

Feltankning

EN RIKTIG

SOPPA

I somras tankades PB-medarbetaren Johan Cookes segelbåt felaktigt med bensin. Här berättar Johan om den tidsödande och kostsamma process som följde i misstagets spår.

TEXT OCH FOTO JOHAN COOKE

Det här känns oerhört farligt. Motorn tappar kraft. Varvtalen pendlar trots att jag inte rör gasreglaget.

Beskrivningen ovan kommer över mobiltelefonen från min hyresgäst Anders. Det är andra dagen på den augustivecka då Anders och hans familj har hyrt min 34-fotssegelbåt. Han låter tämligen frustrerad. Motorn går inte att lita på, och nu kan inte familjen uppfylla sin semesterdröm att segla till Stora Nassa i Stockholms ytterskärgård.

Mina tankar far runt. Kanske är det dieselbakterier som kletat igen bränslefilteret och är på väg att orsaka motorstopp i inombordaren? Med nöd och näppe lyckas Anders och hans familj ta sig in till närmaste gästhamn. Senare på kvällen möter vi upp dem med bil för att undersöka orsaken till problemet. En kort provtur för motor slutar med att vi knappt lyckas ta oss tillbaka in i hamnen. Trots fullt gaspådrag håller motorn på att stanna. Vid bryggan skruvar min medföljande motorexperter bort bränslefilteret medan jag inspekterar dieseltanken. Nästan samtidigt möts vi båda av en från bensindoft.

Tankade fullt

Jag ringer Mats, hyresgästen som hyrt båten veckan innan Anders.

– Självklart tankade jag upp båten med diesel innan jag lämnade tillbaks den till dig, säger Mats.

Kvittot från sjömacken, som Mats sparar, ger dock ett annat besked. Där står att macken fyllt på 41 liter bensin. Därmed bekräftas misstanken, att bensin har tankats i dieseltanken som rymmer 150 liter. Mats berättar att han beställt ”full tank diesel” som fylldes på av sjömackens egen perso-

nal. Vare sig Mats eller hans fru var involverad i tankningen. Deras fokus låg på att hålla ordning på förtöjningarna för att undvika närkontakt med båten framför.

Dagen därpå, medan ett närbeläget varv tömmer båtens tank på diesel/bensinblandningen, kontaktar jag ägaren till sjömacken där feltankningen har skett för att berätta vad som hänt.

– Vi tankar aldrig fel, svarar sjömacksägaren bestämt och utan minsta ansats till att vara tillmötesgående.

Misstag kan ske

Under telefonsamtalet berättar jag att min dotter sommarjobbar på en annan sjömack. Under årets säsong har personalen på den macken råkat tanka fel vid fyra tillfällen. När det skett har mackägaren fört en dialog med de drabbade kunderna för att finna en snabb och smidig lösning.

Även min hyresgäst Mats kontaktar den aktuella sjömacken. Återigen vill inte ägaren, som dock lovar att återkomma, medge att personalen begått något fel.

– Men mackägaren hörde aldrig av sig trots att jag lämnade åtskilliga meddelanden, säger Mats.

Drygt tre veckor senare lyckas Mats åter få tag på mackägaren och bokar ett möte. Jag följer med till mötet där vi blir nonchalant bemötta av ägaren som fortsatt hävdar att inga fel begåtts. Till slut lovar ägaren att tala med den anställde som tankade båten och sedan återkomma till Mats. Men det sker aldrig.

I slutet av augusti skickar vi ett brev till sjömacken med ett krav på 4 300 kronor i ersättning. Summan motsvarar omkostnaderna för att låta ett varv tömma tanken på 150 liter diesel/bensin, nya filter samt en full tank med diesel. Hittills har mackäga-



Diesel eller bensin? Det ena bränslet är grönt, det andra pumpas ur ett grönt munstycke - så vad beställer egentligen en kund som begär full tank grönt?

ren inte reagerat. Anders, den hyresgäst som fick sin semester förstörd, har jag kompenserat ur egen ficka.

Efterdyningar

I samband med att feltankningen uppdagades anmälde jag händelsen till mitt försäkringsbolag. Om det uppstått motorskador som upptäcks i efterhand kan det klassas som ett så kallat förbehåll.

Till en början fanns tendenser till ojämn motorgång. Det kan ha berott på att det inte gick att tömma tanken fullt ut. Allt eftersom mer diesel har fyllts på har problemet ebbat ut.

Några veckor efter tankningen gjordes även anmälan hos Allmänna reklamationsnämnden, ARN. Motparten, alltså sjömacken, fick fyra veckor på sig att bemöta mitt ersättningskrav. Men något svar från dem har hittills inte inkommit till ARN.



Vem bär egentligen ansvaret om en båt råkar tankas med fel bränsle? >>>



På många sjömackar finns personal som hjälper till att tanka. I juridisk mening ingås ett muntligt avtal när båtägaren beställer bränsle av personalen.



Enligt lagtexten är det befälhavaren ombord på båten som ansvarar för lastning, lossning och förtöjning. Det betyder att även tankning faller under befälhavarens ansvar.

Tvist som sista utväg

Som konsument har du både rättigheter och skyldigheter. Börja med att kontakta företaget som du anser felat. Leder det ingen vart kan du vända dig till ARN.

Första åtgärden om du är missnöjd med en vara eller tjänst är att uppmärksamma det företag som är källan till ditt missnöje. Om du inte får gehör för dina klagomål, företaget kanske nekar till att ha gjort fel och nobbar dina krav, finns andra vägar att gå. Som konsument kan du kontakta Allmänna reklamationsnämnden, ARN. Nämnden prövar opartiskt och kostnadsfritt tvister mellan konsumenter och företag.

– När en konsument gör en anmälan vill vi ha en redogörelse för vad som hänt och prövar tvisten utifrån inskickade uppgifter, som besiktningens utlåtanden, kvitton och fakturor, säger Bessem Akremi, jurist på ARN.

Via en lösenordsskyddad webbsida går det, efter att en anmälan gjorts, att följa ärendegången hos ARN. Under prövningsprocessen får det anmälda företaget ta del av de uppgifter som lämnats och ge sin syn på saken. Utifrån konsumentens och företagets underlag, och de rättsregler som gäller, fattar ARN ett beslut om hur tvisten bör lösas.

Nämndens beslut är dock inte juridiskt tvingande för företagen utan endast en rekommendation.

Mellan perioden 2011 till juni 2013 kom det in 268 anmälningar till ARN med kopplingar till båtbranschen. I 42 av fallen fick konsumenterna rätt. Och i 32 av fallen valde företagen att följa nämndens beslut.

– Vi har ingen specifik statistik på fel-tankningar. Men ärenden med feltank-

ningar på sjömackar har inträffat ett par gånger, säger Bessem Akremi.

Svart lista

Ett företag som väljer att inte svara ARN, eller inte följer nämndens beslut, kan väcka intresse hos massmedia. Det kan till exempel innebära att företaget hamnar på konsumenttidningen Råd & Rönns svarta lista – vars syfte är att varna andra konsumenter för att anlita företaget. Även om ARN:s beslut inte är juridiskt tvingande kan deras beslut ge anmälaren vägledning om det är värt att ta fallet vidare till tingsrätten om denne inte får rättelse trots nämndens beslut.

Om tvisten rör högst ett halvt prisbasbelopp (22 100 kronor) kan det bli ett så kallat förenklat tvistemål. Det innebär att ersättningskravet inte får överstiga den nämnda summan. Ansökningsavgiften till tingsrätten är 900 kronor. Vitsen med ett förenklat tvistemål är att konsumenten inte ska behöva anlita ett juridiskt ombud och slippa riskera höga rättegångskostnader.

– Konsumenten kan få ersättning för delar av sina utlägg. Om konsumenten däremot förlorar målet måste denne betala en del av motpartens kostnader. I ett förenklat tvistemål brukar kostnaderna inte vara så höga, säger Bessem Akremi.

Behöver ombud

Om båtägarens ersättningskrav är högre än 22 100 kronor anses det som ett ordinärt

tvistemål. Då behöver konsumenten i regel anlita ett juridiskt ombud, som en advokat. Den som förlorar ett ordinärt tvistemål ska, utöver domen i övrigt, betala den vinnande partens rättegångskostnader. Och det kan bli mycket dyrt:

– Vid en tvist som ett feltankningsfall skulle rättegångskostnaderna kunna uppgå till mellan 60 000 och 80 000 kronor, säger advokaten Stefan Kraft.

Ur ett juridiskt perspektiv, när det gäller det specifika feltankningsfall vi beskriver, är det hyresgästen som är motpart till sjömacken. Annars är det kunden/båtägaren och då är det oftast båtörsäkringens rättskydd som ska användas för båtägarens krav. Trots en rättsskyddsförsäkring kan man ändå få betala en självrisk på 20 procent av kostnaden.

Knepig bevisföring

– Inför en prövning vid domstol måste den drabbade kunden bedöma om det finns tillräcklig bevisning för att nå framgång i tvisten, säger Stefan Kraft.

Dels måste kunden kunna bevisa att denne muntligen avtalat med sjömacken om att köpa diesel och inte bensin, dels bevisa att mackpersonalen faktiskt tankat bensin i båtens dieseltank. Ett bevisläge som kan kompliceras ytterligare om felet upptäckts först flera dagar efter tankningen.

– Om felet hade upptäckts redan vid tankningen förenklas bevisningen. Kunden ska även kunna bevisa orsakssambandet mellan tankningen och efterföljande åtgärder som leder fram till ersättningskravet, säger Stefan Kraft.

Bensin i dieseln kan orsaka motorhaveri

Brandrisk, förstörd insprutningspump eller i värsta fall ett totalhaveri med efterföljande motorbyte. Det är några risker när en dieselmotor körs på bensin.

Mardrömmen är att det utbryter en brand i samband med tankningen. På bensindrivna båtar med inbyggda bränsletankar är det ett standardkrav att bränslesystem, tanklock och genomföringar är jordade. Bland annat för att statistisk elektricitet från tankmunstycket inte ska riskera att antända bensinen. Dieseldrivna fritidsbåtar har inga standardkrav för jordning eftersom diesel inte alls är lika lättantändligt som bensin vid temperaturer under 50 °C.

– Avsaknaden av den här typen av jord i dieslbåtar innebär att risken för statistisk elektricitet och brand ökar när bensin tankas felaktigt. Följden kan bli personskador och båten kan övertändas på en halv minut, säger Marcus Morberg, båtmekanikerlärare på Medborgarskolan.

Bensin i sig orsakar inga skador på en dieselmotor om misstaget upptäcks direkt efter tankningen. Men om motorn hinner startas kan det uppstå problem. När matarpumpen, som suger bränsle från tanken via förfiltret, trycker bränslet vidare till insprutningspumpen kan det uppstå skador.

– Dieseln har en smörjande effekt på insprutningspump och andra delar. Om det flödar bensin i bränslesystemet blir det ing-

en smörjande effekt. Insprutningspumpen kan skära ihop och måste bytas. Det kan kosta 60 000 kronor, säger Marcus Morberg.

Blir för varma

När insprutningspumpen duschar ut det felaktiga bränslet under högt tryck i cylindrar, via spridarna, kan både spridarspetsar och kolvar skadas.

– Inne i motorn tänds bensin tidigare än diesel. Då kan koltopparna bli för varma och motorn börjar knacka, säger Janne Lundqvist på Sjö Landsservice i Svinninge.

Ju mer bensin som blandas i dieseln desto större risk att delar i bränslesystemet eller andra delar i motorn går sönder. Större dieselmotorer är generellt mer känsliga för bensinblandning än mindre dieslar.

– De flesta dieselmotorer klarar av att en tredjedel bensin fylls på i tanken tills felet upptäcks, oftast då när motorn börjar gå sämre, säger Janne Lundqvist.

Om en dieselmotor har körts på felaktigt bränsle bör man vara observant på tecken som kan tyda på att motorn fått skador. Det är om motoreffekten är dålig, det ryker mer än vanligt och motorn knackar.



Att tanka bensin i en båt med dieselmotor kan få förödande konsekvenser om misstaget inte upptäcks i tid.

Sjö Landsservice har reparerat en handfull dieselmotorer som tankats med bensin.

– För några år sedan var det en ny dieseldriven motorbåt som hade tankats med bensin till 90 procent i tanken. Ägaren hade lyckats köra flera sjömil innan motorn på 200 hästkrafter gav upp. Vi fick byta hela bränslesystemet och montera en ny komplett turboladdad dieselmotor för 220 000 kronor. Ägaren och försäkringsbolaget delade på kostnaden, säger Janne Lundqvist.

Diesel i bensinmotorn

Om en bensinmotor däremot råkar köras på diesel blir skadorna i regel inte så omfattande.

– Dieseln gör att bensinmotorn sotar mycket och katalysatorn kan gå sönder, säger Marcus Morberg.

Så säger några mackägare

På sjömackarna saknas en gemensam policy vid feltankningar. En rundringning visar att varje sjömack har sina rutiner när kunderna fått fel bränsle.

På Gulf i Vaxholm – en av Sveriges mest välbesökta sjömackar – är det nästan alltid personalen som tankar kundernas båtar eller räcker över pumphandtagen till kunderna, som tankar själva. Emellanåt tankas fel bränsle i båtarna.

– Om man ska följa sjölagen är det alltid befälhavaren ombord som är ansvarig för lastning, lossning och förtöjning. Det innebär att befälhavaren också är ansvarig för att det tankas rätt sorts bränsle i båten. Jag för ändå en dialog med de kunder som drabbas huruvida vem av oss som ska betala kostnaden, säger delvis, säger chefen Peter Wikström.

Varje fall är unikt menar Peter. Kunder kan vara otydliga när de beställer.

– Ett exempel kan vara båtägare som säger att de vill tanka grönt. Då beställer de

grön diesel fast de kanske menar grön bensin 95. Å andra sidan kan vår personal reagera och tillrättavisa att de faktiskt beställt fel, säger han.

På Klöverön har familjen Bredelius drivit sjömack och båtvarv sedan 1965. I somras såldes och flyttades sjömacken till närliggande Marstrand. Delägaren Magnus Bredelius, på Klöveröns båtvarv, sticker inte under stol med att det skett en del feltankningar genom åren.

– De gånger vi upptäckt att vi verkligen har gjort fel har vi ersatt kunderna. Då har vi gjort en tanktömning på varvet och tankat upp båten. Det är viktigt att vara tillmötesgående. Därför har vi genom åren aldrig hamnat i en tvist med någon kund som tankat.

Visby Gästhamn har en sjömack som in-



Ibland sker misstag och fel bränsle fylls på. Vår rundringning visar att exempelvis Gulf i Vaxholm (bilden) för en dialog med de kunder som drabbats för att lösa det uppkomna problemet.

går i anläggningen. Sedan många år tillbaka är deras policy att båtägarna ska tanka sina båtar själva.

– Däremot går vår personal fram till båtägarna med tankmunstyckena från pumparna. Därigenom slipper de göra fel som att spilla bränsle över båtens teakdeck som kan vålla skador, säger mackansvariga Bo Gustafsson.