktning, vindstyrka, vattenstånd, lufttryck mm. Alla utsändningar föregås av annonsering på kanal 16 och sänds därefter på aktuell trafikkanal. Aktuella sändningstider och ytterligare information finns på Stockholms radios webbsida om kustvädret.

Navigationsvarningar

Sjöfartsverket tillhandahåller navigationsvarningar på sin hemsida och som läsningar från MSI SWEDEN på VHF vid följande tider: 0200, 0600, 1000, 1400, 1800 och 2200 UTC.

Brådskanie varningar kan även sändas ut utanför ordinarie sändningstid. I "Underrättelser för sjöfarande" finns notiser om ändringar i utmärkning, fyrrar, sjökort m.m.





Olyckshändelse på sjön

Det finns flera sätt att kalla på hjälp i en nödsituation

- > Ring 112 och begär sjöräddning
- > VHF-nödanrop MAYDAY
- > Fallskärmsljus/nödraketer
- > Röda handbloss

Tänk på att ha mobiltelefonen i ett vattentätt fodral om halsen, så att du kan larma efter hjälp även om du skulle hamna i vattnet.

Anträffar du någon som råkat i sjönöd, är du skyldig att lämna all hjälp och vara behövlig vid en räddningsinsats, om det kan ske utan allvarlig fara för den egna båten eller för dem som är ombord. Sjöfartsverket ansvarar för den svenska sjöräddningen i svenska havsområden samt Väner, Vättern och Mälaren. Insatserna leds av Sjö- och flygräddningscentralen.

I sjöräddningen deltar statliga myndigheter och Sjärräddningssällskapet (SSRS). Sjärräddning i mindre vatten utförs av den lokala räddningstjänsten.



Båtförsäkring på mina villkor

Assistans begärs

- På VHF hos Stockholmradio
- På telefonnummer 08 – 541 717 66



Båtliv och miljö

Som båtägare finns det olika sätt att bidra till en bättre miljö, till exempel genom val av motor och drivmedel eller genom att se till att använda rätt bottenfärg och att avfallet inte hamnar i sjön. Kunskap om allemansrätten och att visa hänsyn är viktigt för att värna om miljön och för att alla ska kunna njuta av fri vistelse i en fantastisk natur. Här kan du hitta information om hur du som båtägare kan bidra till en bättre miljö.

Förbud mot toalettavfall

Det är förbjudet att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar i hav, sjöar och inre vattendrag. Förbudet gäller alla fritidsbåtar, förutom de som är k-märkta.

Genom att inte släppa ut toalettavfallet hjälper du till att minska övergödningen av våra vatten. Du bidrar också till att förbättra närmiljön när mindre mängder bakterier sprids i hav och sjöar.

Ren båtbottnen

Beväxning på skrovet, är sedan länge ett känt problem bland båtägare. För att förhindra påväxt på skrov kan man använda sig av bottenfärger eller mekanisk rengöring. Fastsittande alger, havstulpaner och musslor ökar skrovets friktion genom vattnet. Det medför sämre manövrerbarhet och fartegenskaper samt en högre bränsleförbrukning. Organismer kan också spridas mellan olika kust- och vattenområden med båtar om de sitter fast på båtbottnen. Om främmande organismer etablerar sig i nya miljöer kan de orsaka stor skada.

Båtbottnfärg

Idag finns det inga båtbottnfärger som är helt utan gifter och som passar alla typer av båtar och båtägare. Det är viktigt att man försöker minimera och effektivisera användandet av båtbottnfärger och ta hand om de färgrester och farligt avfall som uppstår i samband med rengöring. En bra lösning är att tvätta båten under säsongen istället för att måla för att på så sätt hindra påväxt och samtidigt inte förorena våra hav och sjöar. Det finns många olika alternativ av mekanisk rengöring, vilket går ut på att man tvättar/borstar båtbottnen istället för att måla. För att veta när man ska tvätta, kan man prenumerera på Havstulpanvarningen. Läs mer på: <https://batmiljo.se> och sök Borsttvätt.



Borsttvätt

För att underlätta tvättningen av båten finns på vissa ställen borsttvättar. Där kan båten köra in i en bassäng där den sedan tvättas med roterande borstar. Under tvätten bör det finnas en uppsamlingsbassäng som fångar upp avskrapat material så det inte hamnar i vattnet. Tvättar man sin båt när organismerna nyligen satt sig, mellan en till tre gånger per säsong, behöver man inte bottenmåla båten.

Manuell tvätt

Andra alternativ är att manuellt skrubba med t.ex. en rotborste eller högtryckstvätt. Eftersom påväxten sker när båten ligger i vattnet är ett annat alternativ att förvara båten på land mellan användningstillfällena, med hjälp av exempelvis en båtlyft eller flytbrygga. Ett annat alternativ är att ha en skrovskyddsduk, vilket är en säck vid båtplatsen som dras upp runt skrovet och hindrar beväxning genom att ljus och syre hålls borta.

Visa hänsyn i naturen

Naturen utsätts för påfrestningar från båt- och friluftsliv. Vår långa kust, våra skärgårdar och sjöar är unika, känsliga miljöer som vi alla måste värna om. Allemansrätten ger oss möjlighet att njuta av fri vistelse i en fantastisk natur. Här är några saker att tänka på.

- > Värna om djur- och fågelliv genom att vara extra försiktig under vår och försommar.
- > Respektera hänsynsområden, fågel- och sälskyddsområden.
- > Respektera andra människors anspråk på ostördhet och avkoppling.
- > Elda inte om det finns risk för brand eller skada på berghällar, mark eller växtlighet.
- > Ta med dina sopor hem eller kasta dem i sopmajor – släng inte avfall i vattnet.
- > Gräv ner latrinet ordentligt, om det inte finns tillgång till toalett.
- > Undvik toatömning i vattnet – utnyttja sugtömning i mottagningsstation.
- > Mellan 1 mars och 20 augusti måste alla hundar hållas kopplade.
- > Åk inte vattenskidor eller vattenskoter i närheten av badplatser eller andra båtar.
- > Rapportera om oljeutsläpp, drivtimmer och andra risker för miljö och sjöfarande.
- > Använd alkylatbensin och TC-W3 olja till äldre tvåtakts utombordare.
- > Använd bara bottenfärg som är tillåten för det aktuella vattenområdet alternativt avstå bottenfärg och istället tvätta botten under båtsäsongen.



Navigera med rätt hjälpmedel

Sjökort

Båtsportkort är officiella sjökort som är utgivna av Sjöfartsverket framtagna i ett mindre format för båtlivet. De är tryckta på ett behandlat papper som gör att de står emot regn och rusk ute på sjön. Varje båtsportkort täcker en viss kuststräcka. Totalt finns det 16 serier. Sjökort är en färskvara och det är därför viktigt att ha den senaste uppdateringen ombord.

Plotter

Plottern är en GPS-navigator som är anpassad för att användas i båten. Den är mindre känslig för stötar, fukt och solreflexer. Det finns också många appar för navigering med dator, surfplattor och smartphones.

Förarintyg

Vi rekommenderar att du lär dig hantera din fritidsbåt och grunderna i navigation. Många båtklubbar och utbildningsinstitut har utbildning i Förarbevis.





Sjövägningsregler

Det är viktigt att veta vilka vägningsregler som gäller till sjöss. Gör tydliga kursändringar så att ingen tveksamhet råder. Försök också alltid att visa hänsyn. Här följer reglerna i korthet.

Motorbåt och segelbåt som är på väg att krocka

- > Motorbåt väjer för segelbåt som seglar (om segelbåten går för motor anses den vara en motorbåt).
- > Den som hinner ikapp en annan båt ska väja.

Segelbåt och segelbåt på väg att krocka

- > Den som har vinden in på styrbord (höger) sida ska ges företräde mot den som har vinden in på babord (vänster) sida.
- > Har både båtarna vinden in på styrbord (höger) sida väjer den som är i lovart (närmast vinden).
- > Den som seglar ikapp en annan båt ska väja.

Motorbåt och motorbåt på väg att krocka

- > Båda båtarna ska ändra kurs åt styrbord (höger).
- > På skärande kurser ska den båt som kommer från styrbord (höger) ges företräde.
- > Den som kör ikapp en annan båt ska väja.

Segel- och motorbåtar ska väja för båt som inte är manöverduglig. I trånga farleder har större fartyg företräde om det har sämre manöverförmåga eller är hämmat av sitt djupgående. Det är en oskriven regel att väja för yrkessjöfarten.

Större fartyg meddelar ofta med ljudsignaler sina avsikter vid en manöversituation som kräver uppmärksamhet från andra. En ljudsignal betyder att fartyget girar styrbord (höger), två betyder babord (vänster) och tre att fartyget ska backa.

På Transportstyrelsen hemsida finns utförliga föreskrifter och allmänna råd om sjövägningsregler.



De vanligaste sjömärkena

Här presenteras de vanligaste flytande sjömärkena som alla båtägare borde känna till. Gå gärna en förarintygskurs som ger dig grundläggande kunskaper i navigation, säkerhet och sjövätt. Flytande sjömärken markerar sidobegränsningar i farleder samt hinder såsom grund, vrak och andra förhållanden som man bör tänka på vid navigering. Här följer de vanligaste sjömärkena.

Lateralmärken (sidomärken)

Lateralmärken markerar ut gränserna för en farled. Dessa märken placeras på antingen babord eller styrbords sida och ser ut så här:

- > Babordmärken: Röd, Cylindrisk form (på boj), cylindriskt toppstecken.
- > Styrbordmärken: Grön, Konisk form (på boj), grön kon med spetsen uppåt.



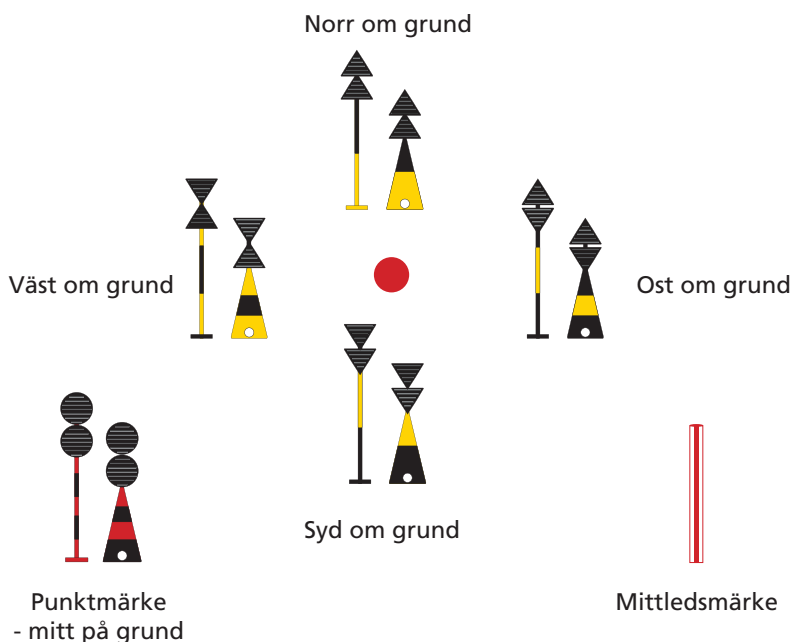
Kardinalmärken (väderstrecksmärken)

Kardinalmärken placeras i öst, väst, nord eller syd och markerar ut hinder eller farledens gräns. Kardinalmärkena utmärker sig genom att vara gula och svarta och med toppmärken som visar vilket väderstreck de markerar ut.

- > Nordmärken är placerade norr om ett hinder eller en gräns. Toppmärket är två svarta trianglar som pekar uppåt med färgkombinationen svart upptill och gult nedtill.
- > Sydmarker är placerade söder om ett hinder. Toppmärket är två trianglar som pekar nedåt (tvärtom mot nordmärket). Detta gäller även färgkombinationen som är gult upptill och svart nedtill.



- > Ostmärket är placerade öster om ett hinder. Toppmärket utmärker sig genom en triangel överst som pekar uppåt och en triangel som pekar nedåt underst. På så sätt liknar formationen ett "O" vilket kan vara en minnesregel. Färgkombinationen uppifrån och ned är svart, gult, svart.
- > Västmärket är placerat väster om ett hinder. Toppmärket är ostmärket fast omvänt. Uppifrån och ned är det; Nedåttekande triangel, uppåttekande triangel. Gult, svart, gult.



Punktmärken

Punktmärken markerar ett hinder och då oftast ett grund som det placeras direkt på. Punktmärket är till färgen svart med vågräta röda streck. Om det har ett topptecken så är det två svarta klot ovan varandra.

Mittledsmärken

Detta marker ut att det finns fritt vatten på alla sidor om märket. Detta står ofta mitt i en farleder och kan då passeras på båda sidor om. Mittledsmärket är röda med vertikala vita fält och om det har ett toppmärke kännetecknas detta av ett rött klot.



Sjömanstips om ankring och förtöjning

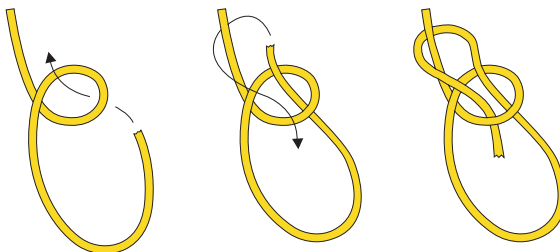
Det är viktigt att ankaret är tillräckligt tungt. Se gärna till att ha några meter kätting närmast ankaret som hjälper till att hålla det nere. Ankra aldrig i en farled eller nära en kabel. Sand eller lera är bra ankarbotten. Planera plats för omförtöjning ifall vinden skulle vända. Att kunna lägga till, förtöja en båt och slå en knop som håller och som är lätt att lossa kan vara väldigt viktigt.

Lär dig de tre viktigaste knoparna

Pålstek

Om man vill göra en fast ögla så är pålsteken den bästa knopen. Pålsteken är stark och lätt att få upp och även om den belastas hårt är den lätt att öppna, till skillnad från många andra knopar som kan dra ihop sig så hårt att de nästan är omöjliga att få upp igen.

Så här gör du.

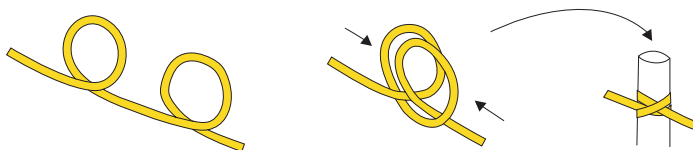




Dubbelt halvslag

Dubbelt halvslag är perfekt vid förtöjning runt träd, pollare och i ringar. Om man drar tampen runt två gånger innan man knopar ger det en avlastning som gör att knopen inte drar till sig så mycket och är lättare att ta upp, och de dubbla varven ger också en friktion som gör det lättare att öppna knopen även om det är drag på linan.

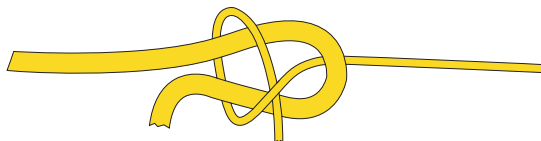
Så gör du:



Skotstek

Skotstek ser ut om en pålstek men slås annorlunda. Skotsteken är knopen du ska använda om du ska skarva ihop rep. Den fungerar även utmärkt om tjockleken på repen är olika.

Så här gör du:





Gästhamnar

I Sverige finns det många fina naturhamnar men också många tillgängliga och bekväma gästhamnar. För att kallas gästhamn måste man kunna erbjuda minst tio båtplatser. Platserna ska vara markerade som gästplatser eller vara tillfälligt lediga för besökande. En gästhamn måste uppfylla ett antal krav som ligger till grund för klassificeringen. Den hamn som har rätt till tre stjärnor motsvarar kraven för en gästhamn med normal standard. Man uppfyller då kraven för Blå Flagg, men långtifrån alla väljer att ta kostnaden för att visa flaggan.

Gästhamnar drivs av kommuner, båtklubbar och företag som tar ut en avgift för besöket.

På www.gasthamnsguiden.se kan man se vad de olika gästhamnarna har att erbjuda, vad det kostar och hur man kan boka. Under högsäsong kan det vara nödvändigt att förhandsboka plats.





Ordlista på sjön

Det finns många ord som används till sjöss som inte alltid är så lätta att förstå. Se förklaringar till de vanligaste orden här.

A

Akter – Båtens bakre del.

Akterut – Anger riktning mot båtens bakre del.

Angöra – Närma sig land från sjön.

Anlöpa – Komma fram till sin destination.

Ankare – En vikt, fastsatt i en lina, som man slänger överbord till sjöbotten för att båten ska ligga stilla.

Avdrift – Ström eller vind orsakar en förskjutning i sidled.

B

Babord – Båtens vänstra sida.

Barlast – Tungt material, som placeras i botten under vattenlinjen för att öka ett fartygs stabilitet.

Bedarra – Då hård vind eller storm avtar i styrka.

Beslå – Göra fast ett nedhalat segel på bom eller mast.

Besättning – Tjänstgörande personer på båten.

Bidevind – När vinden kommer snett framifrån.

Bleke – Vindstilla eller stiltje.

Block – En trissa som man drar skot och fall igenom.

Bom – En stång, fastmonterad i masten, som spänner ut seglets undre del.

Bränning – Ett grund som ligger precis vid vattenytan.

Bära av – Hålla båten ifrån en annan båt eller brygga.

D

Dirk – Lina som håller bommen upplyft när man inte seglar.

Distans – Avstånd till sjöss.



Distansminut – En nautisk mil (1852 m).

Dragg – En typ av Ankare.

Driva – Försas okontrollerat i en riktning som bestäms av rådande ström, vågor och vind.

Durk – Båtens golv.

Dyvika – En propp till länshålet i båtens botten som används vid avtappning av vatten när båten står på land.

Däck – Del som bildar golv och tak i de olika våningarna inom fartyget.

E

Eka – En flatbottnad allmogebåt.

Ekolod – Ett instrument som mäter av vattnet under båten för att exempelvis mäta djup.

Enslinje – En linje genom två i naturen urskiljbara punkter, "ensmärken", som används i navigation för positionsbestämning.

F

Fall – Lina som man hissar segel med.

Falla – Styra bort båten från vinden.

Fartyg – Fartyg är allt som flyter, fartyg längre än 24 m är skepp och under 24 m är båt.

Fender/Fendert – Hängs på båtens utsida för att skydda mot andra båtar samt brygga.

Fira – Att ta ned båtens segel.

Flybridge – Styrplats ovanför båtens ruff.

Fock – Ett mindre segel som förs för om masten.

Fribord – Den del av båtens utsida som är ovanför vattenlinjen.

Fyr – En fyr är ett sjömärke som nattetid vägleder sjöfarten genom ljussignaler.

För – Längst fram på båten.

Förpik – Ett utrymme längst fram i båten.

Försegel – Segel fäst vid förstaget.

Förstag – Vajer som stagar båtens mast.

Förtöja – Göra fast båten i t ex en brygga.



G

Gast – En person som hjälper till ombord.

Gennacker – Ett stort försegel som används i lätt- och medelvind.

Ett mellanting mellan genua och spinnaker,

Genua/Genuafock – Ett större försegel som sträcker sig akter om masten.

Gippa – Vändning när vinden kommer bakifrån.

Gira – Svänga för att ändra kurs.

H

Hala – Att hissa båtens segel eller flagga. När man halar drar man i en lina.

Halvvind – Vind som kommer rakt från sidan under segling.

Halkip – Beslag på båtens reling som används för genomföring av tågvirke vid förtöjning.

Horn – Ett hörn på ett segel.

J

Jolle – En mindre, öppen båt.

K

Kanot – Mindre, smala vattenfarkoster som drivs framåt med hjälp av motor, segel eller paddel.

Karbinhake – En metallring med fjädrande stängningsspärr.

Kardinalmärken – Utmärker sjöfartshinder.

Kapell – Ett skydd för sittbrunnen eller segel.

Ketch – en tvåmastad segelbåt eller skuta med stormast och en aktere mindre mesanmast med relativt stor segelyta.

Kick – Anordning som används för att hålla ned bommen på en segelbåt.

Knap – Beslag på vilket man lägger fast fall och skot

Knop – Enhet för hastighet till sjöss. En knop motsvarar en distansminut per timme (1852 meter).

Knop – En typ av knut. Det finns flera olika typer av knopar som används inom båtlivet, exempelvis råbandsknop och dubbelt halvslag.

Koj – Sovplats på en båt.



Kompass – Ett instrument som visar var norr finns och utifrån det anges sedan alla väderstreck.

Kontrakurs – Kurs i motsatt riktning.

Krabb sjö – Täta vågor.

Kryssa – När en segelbåt sicksackseglar snett mot vinden

Kurs – Båtens färdriktning, vilket mäts i grader.

Köl – Båtens understa del som går längst mittlinjen av skrovet. Kölen håller båten upprätt och minskar avdriften.

Kölsvin – En balk som är invändigt fäst ovanpå båtens köl.

L

Lanterna – En lampa på båten som används i mörker och skymning.

Lik – Kanten på ett segel, t ex förlik, akterlik och underlik.

Livboj – En flytande kastring som används vid livräddning.

Logg – Ett instrument som mäter båtens fart och distans.

Loggbok – En skeppsdagbok.

Lova – Styra upp mot vindögat.

Lovart – Det håll varifrån vinden kommer.

Lä – Den sida varifrån vinden inte kommer.

Läns – När en segelbåt seglar med vinden.

Länsa – Tömma en båt på vatten.

M

Mantåg – Staketet på båtens reling.

Mesanmast – Masten som är placerad längst akteröver på en båt med två eller flera master.

Mojna – Vind som avtar.

N

Navigera – Att bestämma position, kurs och fart för en planerad resa.

Nock – Yttersta änden av t ex en bom.



P

Pentry – Båtens kök.

Pollare – Beslag för säker förtöjning.

Position – Båten har vid varje tidpunkt en given position, vilket vanligen är angiven med latitud och longitud.

Prick – Sjömärken som visar grund samt farleder.

Pråm – Ett lastfartyg, vanligen utan egen framdrivning, avsedd att bogseras.

Pulpit – Räcke i fören på båten.

Pålstek – En knop som ger en fast ögla.

R

Rank – En båt som är ostadig/vinglig i sidled.

Reling – Kanten mellan båtens däck och sida.

Reva – Minska segelytan.

Rigg – Mast, stag och tampar på en segelbåt.

Rigg – Del av utombordsmotor.

Rorkult – Handtag, monterad på rodret, för styrning av båten.

Ruff – Utrymme i båten som används för sömn, matlagning m.m.

Räddningsväst – Flytväst med utökad flytkraft i kragen, som gör så att en person är rättvänd i vattnet.

S

Schackel – Öppningsbar och u-formad länk som används för att fästa olika saker i varandra.

Segel – En duk som hängs upp i masten för att fånga vinden och röra båten framåt.

Seglarväst – Flytväst utan krage.

Sittbrunn – Sittutrymme på däck utan tak.

Sjökort – En karta som används för navigering på sjön.

Sjökortsplotter – Elektroniskt navigeringsinstrument som innehåller sjökort.

Sjömil – Avstånd till sjöss (1 sjömil = 1852 meter).

Sjömarke – Pinne eller annat märke i vattnet som används till navigering på sjön.



- Skot** – Tamp som används för att bestämma seglets riktning mot vinden.
- Skota** – Att dra i tampen för att bestämma seglets riktning.
- Skott** – Båtens väggar.
- Slacka** – Släppa efter på ett skot.
- Slagsida** – När ett fartyg lutar kraftigt på grund av läckage eller lastförskjutning.
- Slå** – Vända en segelbåt genom vinden.
- Slup** – En segelbåt med en mast.
- Släcka** – Försiktig lossa på exempelvis ett skot
- Släppa** – Att lägga loss en tamp.
- Slör** – Seglar med vinden inkommande snett akterifrån.
- Spinnacker** – Stort ballongsegel som hissas framför förstaget.
- Splits/Splejs** – Sammanflätning av tamp eller vajer för att skapa en ögla eller skarva.
- Spring** – Förtöjning snett akterut eller förut.
- Stag** – Linor eller vajrar som stöttar en mast i längdriktningen.
- Stickkoj** – Mindre sängplats på båten.
- Storsegel** – Seglet som sitter i mastens akterkant (baksida).
- Stuva** – Packa saker ombord.
- Styrbord** – Båtens högersida.
- Stå på** – Fortsätta med samma fart och kurs.
- Svaja/svajförtöjning** – Förtöjning vid ankare eller boj utan kontakt med land.
- Sätta segel** – Att hissa ett segel.

T

- Ta hem** – Dra in.
- Tajta** – Spänna lina.
- Tamp** – Ändan av en lina eller rep.
- Tågvirke** – Samlingsnamn för tampar, rep och linor ombord.

U

- Undanvind** – När vinden kommer akter ifrån (bakifrån).



V

Vant – Linor eller vajrar som stagar upp masten i sidled.

VHF (Very High Frequency) – VHF är ett radiokommunikationssystem mellan fartyg och mellan fartyg och kustradio- eller andra landstationer.

VHF-radio – Kommunikationsinstrument för att kommunicera över VHF.

Väja – Att ändra kurs för att undvika kollision.

W

Walkaround – motorbåt med fri passage runt båten och styrpulpet i mitten.

Ö

Öga – Ögla på tamp eller vajer.

Öskar – Ett kar som används för att ösa vatten ur båten.





*Ledande specialister på båtförsäkring sedan 1967.
Ägs och drivs av Sveriges organiserade båtägare.*



 Svenska Sjö

Båtförsäkring på mina villkor