

SJÖTENDENSER

STATISTIK, ANALYS OCH INFORMATION FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN

01/2015

TEMA FRITIDSBÅTLIV



Sverige har utmärkta förutsättningar för fritidsbåtliv i och med långa kuststräckor och många insjöar. Landet är också ett av världens mest fritidsbåttäta länder. Sjösäkerhetsarbetet när det gäller fritidsbåtar sker bland annat inom ramen för Sjösäkerhetsrådet där ett 20-tal myndigheter, intresse- och branschorganisationer samverkar. Transportstyrelsen har idag ordföranderollen i Sjösäkerhetsrådet.

Ansvarig utgivare: Elin Roos | elin.roos@transportstyrelsen.se

Redaktör: Sofia Tersmeden | sofia.tersmeden@transportstyrelsen.se | 010-495 36 41 Transportstyrelsen, 601 73 Norrköping.

Foto: Jonas Ekblad, Bigstock där ej annat anges. | ISSN 2001-9785

FÖRORD

Vi står nu inför en sommarsäsong som många av oss kommer att tillbringa ute till sjöss i fritidsbåtar. Fritidsbåtslivet är väl utbrett i Sverige och enligt den senaste båtlivsundersökningen (från 2010) fanns det närmare 900 000 fritidsbåtar i landet, vilket gör Sverige till ett av världens mest fritidsbåttäta länder. Vårt land har dessutom utmärkta förutsättningar för fritidsbåtsliv i och med långa kuststräckor med skärgårdar och många insjöar, vilket gör att det finns goda chanser till att hitta skyddade farvatten.

Visst finns det regler för fritidsbåtslivet, men området är förhållandevis oreglerat i jämförelse med den kommersiella sjöfarten. Sjösäkerhetsarbetet för fritidsbåtslivet sker bland annat i samverkan mellan ett 20-tal myndigheter, branschorganisationer och intresseorganisationer i Sjösäkerhetsrådet. Ordförandeskapet innehas idag av Transportstyrelsen. Sjösäkerhetsrådet har även en samordnande och styrande roll i det strategiarbete som startade år 2011 på uppdrag av regeringen med syfte att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i båtlivet, Strategi säkrare båtliv 2020. Läs mer om Sjösäkerhetsrådets arbete och strategin i detta nummer av Sjötendenser.

Att utreda och analysera olyckor och incidenter ingår som en del i strategiarbete. Artikeln "Allt är inte som man först kan tro" belyser hur de flesta fritidsbåtsolyckorna går till.

Miljöfrågorna inom fritidsbåtslivet är ständigt aktuella. Från den 1 april 2015 är det förbjudet att släppa ut toalettavfall i vattnet och om detta går att läsa i artikeln "Töm inte i sjön". Transportstyrelsen har dessutom nyligen övertagit ordförandeposten i Båtmiljörådet som är en sammanslutning av myndigheter och organisationer som arbetar för att skapa förutsättningar för ett mer miljövänligt båtliv.

I publikationen beskrivs också de gemensamma regler som finns på EU-nivå för konstruktion, tillverkning och handel med båtar, samt det nya direktivet inom området. I artikeln "Båtlivet och båtbranschen i Sverige" beskrivs en utveckling mot en mer krävande båtconsument som ofta vill ha "fullservice" och ett båtliv som konsumeras i allt snabbare takt.

Säkerhetsutvecklingen inom båtlivet går hela tiden framåt. Satellitnavigering och radiokommunikation är en självklarhet. Nya hjälpmedel att använda i nödsituationer utvecklas. En utmaning för det fortsatta sjösäkerhetsarbetet är emellertid den ökade förekomsten av snabbgående båtar som vattenskotrar och RIB-båtar.

Ingrid Cherfils
Sjö- och luftfartsdirektör

INNEHÅLL

Fritidsbåtslivets villkor.....	4	Allt är inte som man först kan tro.....	16
Sjösäkerhetsrådet	8	Töm inte i sjön	20
Strategi säkrare båtliv 2020	10	Båtmiljörådet.....	24
Fritidsbåtar - från oreglerad marknad till reglering och marknadskontroll.....	14	Båtlivet och båtbranschen i Sverige.....	26
		Statistik och analys.....	28

Jonas Ekblad, jonas.ekblad@transportstyrelsen.se

FRITIDSBÅTLIVETS VILLKOR

Författaren och skärgårdsskildraren Sven Barthel (1903-1991) ansåg att "segelbåten är frihetens instrument".

I vilken mån segelbåtar och andra fritidsbåtar fortfarande kan förknippas med frihet är en bedömningsfråga. Sedan Sven Barthels tid har det tillkommit en hel del regler som berör fritidssjöfarten men i Sverige har vi ändå varit ganska återhållsamma.

FANTASTISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Utmed långa kuststräckor och i flera insjöar finns en tillgång till skyddade farvatten och naturhamnar som är fantastisk. Ett exempel: Sjön Runn mellan Falun och Borlänge har en yta som kan jämföras med Kanholmsfjärden i Stockholms skärgård. Sjön är inte en rund sjö utan där finns vikar, uddar, sund och skyddade natthamnar. På den lilla ytan finns, i storleksordningen, 3 500 fritidsbåtar.

Allemansrätten gör det möjligt att, i Sverige, välja naturhamn med få begränsningar. I många områden, går det att tillbringa en hel båtsemester i naturhamnar utan att betala en endaste krona i hamnavgift. Den som söker sig till gästhamnar kan störas av att gästhamnsavgifterna har

gått upp en del under senare år. Men ändå brukar de vara låga i förhållande till priserna på kontinenten, t.ex. Storbritannien och Medelhavet. Delvis kan det förklaras med att våra hamnanläggningar är mer okomplicerade än de som är utsatta för tidvatten eller vågor från ett stort hav.

Även våra varvs- och hemmahamnar är mycket billiga i ett internationellt perspektiv. Utmed brittiska sydkusten kostar en båtplats i en lyxig marina, sommar och vinter, kring 50 000 kronor för en nio meter lång båt.

På många ställen i Sverige är det vanligt att medlemskap i en båtklubb även löser problemet med båtförvaringen. Båtklubbarna i Sverige är av tradition ofta sammanslutningar där medlemmarna med gemensamma arbetsinsatser håller kostnaderna nere och dessutom har det trevligt tillsammans. I många andra länder är yachtklubbarna mer en rent social sammanslutning där medlemmarna umgås, arrangerar kappseglingar med mera, men där en kommersiell marina tar hand om båtförvaringen. Möjligen ökar intresset, även i Sverige, för att förvara fritidsbåtarna i kommersiella marinor.

Våra vidsträckta skärgårdar erbjuder inte bara skyddade hamnar utan också många skyddade farvatten att färdas i. Navigationen kan ibland vara en utmaning men sjögången är bara riktigt farlig i havsbandet. Vi är bortskämda med skyddade skärgårdsfarvatten och den ständiga närheten



Jonas Ekblad

till skyddade naturhamnar. Under högsäsongen kan det vara trångt i hamnarna. Men högsäsongen är, av någon outgrundlig anledning, förvånansvärt kort. Den sträcker sig från midsommar och in i augusti. Veckan innan skolorna börjar är högsäsongen slut. Då kan man ligga långsides bryggorna i gästhamnarna och det är enkelt att hitta en ensam vik i skärgårdarna. Skärgårdarna förvandlas till vildmarker, utom möjligen på helgerna, då det fortfarande in i september är en del båtägare som ger sig ut. I veckorna i slutet av augusti och senare är skärgårdarna som de var på Sven Barthels tid. Och det är knappt det går att se ett spår av de tusentals båtar som var där under sommaren.

ETT URVAL REGLER AV BETYDELSE

De grundläggande väjningsreglerna – *Internationella sjövägsreglerna* – gäller för alla fartyg. De gäller för stort och för smått. Så har det alltid varit och det ifrågasätts i regel inte av någon.

Svenska *Sjölagen* gäller också fritidsbåtlivet i tillämpliga delar. Ett fartyg är en farkost som är avsedd att användas till sjöss och som har skrov och styrförmåga. När det gäller fritidsbåtarna kan vi säga att de flesta är fartyg. Det spelar ingen roll om de drivs av segel, motor, paddel eller åror. Nedre gränsen går snäppet över simringar och badmadrasser som är badleksaker och inga fartyg, men en gummibåt eller kajak är ett fartyg.

Sjölagen delar in fartygen i skepp och båtar. Om fartyget är minst 12 meter långt och minst 4 meter brett är det ett skepp, annars är det en båt. Alla skepp, även fritidsskepp, måste vara registrerade i *skeppsdelen av fartygsregistret* som förs av Transportstyrelsen. En registrering där är ett ägarbevis som ungefär kan jämföras med en lagfart. Det är också möjligt, på samma sätt som när det gäller fastigheter, att inteckna sitt skepp.

För att försäkra sig om att ett begagnat skepp inte har blivit stulet i något led måste det gå att följa vilka ägare skeppet har haft ända från byggnationen. Det kan bli problem för den som vill köpa ett begagnat skepp från utlandet. Den svenska definitionen på skepp och kraven på registrering finns inte på riktigt samma sätt i andra länder. Därför kan det, om inte alla ägarförhållanden går att klargöra, bli mycket svårt eller omöjligt att registrera ett importerat skepp i Sverige (läs mer om detta i faktaruta).

FAKTA

Har skeppet tidigare varit registrerat i ett annat land, ska man ge in ett avregistreringsintyg från det landets officiella fartygsregister som visar vem som var den senast registrerade ägaren där, samt en överlåtelsehandling som visar att den som ansöker om registrering av skeppet har förvärvat skeppet från den senast registrerade ägaren. Av avregistreringsintyget ska det också framgå att det inte finns några inteckningar i skeppet. Om skeppet inte har varit registrerat kan det bli problem för den som köper ett begagnat skepp från utlandet.

Den som vill kan frivilligt registrera sin fritidsbåt i båtdelen av fartygsregistret, som förs av Transportstyrelsen. Det är främst de som ska bege sig utomlands som är intresserade av det eftersom en registrering är enda sättet att få ett officiellt så kallat nationalitetsbevis för båten. Kraven för att få sin båt registrerad är inte alls lika höga som när det gäller skepp och registreringen ger inte heller samma skydd för äganderätten och ingen möjlighet till inteckning.

Under några år fanns ett obligatoriskt register för fritidsbåtar över en viss storlek eller över en viss motorstyrka. Registret infördes 1988 och upphörde 1991 efter ett regeringsskifte. Det fanns många motiv för registret, bland annat fördelar ur ordningssynpunkt. Dessutom försvårade båtregistret båtstöder. Ur sjöräddningssynpunkt var det en fördel att snabbt och enkelt kunna identifiera vem som var ägare till en upphittad båt. Båtorganisationerna har alltid varit stora motståndare till fritidsbåtsregister. En anledning till det är att ett sådant register gör att det snabbt och lätt går att införa en båtskatt eller båtavgift. Detta är något som Sverige aldrig haft, men som det ibland kommer propåer om.

Sjölagen talar också om befälhavarens och redarens/ägarens skyldigheter. Mycket förenklat gäller bland annat att om det inträffar en sjöolycka kan befälhavaren dömas för brott, men det är redaren som får betala eventuella skadestånd. Därför gäller det att se till att ha sin båtförsäkring i ordning och tänka sig för vem man lånar ut sin båt till. Skadestånd vid allvarliga olyckor kan utan vidare röra sig om sexsiffriga belopp eller mer.

Sjölagen tar även upp sådana saker som vår skyldighet att hjälpa andra som befinner sig i sjönöd. Den innehåller också bestämmelser om smitning efter en olycka.

Alkoholbestämmelserna återfinns också i *Sjölagen*. De har under senare decennier skruvats åt allt mer. Senaste skärpningen infördes 2010. Skärpningen gäller för den som kör eller ”fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten

till sjöss” ombord på båtar som är minst tio meter långa eller som kan köras i minst 15 knop. Sjöfyllerigränsen för dessa går vid 0,2 promille. Sjöpolis och kustbevakning får dessutom göra sällningsprover, det vill säga stoppa dessa båtar för att kontrollera nykterheten på motsvarande sätt som i vägtrafiken. För mindre och långsammare båtar får man endast göra en nykterhetskontroll om det finns skäl att misstänka sjöfylleri. Den som håller en rak och rimlig kurs, följer fartbegränsningarna och inte framför en sådan båt på något anmärkningsvärt sätt kan alltså inte stoppas.

Allemansrättens friheter och gränser känner de flesta båtägare till och uppskattar. På en del platser finns särskilda begränsningar i allemansrätten. Det finns naturreservat, fågel- och sälkyddsområden och några ”tysta områden” som innebär vissa inskränkningar i båtfolkets rörelsefrihet men som uppskattas av de som vistas där.

NÅGRA EXEMPEL PÅ MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER AV SÄRSKILD BETYDELSE

De som övervakar sjötrafiken och ofta också räddar oss på sjön är *Sjöpolisen* och *Kustbevakningen*. Sjöpolisen fanns tidigare på många platser i landet men finns numera enbart i Göteborg och Stockholm. Kustbevakningen finns utspridda i landet.

Sjöfartsverket ger ut sjökort för våra farvatten. Även e-sjökortens informationer härstammar från Sjöfartsverkets databas. De e-sjökort som används i fritidsbåtssammanhang kan dock vara påverkade, på gott eller ont, av den sjökortsproducent och det navigationsprogram som används.

Nästan alla utgivare av e-sjökort till fritidsbåtsploppar och e-sjökort till datorer vill använda sin egen kartografi och konvertera och komprimera originalfilerna på olika sätt. I den hanteringen händer det att information försvinner eller förvrängs.

Sjömätningen och produktionen av sjökort bekostas huvudsakligen av de avgifter som Sjöfartsverket tar ut från den tunga handelssjöfarten. Det gör att det blir svårt att finansiera nya och detaljerade mätningar på de ställen som är mest intressanta för fritidssjöfarten. Det här är ett dilemma som delvis har lösts genom att det har dykt upp en del privata sjökortsutgivare och en del nya lotsböcker som innehåller hamnspecialer. En del har en detaljnoggrannhet och kvalitet som är mycket bra. Sjöfartsverket har också hand om de flesta farleder, fyrar och sjömärken.

Sjöfartsverket ansvarar dessutom för sjöräddningsledningen i statligt vatten – i princip i allt saltvatten som omger Sverige samt Mälaren, Vättern och Väneren. I hamnområden är det inte ”statligt vatten”. Sjöfartsverkets lotsbåtar och andra farttyg är också enheter som kan rycka ut vid sjöolyckor.

Dessutom har Sjöfartsverket egna, särskilda räddningshelikoptrar, som med 15 minuters varsel ska kunna vara i luften dygnet runt. De är de enda helikoptrar som dessutom kan vinscha nödställda från en båt, flotte eller direkt från vattnet.

Kommunala räddningstjänsten står för räddning i hamnområden och i alla sjöar och vattendrag som inte tillhör det statliga vattenområdet. På småorter är det deltidsbrandmän som gör jobbet och de är ofta snabba – kör ut med bilarna ur garaget på otroliga fem minuter efter larm och har en liten båt på trailer – detta även om larvet gick då de låg hemma och sov. De har ofta god lokalkännedom och om de bara får ett larm inom rimlig tid är chanserna till räddning goda.

Sjöräddningssällskapet finansieras genom medlemsavgifter och donationer. Sällskapet deltar i en stor del av de sjöräddningsuppdrag som utförs på statligt vatten. Sjöräddningssällskapet har 68 räddningsstationer och närmare 200 båtar utmed kusterna och i de största insjöarna. Medlemmarna i sjöräddningssällskapet får kostnadsfri bogsering eller annan hjälp vid motorstopp eller andra enklare problem som inte innebär någon överhängande livsfara.

Stockholmsradio är den enda civila kustradiostationen i Sverige som erbjuder ”public correspondence”, vilket bland annat innebär att man kan ringa från båt till land via kustradiation. Stockholmsradio har även assistanstjänsten Sjöassistans. I Sjöassistans medlemskap ingår VHF-abonnemang hos Stockholmsradio. Sjöassistans har tillgång till cirka 650 båtar som anlitas när båtägaren drabbats av t.ex. enklare grundstötningar, tamp i propeller, bränslestopp eller liknande. Stockholmsradio läser tre gånger per dygn de kustväderprognoser som ställs samman av SMHI och bekostas av Transportstyrelsen.

Nämnden för Båtlivsutbildning fastställer bland annat kunskapskrav för erhållande av förarintyg och kustskepparintyg samt för ett antal andra intyg för fritidsbåtförare.

FAKTA

Nämnden för Båtlivsutbildning är en ideell förening som består av Svenska Båtunionen, Svenska Seglarförbundet, Svenska Kryssarklubben och Transportstyrelsen, vilka också utgör nämndens styrelse. Transportstyrelsen har vetorätt när det gäller beslut om kunskapskrav för erhållande av intyg samt om auktorisation av förhållningsförrättare. Nämnden för Båtlivsutbildning bildades år 1985 då man tog över administrationen av förarintyg för fritidsbåtar från Sjöfartsverket.

Nämnden auktoriserar dessutom förhörsförrättare. Själva utbildningarna kan genomföras som självstudier eller genom någon utbildningsorganisation. Genom åren har båtorganisationerna utbildat många fritidsbåtsförare. Lejonparten av utbildningarna har emellertid skett i bildningsförbundens regi. Numera utförs många utbildningar av privata aktörer och även båtklubbarna har, under senare år, intresserat sig mer för utbildningsverksamhet.

AKTUELL DEBATT

Det är mycket som diskuteras kring fritidsbåtlivet. Exempelvis har frågan om det ska införas ett körkort för fritidsbåtsförare, varit mer eller mindre aktuell under lång tid. Ett "körkort" finns redan när det gäller fritidsskeppen. Den som ska framföra ett fritidsskepp (minst 12x4 meter) måste ha minst kustepparintyg. För alla fritidsbåtar som är mindre än så finns inga åldersgränser eller formella kunskapskrav. Både båtfolk och många andra är förvånade över att det helt saknas krav på de som framför mycket snabbgående motorbåtar och vattenskotrar.

Senast har en utredare tittat på frågan om ett särskilt körkort för vattenskotrar. Utredningen är ännu inte offentliggjord och några åtgärder har inte beslutats men ett enigt trafikskott föreslog i april 2015 att åldersgräns och förarbavis för vattenskotrar bör införas.

Det finns inga specificerade utrustningskrav som gäller svenska fritidsbåtar. Det förekommer inte heller några inspektioner av fritidsbåtarna och deras utrustning.

Livräddningssällskapet förespråkar att det ska införas

någon form av flytvästtvång för passagerare på fritidsbåtar. Onekligen har de rätt i att om alla som är ute med små, öppna båtar hade flytväst på sig skulle många liv kunna räddas.

Sjöfartsverket utreder om det går att förenkla/förbilliga utprickningen och fyrbelysningen i en del farleder där det mest färdas mindre yrkessjöfart och fritidsbåtar.

Olika miljöregler är under ständig diskussion. Det gäller toalettavfall, båtottenfärger, buller, ankarlinornas slitage på sjöbottens växtlighet och mycket annat. En del av detta finns behandlat på annan plats i den här skriften.

Vi kan undra om Sven Barthel vänder sig i sin grav med tanke på det som nu pågår i båtlivet. Kanske? Men samtidigt var han en miljö- och skärgårdsälskare av stora mått. Vår frihet på sjön är nu något mer beskuren än på hans tid, men i jämförelse med många andra länder har vi stora friheter.

I Danmark är det exempelvis inte tillåtet att köra i planingsfart inom 200 meter från land på många ställen. Finland har länge haft strikta krav på viss säkerhetsutrustning och där gäller inte allemansrätten på samma sätt som här. Obligatoriska båtregister finns i många länder.

Den svenska linjen med jämförelsevis få regleringar av fritidsbåtlivet har varit förhållandevis framgångsrik. Om man räknar antalet omkomna per 100 000 båtar ligger vi bra till internationellt sett. Men internationella jämförelser är alltid svåra eftersom förutsättningarna kan variera mycket från ett land till ett annat.

Om alla i Sverige som är ute i småbåtar var nyktra och hade flytväst på sig skulle antalet omkomna minska drastiskt.



Jonas Ekblad

Erik Eklund, Ordförande i Sjösäkerhetsrådet, erik eklund@transportstyrelsen.se

SJÖSÄKERHETSRADET

Hur jobbar en regelskrivande tillsynsmyndighet med ett område som fritidsbåtlivet, som i stort saknar regler? Svaret är: i samverkan med 20-talet andra myndigheter, bransch- och intresseorganisationer i ett otvunget råd, Sjösäkerhetsrådet.

Sjösäkerhetsrådet bildades för drygt 50 år sedan och då som en egen myndighet, vilket den var fram till slutet på 80-talet. Därefter var rådet en del av Sjöfartsverket. I samband med att Transportstyrelsen bildades 2009, flyttade Sjösäkerhetsrådet över till den nya myndigheten, där det är än idag.

I instruktionen för myndigheten på 60-talet går att utläsa: *Rådet har till uppgift att, med inriktning på fritidsbåttrafiken, verka för sjösäkerhet. Rådet skall samarbeta med svenska myndigheter, institutioner och enskilda, som arbetar inom rådets verksamhetsområde. Rådet skall bestå av högst 11 ledamöter.*

I grunden ligger detta mycket nära de uppdrag rådet har, och hur arbetet går till även idag. En stor skillnad är att det

idag inte finns någon formell styrning eller några formella krav. Rådet utgörs idag av en ständig sekreterare som är anställd på Transportstyrelsen, som driver rådet och samordnar dess aktiviteter. Utöver det finns även en ordförande, vilken normalt är på direktörsnivå vid Transportstyrelsen. Sjösäkerhetsrådet i övrigt är ett samarbetsforum och en "löst" sammansatt grupp där alla deltar för att bidra till gemensamma mål. Riksdagen har beslutat om transportpolitiska mål där även fritidsbåtar finns med. Målsättningen är att kontinuerligt minska antalet omkomna och halvera antalet allvarligt skadade till år 2020. Rådet utgörs idag av ett 20-tal myndigheter, bransch- och intresseorganisationer.¹

Genom åren har arbetsmetoderna varierat. Många äldre minns SVT:s "Anslagstavlan" där korta filmer visades under många år med olika budskap. Genomgående teman var: använd flytväst, alkohol hör inte hemma till sjöss och sitt ner i båten. Exempelvis visade man en ensam äldre man som fiskar utan flytväst och ramlar ur en liten båt. I början av 2000-talet ersattes anslagstavlan med TV-program som "Kasta loss" där budskapen fanns med som en naturlig del



Jonas Ekblad

Sjösäkerhetsrådet samlat till vårmöte i Arkösund 2013.

av programmet. Det förekom t.ex. aldrig någon person utan flytväst på bild. Tanken då var att gå från den statliga uppmaningen och pekningen som "Anslagstavlan" upplevts vara, till att i stället förmedla budskapen i ett mer naturligt och positivt sammanhang och därigenom påverka målgruppen.

Idag arbetar rådet efter en strategi, Säkrare båtliv 2020, som togs fram under 2011. En av de saker strategiarbetet uppmärksammade var att det saknades statistik på området, utöver antalet omkomna varje år. Inom fritidsbåtlivet finns det en mycket stor erfarenhet och kunskap, men den finns inte samlad och dokumenterad. För att kunna föreslå och genomföra effektiva åtgärder som kan påverka den enskilde måste åtgärderna underbyggas av fakta. Arbetet med att samla in fakta och analysera denna har utökats under de senaste åren och Transportstyrelsen har nu en heltidstjänst för detta ändmål. Läs mer om analysarbetet på sidan 16. Det går även att läsa mer om strategiarbetet på sidan 10.

Sjösäkerhetsrådet är ett unikt samarbetsforum där myndigheter, bransch- och intresseorganisationer sitter ner runt samma bord och diskuterar sina uppfattningar och kommer fram till gemensamma budskap, prioriteringar och aktiviteter som sedan kan spridas i olika sammanhang. Att alla ger en och samma bild är en oerhörd styrka. Det förekommer

områden där alla inte har samma uppfattning men då är det bra att rådet finns som forum för denna typ av frågor. Det går alltid att hitta en gemensam nämnare som det går att kommunicera kring. I krönikan här under, skriven av ordförande i Svenska Kryssarklubben, framgår hur Sjösäkerhetsrådet kan upplevas från en intresseorganisation.

Det är med stor glädje och stolthet jag som ordförande för Sjösäkerhetsrådet kan konstatera att våra sammankomster alltid besöks mangrant med stor entusiasm och att vi genom arbetet med strategin nu äntligen brutit den något negativa trend som varit under 2000-talet kring antalet omkomna och som nu ser ut att gå stadigt neråt i enlighet med våra mål i strategin. Detta arbete går endast att driva i stort samförstånd och tillsammans med alla inblandade aktörer.

1. Transportstyrelsen, Båtförsäkringsbolagen, Försvarsmakten, Kustbevakningen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Riksföreningen Sveriges Gästhamnar, Rikspolisstyrelsen, Sjöfartsverket, Sjöpolisen Region Stockholm, Sjöpolisen Region Väst, Sjöräddningssällskapet, SMHI, Sweboat, Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Livräddningssällskapet, Svenska Sportdykarförbundet, Svenska Sportfiske- och Fiskevårdsförbund.

Krönikan har tidigare varit publicerad i På Kryss, 9/2014.

VAR SOMMAREN LYCKAD?

Vackert väder betyder att fler människor rör sig på sjön, vilket enligt en etablerad uppfattning leder till att fler omkommer i båtrelaterade olyckor. Var sommaren "lyckad" utifrån just denna aspekt?

Vi vet nu att svaret glädjande nog är ja när det gäller vår typ av båtliv. Ingen omkom sommaren 2014 vid färd med båt i saltvatten! Det ska nämnas att hamnolyckor av allvarligt slag har förekommit. Detta innebär för vår del att den nollvision vi antagit, när det gäller medlemmar som förolyckats vid båtfärd, ligger nära verkligheten. Då kan vi slå oss till ro nu – eller? Nej, ingalunda. För att "hålla nollan" krävs av oss alla en ständig uppmärksamhet på olycksorsaker och ett kontinuerligt arbete med eliminering av dessa.

En av förutsättningarna för att vi ska lyckas "hålla nollan" är att vi har kunskap om och förstår olyckors orsaker. Det får vi framför allt genom samarbete med andra.

Genom vårt deltagande i en organisation, Sjösäkerhetsrådet, uppnår vi just detta. I rådet, under Transportstyrelsens ordförandeskap, är i stort sett alla myndigheter och organisationer som på nationell nivå har en roll i båtlivet representerade. Alla båtrelaterade dödsolyckor sammanställs och analyseras. Slutsatser dras för att finna åtgärder som kan höja sjösäkerheten.

Även insamling av data, för att möjliggöra analys av tillbud som kunnat få allvarliga följder, har påbörjats. Rådet genomför också fältstudier med fotodokumentation (så kallade högsångsmätningar) för att se beteendetrender hos båtfarare: till exempel beträffande flytväst användning, barn på fördäck, med mera.

Personligen anser jag att det samarbete som sker inom ramen för Sjösäkerhetsrådet är mycket viktigt och en grundpelare i vår strävan att bedriva ett båtliv fritt från allvarliga olyckor.

Ulf Lindskog
Ordförande i Svenska Kryssarklubben

Lars-Göran Nyström, lars-goran.nystrom@transportstyrelsen.se

STRATEGI SÄKRARE BÅTLIV 2020

I Sverige är båtlivet en vanlig fritidssysselsättning. Enligt den senaste Båtlivsundersökningen från 2010 finns det cirka 900 000 fritidsbåtar och under 2010 var cirka 2,5 miljoner svenskar någon gång ute i en fritidsbåt.

I början av 70-talet omkom uppemot 120 personer varje år i båtoolyckor. Dödslyckorna har sedan dess minskat kraftigt och fram till mitten av 90-talet hade antalet omkomna halverats. Under tjugohundralet har genomsnittet legat på 35 personer per år.

Myndigheter och organisationer har under många år bedrivit sjösäkerhetsarbete, men det har saknats en gemensam målbild, vilket gjorde sjösäkerhetsarbetet ineffektivt. Transportstyrelsen fick våren 2011 i uppdrag av regeringen att ta fram en strategi för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i båtlivet. Arbetet påbörjades våren 2011 tillsammans med berörda myndigheter och organisationer.

Strategiarbetet inleddes med en workshop där syftet var att få fram orsaker till de olyckor som händer idag. Resultatet av workshopen resulterade i fyra fokusområden:

- Fall överbord
- Kunskap
- Samverkan mellan myndigheter och organisationer
- Alkohol och droger

Ganska tidigt i strategiarbetet framkom att det sedan början av 70-talet finns bra statistik över antalet omkomna men det saknades kunskap om hur båtoolyckor inträffar och det saknades tillförlitlig statistik över antalet skadade. För att åstadkomma en enad och samlad satsning krävdes att man fördjupade kunskapen genom att:

- Utredda och analysera olyckor och incidenter.
- Sammanställa en mer detaljerad och omfattande statistik än den som fanns tidigare.
- Utifrån analysresultaten sätta in lämpliga åtgärder.
- Från den förbättrade statistiken mäta effekten av de åtgärder som satts in.

Sjösäkerhetsrådet som under åren arbetat med förebyggande sjösäkerhetsarbete, ansågs i strategiarbetet vara ett utmärkt forum för samverkan. Sjösäkerhetsrådet fick därför en samordnande och styrande roll i strategiarbetet (läs mer

om Sjösäkerhetsrådet på sidan 8). Strategi Säkrare Båtliv 2020 godkändes av Transportstyrelsens generaldirektör i början av 2012 och har redovisats till Regeringskansliet. Sedan strategin godkändes har ett antal åtgärder påbörjats, samtidigt som man har vidareutvecklat pågående aktiviteter. Nedan beskrivs några av de aktiviteter som genomförts och resultat som har nåtts. Högsta prioritet har varit att samla in data om olyckor och i dagsläget har vi en bra statistik för dödsolyckor för perioden 2011-2014. När det gäller skadade finns idag statistik för två år tillbaka från akutsjukhusen i Västra Götalands och Stockholms län.

BÅTMÄSSOR

Sjösäkerhetsrådet har sedan många år deltagit på båtmässorna i Stockholm och Göteborg samt på Stora Nolia i Umeå respektive Piteå. Inriktningen på mässorna har bland annat varit att nå barn mellan fem och elva år med Barnens sjövettskola, där de får lära sig sjövettsregler på ett lekfullt sätt. Sjösäkerhetsrådets informatörer har också visat på flytvästares olika egenskaper i en bassäng, samt på bra och mindre bra räddningsstegar. Det har också funnits möjlighet att prova olika typer av flytvästar och få råd om för- och nackdelar med dessa. Livräddningssällskapet har också deltagit med personal i montern och informerat om bad- och båtvett.

Nytt för 2014 var Den säkra hamnen, som kom till efter att analyser visat att många skadar sig i samband med hopp mellan båt och brygga (se bild på sidan 12). Många besökte hamnen på Stockholms- och Göteborgsmässan och flera har hört av sig efter mässorna för att använda Den säkra hamnen som såväl idégivare som i bygglovsansökan. Gästhamnsföreningen har varit delaktig i att ta fram hamnen och informationen sprids nu till deras medlemmar. Båtunionens tidning Båtliv har också uppmärksammat Den säkra hamnen.

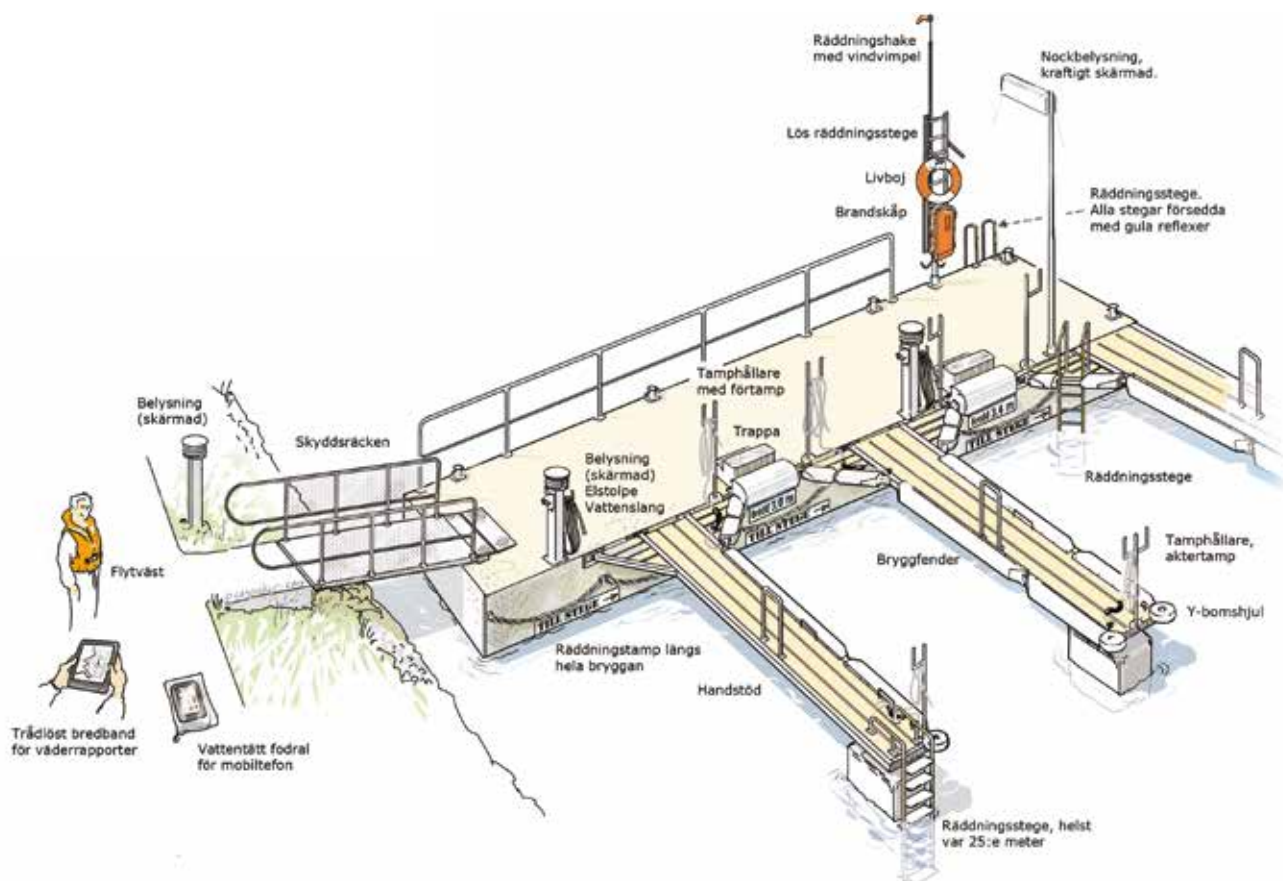
VATTENTÄTA MOBILTELEFONFODRAL

Att kunna larma när man ligger i vattnet är ett enkelt sätt att påkalla hjälp, utan dyra investeringar. Det uppmärksammades redan i arbetet med strategin och vi ser årligen flera personer som lyckas larma och därmed räddas till livet tack vare det vattentäta mobiltelefonfodralet. Sjöräddningssällskapet har sedan några år haft en kampanj i samband med hummerfiskepremiären då man åker runt på västkusten och fäster ett vattentätt fodral på varje hummertina. Det här har gett publicitet i såväl tidningar som TV.



Jonas Ekblad

Den säkra hamnen - idéskiss



Både sjöpolis och kustbevakare använder numera flytväst och vattentäta mobiltelefonfodral även när man är på bryggor för att föregå med gott exempel.

BARN PÅ FÖRDÄCK

Barn på fördäck är något man ser nästan dagligen sommardag i skärgården. För några somrar sedan hände det en allvarlig olycka med ett barn som omkom när båten körde på grund och barnet hamnade under båten och träffades av propellern. På ett av Sjösäkerhetsrådets möten informerades om detta. Då erbjöd sig sjöpolisen i Stockholm och Göteborg samt Kustbevakningen att kommande sommar stoppa båtar med barn på fördäck och informera om riskerna.

KRYSSARKLUBBEN OCH BÅTUNIONEN

Båtorganisationerna har regelbundet reportage om sjösäkerhet i sina tidningar På kryss och Båtliv. Reportagen har ofta anknytning till det som är aktuellt och som diskuteras i Sjösäkerhetsrådet.

SJÖSÄKERHETSARBETET I NORDEN

Strategiarbetet och sjösäkerhetsarbetet har även uppmärksamats i Norge och Danmark. Det ledde till att Transportstyrelsen bjöds in till en "sjösäkerhetskonferens" i Haugesund i våras för att utbyta erfarenheter. Under hösten har vi även träffat en dansk företrädare för The European Boating Association.



Jonas Ekblad

RESULTAT

Något resultat av strategiarbetet rent statistiskt är svårt att se på så kort tid. Antalet omkomna har emellertid minskat från 35 personer till 30 personer sett på ett 5-årigt glidande medelvärde under perioden 2010-2014, vilket ligger i linje med strategiarbetet där målet är 25 personer per år 2020.

Den ökade användningen av vattenskotrar och RIB-båtar (Rigid Hull Inflatable Boat) diskuteras ofta i media. Inom strategiarbetet följer man diskussionen och har noterat att det under åren 2011-2014 omkommit en person per år i olyckor där vattenskotrar eller RIB-båtar varit inblandade. Ännu finns inga beslut om åtgärder eftersom kunskapsunderlaget är för litet.

Ett annat resultat av strategiarbetet är att kunskapen om skador har ökat markant genom samarbetet med akutsjukhusen i Västra Götalands och Stockholms län. Ett exempel är att vi nu vet att könsfördelningen mellan omkomna och skadade är helt olika. Mindre än 10 procent av de som omkommer i fritidsbåtsolyckor är kvinnor, men av de som skadas står kvinnorna för ungefär 50 procent.

Strategiarbetet har nu pågått i tre år och det finns anledning till reflektion. En utvärdering och revidering av strategin är planerad. Nya kunskaper har vunnits och omvärlden har förändrats och detta ska också återspeglas i strategins fokusområden och prioriteringar framöver.

Christer Bergström, christer.bergstrom@transportstyrelsen.se

FRITIDSBÅTAR - FRÅN OREGLERAD MARKNAD TILL REGLERING OCH MARKNADSKONTROLL

Båtbyggeri var från början grundat på erfarenhet av vad som fungerade att använda till sjöss. Nya användare utan erfarenhet av sjön och nya material för båtbyggnad ändrade förutsättningarna. En flora av olika säkerhetskrav växte fram som försvårade tillverkning och handel med båtar. Lösningen på problemet blev gemensamma regler på EU-nivå för konstruktion, tillverkning och handel med båtar och att medlemsländerna är ålagda att utföra marknads kontroll.

HISTORISK TILLBAKABLICK

Under några årtionden med början på 50-talet fick allt fler invånare i Sverige det bättre ekonomiskt och längre semester. Som ett resultat av denna utveckling ökade bl.a. efterfrågan på en ny typ av båt – fritidsbåten. Tidigare var båten främst ett redskap för boende på öar och vid kusten med erfarenhet av båtar och sjö. I takt med att allt fler som saknade denna erfarenhet kom ut på sjön och att man även började bygga båtar i glasfiberarmerad polyester, där kunskapen om det nya materialet i många fall var dålig, ökade antalet omkomna i samband med fritidsbåtsolyckor.

Efterhand som antalet omkomna i samband med fritidsbåtsolyckor ökade växte en opinion fram som ställde krav på båtorganisationerna att vidta åtgärder för att vända trenden. Sjöfartsverket fick i början av 70-talet i uppdrag att starta en verksamhet med frivillig typprovning av fritidsbåtar.

Efter några år påbörjades även ett nordiskt samarbete med utveckling av gemensamma regler för mindre fritidsbåtar som resulterade i regelverket Nordisk Båtstandard. Tillverkarna kunde enligt reglerna få sin båt typprovad av Sjöfartsverket eller av någon av systermyndigheterna i Norden och då de fått sin båttyp godkänd använda detta i sin marknadsföring. Den ”blå skylten” som godkända båtar fick förses med blev snart ett begrepp. I kontrollverksamheten från myndigheten ingick även en stickprovskontroll av att båttypen och övriga förutsättningar för typgodkännandet uppfylldes.

CE-MÄRKNING

Krav om CE-märkning av produkter har funnits inom EU sedan 1985 och introducerades i Sverige 1994 inför Sveriges medlemskap i EU. Tanken bakom systemet är att produkterna som omfattas ska få säljas fritt inom EU/EES utan några ytterligare krav om provning och att produkterna ska uppfylla vissa minimikrav för att få CE-märkas.

Det är tillverkaren av produkterna som har det fulla ansvaret för att produkterna provas och uppfyller de grundläggande hälso-, säkerhets- och miljökraven och det går inte längre att få något godkännande av en myndighet. Beroende på bland annat den risknivå som produkten har, krävs i vissa fall att tillverkaren låter kontrollera sin provningsdokumentation och produkt av en oberoende tredje part som godkänts av något medlemsland inom EU/EES. Dessa tredje parter benämns ”anmälda organ” då de anmäls av medlemsländerna till EU-kommissionen. Tillverkaren har dock, trots kontrollen från det anmälda organet, själv det fulla ansvaret för att produkten som man tillverkar uppfyller alla krav.

Trots att det nu är 20 år sedan kravet om CE-märkning infördes i Sverige så är kunskapen om vad den innebär bristfällig. De flesta har fortfarande den felaktiga uppfattningen att någon myndighet är involverad i godkännandet av produkten.

CE-MÄRKNING AV FRITIDSBÅTAR

Sedan 1998 gäller kravet om CE-märkning även fritidsbåtar mellan 2,5 och 24 meter och även viss utrustning för fritidsbåtar. Från 2006 gäller kravet också vattenskotrar och framdrivningsmotorer för fritidsbåtar och vattenskotrar.

De krav som gäller för att tillverkaren ska få sätta ett CE-märke på den båt som tillverkas har sin grund i ett EU-direktiv¹. I direktivet anges de provningsprocedurer som tillverkaren måste följa och de funktionskrav som ställs på produkten. För de minsta båtarna och för de båtar där tillverkaren väljer att de ska användas i skyddade farvatten, så tillåts tillverkaren att utföra all provning själv utan att något anmält organ kontrollerar att kraven uppfylls. För båtar som ska användas i öppna, oskyddade farvatten måste tillverkaren låta ett anmält organ kontrollera den provning av båten som tillverkaren utfört.



Tillverkarskylt med CE-märkning

STANDARDISERING

De funktionskrav som båtarna ska uppfylla ger inte tillverkarna tillräcklig vägledning för att de ska veta hur produkterna ska tillverkas för att uppfylla kraven. För att underlätta för tillverkarna beställer därför EU-kommissionen standarder av standardiseringsorganisationerna där detaljkraven för att uppfylla funktionskraven i direktivet beskrivs. Om tillverkaren väljer att bygga efter standarden så förutsätts funktionskravet vara uppfyllt.

Det innebär att det är vid utarbetandet av standarderna som minimikraven för att uppfylla reglernas krav bestäms och att deltagande i standardiseringsarbetet för att påverka säkerhetsnivån därför är av avgörande betydelse.

MARKNADSKONTROLL

För att systemet med CE-märkning ska fungera krävs att medlemsländerna inom EU- och EES-länderna övervakar att alla inblandade aktörer följer uppställda krav, att produkterna uppfyller kraven och att medlemsländerna vidtar åtgärder i de fall då reglerna inte följs. Övervakningen syftar även till att motverka den snedvridning av konkurrens som uppstår då tillverkare låter bli att prova sina båtar eller endast delvis uppfyller kraven för att på så sätt skaffa sig konkurrensfördelar.

I Sverige har alla myndigheter ansvar för marknadskontroll inom de områden där de har föreskriftsansvar. Transportstyrelsen är marknadskontrollmyndighet för fritidsbåtar. Transportstyrelsen ska årligen upprätta en plan för vilken marknadskontroll som avses utföras det kommande året. Den övervakning som Transportstyrelsen ska utföra bestäms bland annat utifrån riskbedömning, information om bristfälliga produkter och resultat av tidigare vidtagna

åtgärder. För år 2015 ingår i planen att besöka tillverkare och informera om reglerna, att genomföra stickprovskontroller på båtar i samband med båtmässor, att ge information om kraven till konsumenter samt att göra stickprov på båtar som importeras från länder utanför EU/EES, genom Tullverkets försorg. Planen ska årligen redovisas till EU-kommissionen och efter årets slut redovisas även vilken marknadskontroll som faktiskt utförts.

I marknadskontrollverksamheten ingår även att övervaka att tillverkare och återförsäljare vidtar åtgärder då båtar som sålts har visat sig ha brister som måste åtgärdas eller återkallas från slutanvändaren. Vilka åtgärder som ska vidtas bestäms efter att den övervakande myndigheten har gjort en riskbedömning. En mycket stor del av tiden för marknadskontroll går åt till att hantera efterarbetet när avvikelser upptäcks och tillverkare ska förmås att åtgärda bristerna i produktionen. Anledningen kan vara att tillverkarna inte har tillräcklig kunskap om de regler som gäller.

NYTT DIREKTIV FÖR FRITIDSBÅTAR

Den 18 januari 2014 trädde ett nytt fritidsbåtdirektiv² i kraft och senast den 18 januari 2016 ska kraven ha införlivats i svensk lagstiftning. Aktörerna på båtmarknaden har ett år på sig att anpassa sig till de nya kraven som alltså blir tvingande från den 18 januari 2017.

De största skillnaderna är att importörer inte längre får importera båtar som saknar CE-märkning för att CE-märka i efterhand. I det nya direktivet utpekas även distributörer som ansvariga för att båtarna uppfyller kraven och är CE-märkta.

I arbetet med det nya direktivet lyckades Sverige få gehör för att båtarna ska vara försedda med utrustning som möjliggör för en person i vattnet att nå och kunna använda utrustning för att ta sig ombord på båten igen. Detta har identifierats som en viktig faktor för att vi ska kunna leva upp till kravet i båtlivsstrategin³ om att minska antalet omkomna i fritidsbåtsolyckor.

-
1. Europaparlamentets och Rådets direktiv 94/25/EG av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar.
 2. Europaparlamentets och Rådets direktiv 2013/53/EU av den 20 november 2013 om fritidsbåtar och vattenskotrar och upphävande av direktiv 94/25/EG
 3. Strategi säkrare båtliv 2020, broschyr finns att ladda ner på www.transportstyrelsen.se. Läs även mer om strategin på sidan 10.

Jonas Ekblad, jonas.ekblad@transportstyrelsen.se

ALLT ÄR INTE SOM MAN FÖRST KAN TRO

Den klassiska bilden av en sjöolycka är en båt som förliser i rykande storm och går under med man och allt. Det är visserligen något som händer, men det är inte särskilt vanligt. Det är inte ens en årlig företeelse i våra farvatten.

FAKTA

Sedan 2011 granskar och analyserar Transportstyrelsen de olyckor som inträffar mer i detalj än tidigare. Detta i kombination med Sjösäkerhetsrådets statistik, som sträcker sig ända från 1971, ger en rätt god uppfattning om hur dödsolyckorna inom fritidsbåtlivet går till.

Jonas Ekblad har följt fritidsbåtsolyckorna och deras utveckling under 30 år som båttidningsskribent, navigationsutbildare och läroboksförfattare, och arbetar sedan 2011 som analytiker på Transportstyrelsen.

De som är mer initierade när det gäller fritidsbåtsolyckor brukar säga att den typiska drunknade är: ”En ensam, full gubbe som faller överbord när han fiskar från en eka i en insjö. När han hittas har han gylfen öppen för han har tappat balansen när han skulle lätta sig över relingen.” Den sortens händelser är mer typiska än den dramatiska totalförslisningen. Men det där med öppen gylf är en rejäl tillspetsning av verkligheten. Sedan 2011 har öppen gylf nämnts i två polisrapporter.

”ENSAM” ÄR RÄTT

I samband med bad, skridskoåkning, fjällvandring och många andra friluftaktiviteter finns en medvetenhet om att det är extra riskabelt att vara ensam. I samband med fritidsbåtlivet är det egentligen självklart att det innebär en förhöjd risk att vara ute ensam med båt.

När seglare omkommer under segling är det oftast ensamseglare som faller i sjön. Men även hoppet mellan båt och land kan innebära en risk, i synnerhet för den som är ensam. Det är faktiskt så att fler seglare omkommer i hamn än vid segling. Totalt inträffar 10-20 procent av alla fritidsbåtsrelaterade dödsolyckor i hamn. För det mesta är det fråga om män som faller mellan båt och brygga och det inte finns någon annan som ser vad som händer.

”GUBBE” ÄR RÄTT

Det är ingen tillspetsning när man säger ”gubbe”. Nio av tio av de omkomna är män. Och de är inte så unga. Män i åldersintervallet 60-69 år utgör den vanligaste ålderskategorin i dödsolycksstatistiken (se figur 1).

Allt tal om slarviga tonåringar kan vi nästan glömma. Det kan gå flera år mellan dödsolyckor där tonåringar är inblandade. Däremot omkommer årligen några män som är över 80 år gamla. Alltså: Det är fler 80-åringar än tonåringar som omkommer i fritidsbåtsolyckor.

Ungefär en tiondel av de omkomna är alltså kvinnor – vanligtvis är de då ute i båt tillsammans med en man. Kan vi av detta dra slutsatsen att kvinnor är mycket duktigare eller försiktigare på sjön? Troligen är det delvis så. Men det kan också tänkas att det är så att män är ute på sjön mycket mer än kvinnorna och oftare ägnar sig åt sådana riskfyllda aktiviteter som att dricka sprit och sticka ut ensamma med små, ranka båtar. Och att de struntar i att använda flytväst.

Det är glädjande sällsynt att småbarn omkommer. Under de senaste fyra åren har det omkommit en 10- och en 17-åring. Båda var passagerare.

När barn omkommer är det praktiskt taget alltid då de är ute i båt tillsammans med vuxna. Att ett barn seglar iväg med en optimistjolle eller en hemsnickrad flotte och omkommer är sådant som hänt, men det var decennier sedan sist.

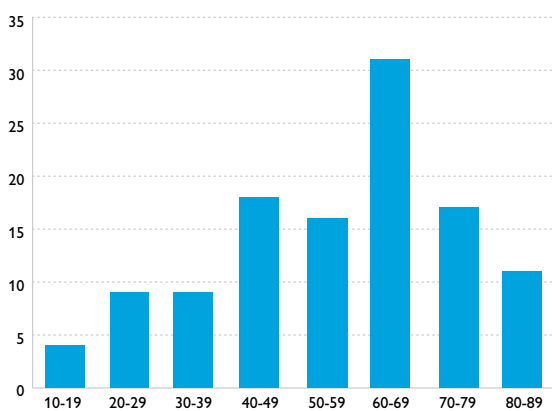
”FULL” ÄR GANSKA RÄTT

Ungefär 6 av 10 som omkommer i fritidsbåtsolyckor har alkohol i kroppen. I minst tre fjärdedelar av fallen är det fråga om rejäla promillehalter – mer än en promille. Den värsta fjärdedelen brukar ligga över två promille och toppnoteringarna brukar landa kring 2,5 promille.

Fritidsbåtstrafiken har en betydligt större andel omkomna med alkohol i kroppen än vägtrafiken där det är 2 av 10 omkomna som har druckit. I vägtrafiken vet man, genom mängder av sållningsprover, att det är 1-2 förare på 1 000 som har alkohol i kroppen. Till sjöss får, sedan 2010, sållningsprov ske på båtförare med båtar som är minst tio meter långa eller som kan göra minst 15 knop. De sållningsprov som sjöpolis och kustbevakning hunnit med visar att 5-10 procent av dessa båtförare har alkohol i sig. I vägtrafiken mäts, som nyss nämnts, andelen rattfulla förare inte i procent utan i promille. Man ska inte förledas tro att det enbart är storkonsumenter av alkohol som förolyckas i fritidsbåtsolyckor. Några är det. Men andra är högst vanliga, väleta-

blerade och sociala personer som inte har särskilt extrema alkoholvanor. Tyvärr verkar det som att det fortfarande är kulturellt accepterat, särskilt bland äldre män, att vara ute på sjön och dricka alkohol och att olycksrisken underskattas.

FIGUR 1 Åldersfördelning antal omkomna 2011-2014



Åldersfördelning bland de omkomna åren 2011-2014. I några fall saknas exakta åldersuppgifter och de har utelämnats.

”INSJÖ” ÄR RÄTT

Dödsfallen är spridda över hela landet men, det är anmärkningsvärt att det är flest olyckor som inträffar på insjöar, i åar, i älvar eller andra vattendrag (se karta på sidan 18). Saltvatten – i skärgårdarna, utmed kusten och ute på öppna havet, drabbas normalt inte lika mycket. 2014 var ett extremt år. Då omkom endast två personer som färdades i saltvatten. Det var två olyckor som inträffade under hösten. Därutöver omkom tre i hamn.

Av detta får man inte förledas att tro att det är ofarligt i ytterskärgårdarna eller utmed de öppna kusterna. Till att börja med är det ju oändligt mycket vanligare att båtfolk vistas i hamn, inomskärs eller i sötvatten.

Dessutom kan det vara så att de som dristar sig ut till de öppnare farvatten har bättre båtar, bättre utrustning och mer kunskaper och respekt för vad som krävs.

”FISKARE” ÄR TVEKSAMT

Det är i storleksordningen 25 procent av dem som omkommer som är ute för att fiska. Om de omkommer just i samband med fisket går inte alltid det avgöra. För övrigt är det kanske på det viset att en mycket stor del av fritidsbåtlivet i Sverige just handlar om att vara ute och fiska på en insjö. Så i förhållande till hur många som ägnar sig åt just

den aktiviteten behöver inte fritidsfiskarna vara överrepresenterade i statistiken.

ERFARENHET

De medelålders och äldre män som råkar ut för olyckor är sällan några nybörjare på sjön. Många har hållit på med båtliv eller fritidsfiske från båt sedan de var barn. Formell sjöutbildning saknar de ofta, men erfarenhet av båt och sjö saknas alltså sällan.

Såvitt vi vet idag är det en öppen fråga om det är kunskaper som saknas eller om det är andra faktorer såsom - attityder, riskmedvetande, alkohol, dåligt omdöme eller annat – som orsakar olyckorna.

COMPLACENCY

Complacency är ett begrepp som används inom flyget och yrkessjöfarten. Det kan översättas med ”självbelåtenhet”. Det är ingen översättning som träffar mitt i prick, men det handlar om att känna sig för nöjd med sig själv och på ett okritiskt sätt undervärdera de risker som är aktuella.

När vi talat med erfarna skadereglerare från båt försäkringsbolag har de sagt att den typiska grundstötningen inträffar inom två sjömil från hemmahamnen, i god sikt och lugnt väder. Man går på en väl känd sten vid en långgrund udde som passerats hundratals gånger – man navigerar inte utan råkar bara komma för nära. Vanligen sker det en söndagskväll, på väg hem och då man mentalt redan befinner sig i bilen på väg till vardagslivet.

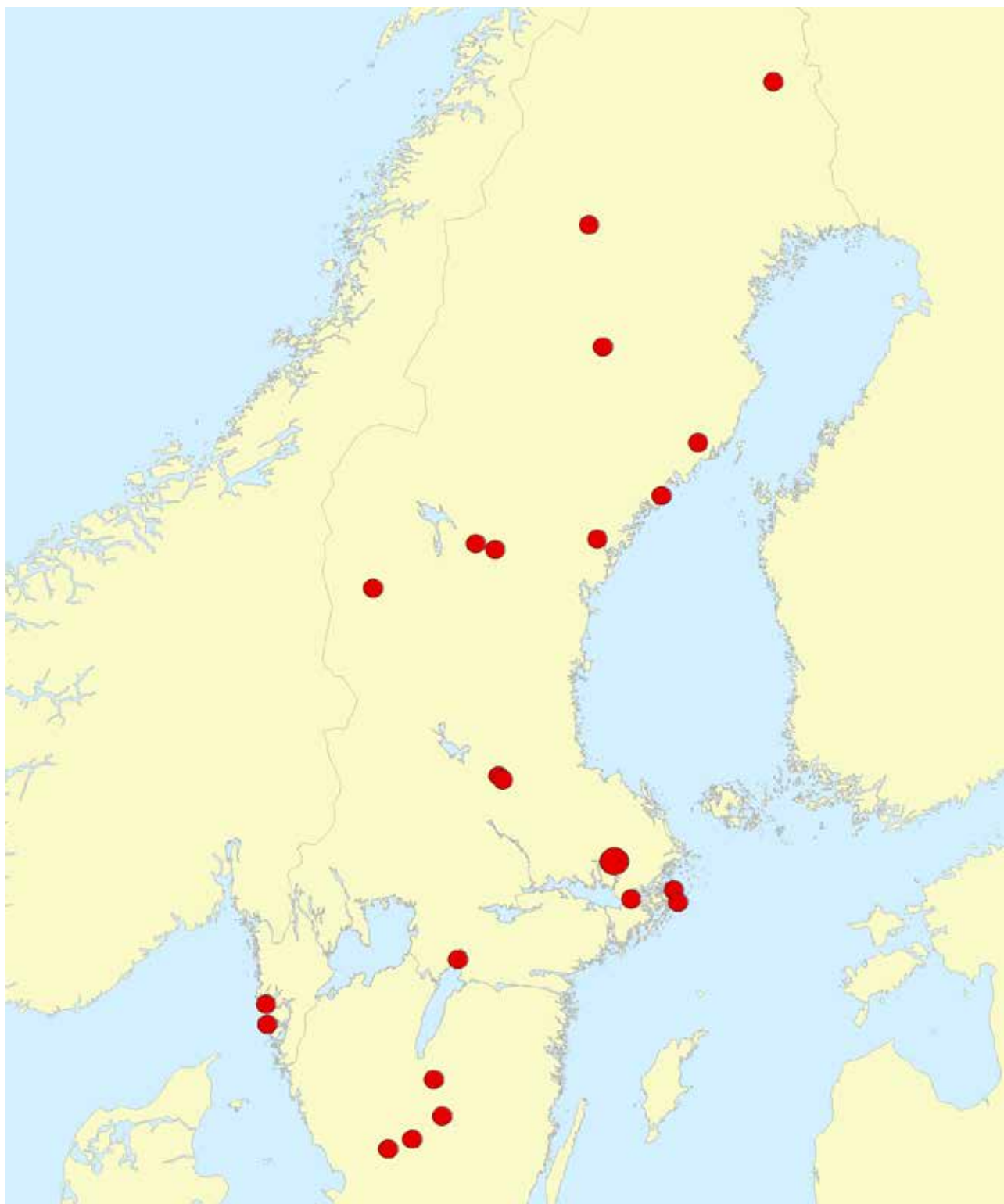
Complacency kan också förklara varför den garvade, manliga, spinnfiskaren sticker ut ensam för att kasta. Han struntar i flytväst för sådana har han klarat sig utan sedan han lärde sig simma. För övrigt är det lugnt och stilla och han ska bara ut ett litet stycke. Vädet är vackert och säkerhetsmarginalerna är så stora så han känner sig så trygg att det inte spelar någon roll om balansförmågan rubbas av några starköl.

ALLA DRUNKNAR INTE

Den absolut vanligaste dödsorsaken är drunkning. Oftast kommer det sig av fall över bord. Men det kan också hända ett det är en liten båt som kapsejsar eller sjunker.

Varje år är det emellertid en eller några sjöfarare som inte drunknar utan slår ihjäl sig. Vanligen sker det genom kollisioner med fasta föremål såsom sjömärken, bropelare, eller genom att man går på grund eller kör rakt upp på land. Den här sortens olyckor är nästan alltid förknippade med hög fart.

Dödsolyckor där två båtar kolliderar med varandra är glädjande nog ovanliga. År 2014 inträffade emellertid två



Geografisk fördelning av fritidsbåtsolyckor 2014. Den största pricken symboliserar att två personer omkom vid samma tillfälle.

sådana. Det var två kollisioner som inträffade sent på hösten. Vid båda dessa olyckor var det fritidsbåtar och yrkesfartyg som kolliderade. I det ena fallet var det en taxibåt och en långsam, liten snurrebåt som kolliderade en solig lördagsförmiddag. I det andra fallet var det en lotsbåt och en privat RIB-båt som kolliderade en blåsig oktober natt. Dessförinnan har inte Sjösäkerhetsrådet registrerat någon kollisionsolycka som lett till dödsfall sedan 2008.

PERSONSKADOR

Sedan 2012 samlar Transportstyrelsen in rapporter om skadade inom fritidsbåtslivet. Det är numera akutmottagningar i Västra Götaland och Stockholms län som rapporterar. Avsikten är att sprida rapporteringen till hela landet. Redan nu står det klart att majoriteten av personskador inträffar i hamn. Framför allt är det vid hopp mellan båt och brygga. Men det händer också saker på vägen ut och in i hamn.

Klämskador då man ska bära av mot andra båtar etc. En särskild risk med segelbåtar är att någon står upp i sittbrunnen när båten går på grund. Om det blir tvärstopp när kölen slår i en sten är det lätt att falla handlöst. I värsta fall sker fallet ända ner i ruffen. Det kan vara ett fall på ett par meter och det finns mycket att slå sig emot på vägen ner.

Skadorna som rapporteras är ofta ganska allvarliga – brutna ben, skallskador etc. Sådant som kan leda till lång konvalescens.

När det gäller personskadorna är de jämlikt fördelade mellan könen. Till skillnad från dödsolyckorna är det

nästan lika många kvinnor som män som skadas. Alla som varit i en gästhamn eller naturhamn och sett hur tilläggningsarna går till kan lista ut hur det kommer sig att kvinnorna skadas. Den vanliga rollfördelningen är att männen styr medan kvinnorna bär av och hoppar iland med linorna.

DET GÅR ATT GARDERA SIG

Det går att gardera sig mot det mesta. På 50-talet kunde det vara ett äventyr att hålla en båt flytande om det blev oväder med hög sjö. Träskroven började läcka och en viktig del av sjömanskapet handlade om att orka läns pumpa och hålla slangar och pumpar fria från skräp som kunde orsaka stopp. Om det blev dimma gällde det att ta det lugnt och inte på vinst och förlust söka sig in mot land.

Idag har vi täta plastskrov som sällan fallerar och satellitnavigatorerna löser navigeringen. Radiokommunikation är en självklarhet. År 2014 räddades minst tre personer till livet tack vare att de hade vattenskyddade mobiltelefoner som gjorde det möjligt att kalla på hjälp när de låg och simmade vid sidan av sina flytetyg. Flytöveraller både värmer och ger flytkraft.

Med rätt båt, utrustning, kunskaper och försiktighet går det att gardera sig mot nästan allt – till och med blixtnedslag. Det enda som det inte går att skydda sig mot är väldigt snabbgående båtar. En långsam båt har små chanser att väja för något som går mycket, mycket fortare.



Jonas Ekblad

TÖM INTE I SJÖN

Från den 1 april 2015 är det förbjudet för fritidsbåtar att släppa ut toalettavfall i vattnet, vilket gäller i hela Sveriges sjöterritorium. Förbudet gäller alla fritidsbåtar förutom de som är K-märkta.

Transportstyrelsen fick 2010 i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar. Förbudet beslutades i riksdagen 2012. Därefter fick myndigheten uppdraget att se till att förbudet genomförs, vilket sker genom projektet Töm inte i sjön.

Med toalettavfall menas allt utsläpp av avloppsvatten och annat avfall från varje typ av toalett, även transportabla. Toalettavfall innehåller näringsämnen fosfor och kväve, vilka bidrar till att sjöar och hav blir övergödda. Det viktigaste med utsläppsförbudet är att fosfor och kväve inte hamnar i vattnet så att vattenkvaliteten försämras ytterligare. Det är därför viktigt att även båtägare utan toalett ser till att deras avfall inte hamnar i vattnet.

Urinen är det som är skadligast för vattnet då det innehåller högst halter av fosfor, vilket ger näring åt exempelvis alger. Den urin en människa producerar under ett dygn ger näring åt ett kilo alger. Under högsäsong i välbesökta vikar och hamnar kan koncentrationerna av näringsämnen och bakterier i vattnet uppnå höga halter. Om man badar och får i sig sådant vatten kan det leda till hälsoproblem.

INTERNATIONELLA ÅTAGANDEN

Sverige har genom konventioner inom ramen för FN-samarbetet, genom EU-förordningar och genom avtal med övriga östersjöländer förbundit sig att minska utsläppen av förorenande ämnen till Östersjön. Samtliga medlemsstater i HELKOM¹ har infört förbud mot utsläpp av toalettavfall från fartyg i Östersjön.

Genom förbudet mot toalettavfall från fritidsbåtar bidrar vi till att vi i Sverige kan uppnå vårt åtagande samtidigt som vi bidrar till en Östersjö som mår bättre och därmed ett mer attraktivt båtliv.

KRAV PÅ MOTTAGANDE

För att målet med att inte tömma i sjön ska kunna nås krävs att det finns tillräckligt många mottagningsanordningar på land, både sugtömning, utslagsvaskar och land-

toaletter. Det är fritidsbåtshamnarnas ansvar att se till att det finns mottagningsanordningar som motsvarar det behov båtägarna har av att lämna sitt avfall i land. Det finns alltså flera alternativ för omhändertagande av toalettavfallet. Fasta båttoaletter kan tömmas i land via sugtömning till någon av de mottagningsanordningar som finns i fritidsbåtshamnarna. Portabla båttoaletter kan bäras i land och tömmas i en utslagsvask. Båtägare utan toalett ombord kan gå på en landtoalett eller också gräva ner avfallet på land. Hur hamnen kan gå till väga och vilka olika tekniska lösningar som finns, går det att läsa om i broschyren ”Mottagning av avfall från fritidsbåtar” som går att beställa från Transportstyrelsen, eller ladda ner på www.transportstyrelsen.se/toa

VAD ÄR EN FRITIDSBÅTSHAMN?

För att hamnen ska falla inom definitionen fritidsbåtshamn är det ett antal kriterier som ska uppfyllas. Alla hamnar som är inrättade för att ge service åt fritidsbåtar och som inte endast är enkla förtöjningsplatser eller små bryggor är fritidsbåtshamnar. Servicebegreppet är inte ett långtgående krav, utan det kan räcka med att man underlättat för båtar att ligga där, eller att det finns en ramp eller liknande anordningar. Gästhamn, marina, klubbhamn eller kommunal hamn är exempel på fritidsbåtshamnar, de som undantas är naturhamnar.

Även om hamnen faller inom definitionen fritidsbåtshamn är det inte säkert att den omfattas av kraven på mottagningsanordning för toalettavfall. Varje fritidsbåtshamn ska göra en inventering där man kartlägger hur avfallsbehovet ser ut i hamnen. Hur många båtar är hemmahörande respektive besökande och hur många har behov av att lämna toalettavfall? Utifrån detta underlag får hamnen ta ställning till om mottagningsanordning behövs eller inte, samt beskriva detta i hamnens avfallshanteringsplan.

Den som är ansvarig för att mottagningskraven är uppfyllda är den som tar ut en hamnavgift eller annan generell avgift. Om ingen avgift tas ut är det fastighetsägaren som är ansvarig. Fritidsbåtshamnen får inte ta ut en särskild avgift från båtägaren som vill tömma sitt toalettavfall, enligt den s.k. no special fee-principen. Finansieringen får ske genom någon form av generell avgift, exempelvis genom en höjning av båtplatsavgiften eller gästhamnsavgiften.

TILLSYN

Det är Transportstyrelsen som är tillsynsmyndighet för



utsläppsförbudet och kraven på mottagande av avfall i hamnarna. Om en båtägare inte har möjlighet att tömma sin båttoalett i en fritidsbåtshamn, som normalt anlöps av båtar med ett sådant behov, kan denne rapportera detta till Transportstyrelsen via webben. Då kan myndigheten initiera ett tillsynsärende gentemot hamnen och vid eventuella brister i avfallsmottagandet kan de föreläggas att komplettera sina anordningar. Om hamnen vägrar komplettera kan det bli böter.

FAKTA

MALL FÖR AVFALLSHANTERINGSPLAN

På Transportstyrelsens hemsida finns en mall för hur en fritidsbåtshamns avfallshanteringsplan kan se ut.

Via www.transportstyrelsen.se/toa kan hamnen skriva ut blanketten i pdf-format, fylla i och sedan sätta in i sin pärm. Vid eventuell tillsyn ska avfallshanteringsplanen skickas in till Transportstyrelsen.

VAD KAN BÅTÄGARNA GÖRA?

Det finns inget konstruktionskrav som säger att båttoaletten måste se ut på ett visst sätt. Båttoaletter som enbart kan tömmas i sjön kan ofta byggas om eller så får man sluta använda den och istället gå i land.

Tömning av toalettavfall från hink, potta eller liknande omfattas inte av regelverkets definition av toalettavfall.² Det är dock förbjudet att släppa ut även detta avfall enligt Miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Där stadgas att alla har skyldighet att vidta de försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön, den s.k. försiktighetsprincipen.³ Även att vistas i en båt räknas som verksamhet och att släppa ut övergödande ämnen i vattnet kan inte anses vara förenligt med gott miljötänk. Eftersom det är just urinen som innehåller högst halter av näringsämnen fosfor och kväve, är mycket vunnet om man ser till att det hamnar på land istället för direkt i vattnet då marken kan filtrera det på naturlig väg.

I båtens hålltank lagras toalettavfallet tillfälligt. Hålltankar tillverkas av rostfritt stål, aluminium eller plast. Tankvolymen bör anpassas efter användning och vara tillräcklig för att besättningen ska kunna tillbringa några



Jonas Ekblad

dagar ombord, utan att tanken behöver tömmas. Vanligast rymmer de 30-50 liter. Hålltanken töms via en anslutning på däck, ett s.k. ”däcksbeslag”, till en sugtömningsstation.

Däcksbeslaget ska vara anpassat för slangar med en innerdiameter på 38-50 mm. Alla slangar bör vara gastäta sanitets slangar för att man ska undvika otrevliga gasutsläpp. För att inte hålltanken ska implodera vid tömning ska en avluftning installeras. Om det är ont om utrymme på båten och därmed svårt att installera en hålltank med anslutning till däck finns det andra alternativ. En torrtoalett som inte kräver någon tillförsel av vatten eller en kemisk toalett med transportabel tank som kan tömmas i en utslagsvask. Det finns även andra alternativ så som förbränningstoalett, mulltoa eller vattenbehandlingssystem.

ATTITYDFÖRÄNDRING

För att få båtägarna att inte tömma sitt toalettavfall i vattnet är det viktigaste att det skapas en attitydförändring. Om man förstår varför det är viktigt finns det mycket större möjligheter att förbudet efterlevs. Den andra avgörande faktorn för efterlevnaden är att det finns tillräckligt med mottagningsanordningar som kan ta emot avfallet så att det blir lätt att göra rätt. Det är dessa två områden Transportstyrelsen har arbetat med under Töm inte i sjön-kampanjen och som man har informerat både båtägare och hamnar om via mässor. När vi var ute och träffade båtklubbar 2010 fick vi mycket kritik av upprörda båtägare som inte alls kunde förstå vitsen med ett utsläppsförbud. Idag, fem år senare, får vi istället frågor om hur man ska gå tillväga för att göra rätt och vilka fler åtgärder som kommer att vidtas för att rädda våra vatten.



Folder med information till båtägare om varför det är viktigt att inte tömma toalettavfallet i vattnet. Finns att ladda ner på www.transportstyrelsen.se/toa.

1. Baltic Marine Environment Protection Commission – Helsinki Commission
2. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg, TSFS 2010:96 Bilaga 1
3. 2 kap 3 § Miljöbalk (1998:808)

Lina Petersson, lina.petersson@transportstyrelsen.se

BÅTMILJÖRÅDET

Båtmiljørådet bildades 2008 och är en sammanslutning där myndigheter och organisationer som arbetar med båtlivets miljöfrågor kan utbyta information och erfarenheter. Rådet har arbetat fram ett miljöprogram som består av tolv punkter där det finns behov av åtgärder.

Båtlivet ger möjlighet till rekreation och naturupplevelse vilket bidrar till folkhälsan. Att våra sjöar och hav inte påverkas negativt av våra aktiviteter är viktigt för att säkra att vi också i framtiden kan njuta av att vistas i och kring dem. Alla insatser för en friskare miljö är värdefulla. Båtmiljørådet vill genom miljöprogrammet arbeta för ett hållbart båtliv.

Innehållet i miljöprogrammet har utarbetats av en arbetsgrupp tillsatt av Båtmiljørådet och visar hur de aktuella miljöfrågorna bedöms, men innehåller också överenskommelser om

åtgärder. Stöd för innehållet finns i de nationella miljökvalitetsmålen "Begränsad klimatpåverkan", "Bara naturlig försurning", "Frisk luft", "Giftfri miljö", "Hav i balans, levande kust och skärgård" samt "Ingen övergödning".

MILJÖGUIDEN

För att sprida den samlade kunskapen vidare till båtlivet har rådet tagit fram en broschyr "Båtmiljørådets lilla miljöguide", med fakta och konkreta tips på hur båtlivet kan bli miljövänligare. Här kan man bland annat läsa om hur båtägare kan anpassa sin båttoalett till sugtömning, hur man håller båtbottnen fri från påväxt utan giftiga kemikalier och om ett pågående projekt för båtskrotning. Broschyren finns att hämta här; <http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/batmiljoradets-lilla-miljoguide.pdf>

FAKTA

I Båtmiljørådet ingår representanter från

- Transportstyrelsen
- Havs- och vattenmyndigheten
- Sjöfartsverket
- Kemikalieinspektionen
- Sweboat
- Svenska båtunionen
- Svenska kryssarklubben
- Sjösportens samarbetsdelegation
- Föreningen Gästhamnar Sverige
- Naturskyddsföreningen
- Håll Sverige rent
- Skärgårdsstiftelsen
- Väst kuststiftelsen
- Sveriges Sportfiske- och fiskevårdsförbund
- Svenskt Marintekniskt forum
- Göteborgs stad, miljöförvaltningen
- Länsstyrelsen i Stockholms län
- Svenska Petroleum och biodrivmedel institutet
- Sveriges kommuner och landsting

Båtmiljørådets miljöprogram, tolv punkter för ett hållbart båtliv

1. Avgas- och ljudemissioner, nya båtar och båtmotorer
2. Avgas- och ljudemissioner, befintliga båtar och båtmotorer
3. Energieffektiva båtar och motorer
4. Körsätt
5. Hänsynsområden
6. Ilandlämning och mottagning av avfall
7. Toalettavfall
8. Bränslespill vid tankning
9. Ren båtbottnen
10. Uppläggning, skötsel och kemikalier
11. Skrotning av båtar
12. Bottenpåverkan från båtlivet

ORDFÖRANDESKAPET TILL TRANSPORTSTYRELSEN



Vid rådets möte i september 2014, lämnade dåvarande ordföranden Havs- och vattenmyndigheten över ordförandeklubban till Transportstyrelsen. Lina Petersson på sektionen för miljö är ny ordförande från och med 2015.

Lina Petersson, hur ser du på Båtmiljörådets roll?

– Båtmiljörådet fyller en viktig funktion då det är det enda forum där representanter från myndigheter, miljöorganisationer

och båtlivet kan mötas och diskutera hur vi tillsammans bäst kan främja ett mer miljövänligt och hållbart båtliv.

Är det något du som ordförande vill förändra?

– Jag tycker att rådet bör komma båtägarna mer tillgodo så därför tog jag initiativet till Miljöguiden genom vilken vi kan dela med oss av våra samlade kunskaper. Jag kommer även arbeta för att vi ska vara mer konkreta. Ett exempel på det är den workshop som rådet höll den 6 mars 2015 med diskussioner om riktlinjerna¹ för båtbottentvätt, vilket blev uppskattat av deltagarna.

1. Riktlinjerna finns publicerade på denna hemsida: <https://www.havochvatten.se/hav/vagledning--lagar/vagledningar/batbottentvatt-av-fritidsbatar.html>



Jonas Ekblad

Båtlyft för att motverka bevuxning på båtbottnen.

Mats Eriksson, Sweboat

BÅTLIVET OCH BÅTBRANSCHEN I SVERIGE

Båtlivet kan njutas i många olika former, i kanot eller kajak, i snurrebåt, i beboeliga motor- eller segelbåtar. Man kan också bo på husbåt eller flytande hus! Det är upplevelsen som lockar, sättet att nå den är ofta underordnat. Båtlivet är på dina egna villkor. Du väljer tid och plats efter eget sinne. Du väljer aktivitet som kanske bad, fiske, segling eller windsurfing. Eller du väljer inaktivitet och fullständig avkoppling på en solvarm klippställ.

Sverige har utmärkta förutsättningar för ett rikt båtliv med några av världens största skärgårdar och med många sjöar och kanaler. Vi har dessutom en levande skärgård som genom allemansrätten och strandskyddet är öppen och tillgänglig för alla. Fritt handredskapsfiske längs våra kuster och i de stora sjöarna ger ett ytterligare värde.

Svenskarna är ett båtintresserat folk och båtlivet är en av de största folkrörelserna. En tredjedel av landets vuxna befolkning färdas med fritidsbåt minst en gång per säsong.

Vi har en stor båtindustri som ger exportinkomster och arbetstillfällen, inte minst i glesbygder. Det finns ett starkt växande intresse från båtägare i våra grannländer att förlägga semester till svenska vatten och hamnar, vilket också är en viktig och ökande intäktskälla.

Med detta som bakgrund är det inte svårt att förstå att båtlivet betyder väldigt mycket för många svenska regioner, företag och utövare och att Sverige med rätta kan kallas ett stort båtland.

BRA GEOGRAFI FÖR BÅTLIV

Sverige har en kust på 2 700 km från Haparanda i norr till Svinesund i väster. Räknar man alla vikar, uddar och öar blir strandremsan 8 000 km. Det motsvarar en femtedels varv runt jorden. Över 8,5 procent av landets yta täcks av sjöar och vattendrag. Här finns några av världens största skärgårdar med sammanlagt över 60 000 öar. Enbart Stockholms skärgård har 30 000 öar. I landet finns 95 000 farbara sjöar och 1 000 km kanaler.

BÅTSVERIGE I VÄRLDEN

Med åtta vuxna per fritidsbåt, är Sverige är ett av världens mest fritidsbåttäta länder. Endast våra nordiska grannar Finland och Norge samt Nya Zeeland uppvisar en liknande

båttäthet. Som jämförelse går det 18 personer per fritidsbåt i USA, 40 i Holland, 130 i England, 185 i Tyskland samt 450 i Japan.¹

Det finns ingen exakt siffra som anger hur många fritidsbåtar det finns i landet. I Båtlivsundersökningen² från hösten 2010 uppskattas det totala antalet båtar till 881 000. I Båtlivsundersökningen från 2004 var antalet båtar 718 000.

Vanligaste båttypen är motorbåtar utan övernattningsmöjligheter med motor på minst 10 hk. De utgör 32 procent av båtbeståndet. Näst vanligaste båttyperna är jolle, eka och roddbåt utan motor som utgör 18 procent av båtbeståndet och nästan lika många är kategorin helt öppen båt med motor under 10 hk som utgör 18,4 procent av båtbeståndet.

Andelen båtar som det går att övernatta i är 22,9 procent. 881 000 utgör antalet sjödugliga båtar i Sverige. Utöver dem finns 62 000 båtar som inte är i sjödugligt skick och som inte planeras att sjösättas under året.

TRENDER INOM BRANSCHEN

Konsumenten blir alltmer krävande och medveten om sin köpkraft. Samtidigt ser vi att intresset för båtlivet ständigt ökar – men inte på samma sätt som förr. Tidigare var båtlivet synonymt med långsemester, segling, och konservesmat. Därför såldes det oerhört många beboeliga segel- och motorbåtar under 70-, 80- och 90-talen. Nu är det tvärtom. Båtlivet är något som konsumeras snabbt och som ska klämmas in i familjens hektiska fritidsplanering.

Snabbt ut på sjön, snabbt hem igen. Ut till kobben, stranden, sjökrogen eller kompisgänget och sedan på sin höjd en övernattning. Betydligt fler människor har båt (15 000 nya båtar säljs per år), men tillbringas kortare tid på sjön än tidigare generationer.

Denna livsstilsförändring ställer nya krav på båtbranschen. Allt fler efterfrågar ”fullservice”. Båten lämnas in på hösten och hämtas ut på våren. Då ska den vara servad, putsad och målad. Den nya generationens båtägare är ”strulintolerant”. Allt ska funka, ingen tid får gå åt till underhåll och reparationer. Lättskött och underhållsfritt ska det vara. Båtar med aluminiumskrov har tagit stora marknadsandelar de senaste åren, eftersom de kräver ett minimum av underhåll.

Den absolut mest populära båten idag är en 5-6 meters motorbåt med en så kallad utombordsmotor. Oftast en

öppen båt med ratt och en liten vindruta och på sin höjd en liten ruff för två personer. Dessa kallas Day Cruisers. De öppna båtarna kallas styrepulpetbåtar eller Bow Riders om de har en stängd vindruta men är öppna i framkant. Dessa båtar är lätthanterliga, lättskötta och uppfyller de allra flesta människors behov av att snabbt komma ut på sjön och att ta sig dit man vill.

Det finns fortfarande tiotusentals människor som använder sin båt som semesterboende och som ligger ute i någon vecka eller fler. Försäljningen av sådana båtar börjar åter öka, men från en lite blygsammare nivå än de stora "massegmenten" dagtursbåtar.

På begagnatmarknaden har utbudet varit mycket stort, speciellt vad gäller större, beboeliga segel- och motorbåtar, vilket är en förklaring till att försäljningen av nya båtar i det segmentet inte har tagit fart – ännu – för nu har utbudet på bättre begagnade båtar minskat, speciellt bland de starkaste varumärkena.

Exportmarknaden är viktig för flera av de svenska båt-tillverkarna och den marknaden har varit mycket tuff de senaste åren. Nu ser vi att framför allt den europeiska marknaden börjar ta fart igen, vilket gynnar de svenska producenterna.

Sammanfattningsvis ser trenden ut att hålla i sig; bekväma, lättskötta och praktiska båtar i mellanklassen, med ny och djärvare design – och med fullservicelösningar – fortsätter att vara den stora volymen sålda båtar i Sverige.

-
1. ICOMIA (the International Council of Marine Industry Associations)
 2. Båtlivsundersökningen 2010, en undersökning om svenska fritidsbåtar och hur de används, MIND Research på uppdrag av Transportstyrelsen.



Jonas Ekblad



STATISTIK OCH ANALYS

Cecilia Torkeli, cecilia.torkeli@transportstyrelsen.se

Jonas Ekblad, jonas.ekblad@transportstyrelsen.se

SJÖSÄKERHETSINFO

I sjösäkerhetsinfo redovisas olyckor och tillbud inom svensk sjöfart. Här presenteras också aktuella frågor inom sjöfartsområdet som Transportstyrelsen arbetar med.

ALLMÄNT OM OLYCKS- OCH TILLBUDS-RAPPORTERING TILL TRANSPORTSTYRELSEN

Redovisningen bygger på de uppgifter som kommer Transportstyrelsen tillhanda genom de lagar, förordningar och föreskrifter som styr rapporteringen. Inom sjöfartsområdet är det endast befälhavaren som omfattas av ett rapporteringskrav. Information om olyckor och deras händelseförlopp kan också komma Transportstyrelsen till del genom andra kanaler såsom polis, kustbevakning eller Transportstyrelsens inspektörer. Rapporteringen omfattar de tillbud och olyckor som har inträffat med svenskregistrerade fartyg i hela världen samt utländska fartyg på svenskt territorialvatten.

Information om de tillbud och olyckor som inkommer till Transportstyrelsen lämnas till Statens haverikommission (SHK), som är den myndighet som har ansvaret för att genomföra olycksutredningar inom sjöfarten. Rapporterna utgör också ett viktigt underlag för Transportstyrelsens proaktiva säkerhetsarbete. Genom att få kunskap om de händelser som inträffar kan Transportstyrelsen styra arbetet mot de områden där de största riskerna finns. På så sätt kan åtgärder vidtas innan det sker en allvarlig olycka. Informationen om tillbud och olyckor sprids även till branschen för att öka säkerhetsmedvetandet och bidra till att öka säkerhetskulturen inom sjöfarten.

Varje enskild rapport som kommer in till Transportstyrelsen matas in i en nationell databas, Sjöolyckssystemet (SOS). Uppgifterna används sedan för att ta fram statistik som ger värdefull information i Transportstyrelsens säkerhetsarbete. Informationen i databasen uppdateras efter hand som uppgifter kommer in till Transportstyrelsen och de uppgifter som publiceras här återspeglar den information som var känd vid publiceringstillfället.

OLYCKOR UNDER 2014

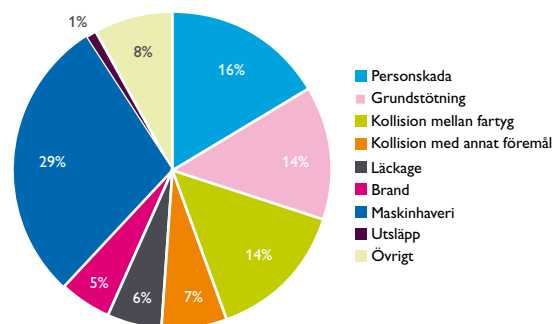
För svensk yrkessjöfart var 2014 ett relativt normalt år. Det rapporterades 178 sjöolyckor år 2014, jämfört med 139 olyckor år 2013. Av det totala antalet sjöolyckor kategoriserades 26 olyckor som allvarliga eller mycket allvarliga år

2014, jämfört med 2013 då det rapporterades 30 allvarliga eller mycket allvarliga sjöolyckor.

Sex personer omkom under året i olyckor inom yrkessjöfarten, varav fyra i sjöolyckor och två i personolyckor. Alla dödsolyckorna inträffade på svenskregistrerade fartyg. Antal skadade personer i sjöolyckor uppgick till 51, varav de flesta lindrigt skadade. Antal rapporterade skadade varierar relativt mycket från år till år, något som bedöms bero på att rapporteringen är en bedömning från befälhavaren. Antal skadade i personolyckor (t.ex. arbetsplatsolyckor) var 33 under året.

Figur 1 visar fördelningen av alla inrapporterade olyckor efter typ av olycka. Här står personolyckorna för ca 16 procent av det totala antalet olyckor. Av sjöolyckorna kan cirka en tredjedel härledas till maskinhaverier och cirka en fjärdedel till kollisioner (mellan fartyg eller med annat föremål). Grundstötning är den tredje vanligaste olyckstypen.

FIGUR 1 Alla inrapporterade olyckor fördelat på typ av olycka år 2014¹



TILLBUDSRAPPORTER UNDER 2014

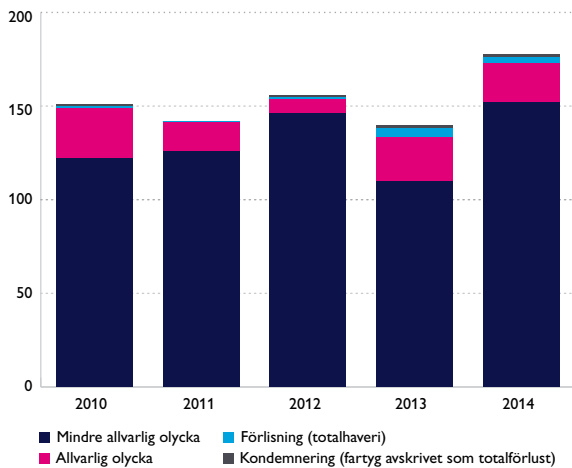
Benägenheten att rapportera även tillbud till olyckor till Transportstyrelsen är låg inom yrkessjöfarten. Under år 2014 inkom totalt 26 tillbudsrapporter till Transportstyrelsen, att jämföra med 10 rapporter år 2013. Viss rapportering av tillbud sker inom ramen för branschens egna rapporteringssystem Insjö/ForeSea.

SJÖOLYCKOR

Figur 2 visar antal sjöolyckor 2010-2014. En sjöolycka definieras som en olycka som är relaterad till fartygets drift.

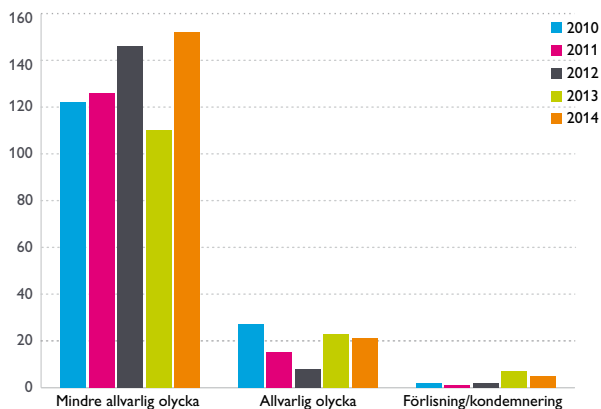
Figuren visar en relativt stabil nivå med ett medelvärde på 153 olyckor per år, varav 40 på utlandsflaggade fartyg.

FIGUR 2 Totalt antal rapporterade sjöolyckor 2010-2014, samt olyckstyp



Figur 3 visar antalet sjöolyckor fördelat efter olycksgradering för år 2010 till 2014. Över femårsperioden visar figuren på förhållandevis små förändringar som delvis kan bero på ändrade bedömningskriterier.

FIGUR 3 Antal sjöolyckor 2010-2014 fördelat efter olycksgradering



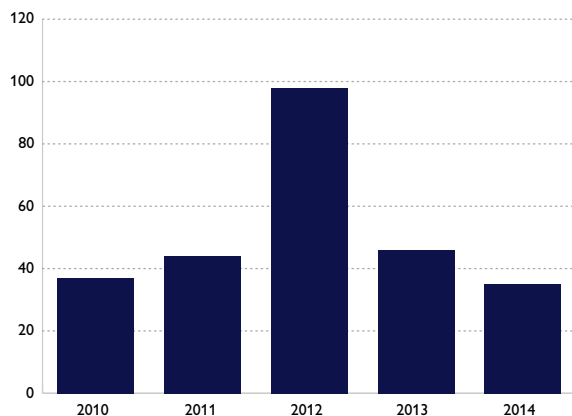
Den geografiska fördelningen visar att den absoluta majoriteten av olyckorna sker i närheten av Stockholm och Göteborg samt i Öresundsområdet.

PERSONOLYCKOR

Figur 4 visar en markant ökning av antal inrapporterade olyckor år 2012 jämfört med åren innan. Det finns anledning att tro att denna ökning inte är en reell ökning av antalet personolyckor utan reflekterar en förbättrad rapportering i samarbete med t.ex. Försäkringskassan. För år 2013 och 2014 är antalet personolyckor återigen lägre.

Detta bedöms delvis bero på en eftersläpning i rapporteringen, men eventuellt också på en förändring i bedömningskriterierna.

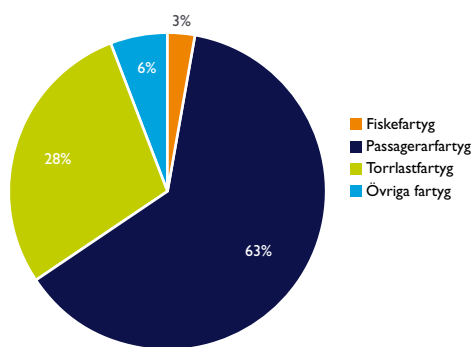
FIGUR 4 Antal personolyckor 2010-2014



Av de totalt 35 personolyckor som rapporterats år 2014 är det en omkommen passagerare, en omkommen besättningsman och 33 skadade besättningsmän.

Figur 5 visar på vilken typ av fartyg personolyckorna inträffade år 2014. Figuren visar att majoriteten av personolyckorna sker på passagerarfartyg, vilket stämmer relativt väl överens med fördelningen av arbetstillfällen till sjöss. Vi kan se att fiskefartygen står för endast tre procent av rapporterade olyckor, vilket sannolikt beror på en kraftig underrapportering inom denna yrkeskategori.

FIGUR 5 Personolyckor 2014, fördelat på typ av fartyg



ANALYSAKTIVITETER

Analysforum

I slutet av år 2013 etablerades ett analysforum för sjöfarten inom Transportstyrelsen. Verksamheten är tänkt att fungera som ett nätverk med deltagare inom olika kompetensområden som bl.a. statistik, analysmetodik, HF/MTO samt berörda sakområden. Under 2014 har ett antal fastställda säkerhetsnyckeltal följts upp på tertialbasis. Förutom nyckeltal som antal skadade och omkomna så ingår också exempelvis antal påträffade avvikelser/brister vid inspektioner. Det pågår också ett arbete att införa nyckeltal som är kopplade till fartygens/rederiernas lednings- och kvalitetssystem samt säkerhetskultur.

Pråmolyckor

Transportstyrelsen har uppmärksammat att flera personer skadats och omkommit i samband med arbete ombord på pråmar under år 2013. I detta sammanhang menas med ”pråm” ett fartyg utan eget framdrivningsmaskineri. Statistiken visade också att 44 olyckor där pråmar varit involverade har rapporterats mellan 2004 och 2013. Med anledning av detta initierade Transportstyrelsen en analys av förutsättningarna och riskerna vid användning av pråmar för anläggningsarbeten och transport. Analysen visade att antalet olyckor med pråmar har en ökande trend, samt

att många av pråmolyckorna är relativt allvarliga. Mycket tyder också på omfattande okunskap om t.ex. laster och stabilitet. Vi bedömer även att mörkertalet när det gäller pråmolyckor kan vara relativt stort. Det råder samtidigt en osäkerhet om vilka fartyg som räknas som pråmar och om huruvida de omfattas av fartygssäkerhetslagen eller inte. Transportstyrelsen började därför under 2014 att ta fram en informationsbroschyr som är tänkt att vända sig till pråmägare samt dem som anlitar tjänster av pråmägare. Detta arbete fortsätter under 2015.

ÅTGÄRDER FÖR ÖKAD TILLBUDSRAPPORTERING

Rapporteringen av tillbud inom sjöfarten är låg, endast ett fåtal händelser rapporteras till Transportstyrelsen varje år. Information om tillbud är ett viktigt underlag för myndighetens proaktiva säkerhetsarbete, där trender kan analyseras och åtgärder vidtas innan en olycka inträffar. Transportstyrelsen har identifierat ett tiotal åtgärder för att öka rapporteringen vilket bland annat inkluderar en översyn av regelverk och aktiviteter för att utveckla säkerhets- och rapporteringskulturen inom sjöfarten. En viktig fråga, som även är återkommande i dialogen med branschen, är sekretessen för rapportören. Transportstyrelsen har därför utrett tillämpningen av sekretesslagstiftningen och antagit ett restriktivare förhållningssätt till utlämnande av känslig information i rapporterna med hänvisning till offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Under året har arbetet med att ta fram en ny rapporteringsföreskrift påbörjats. Den nya föreskriften förväntas träda i kraft till hösten 2015. Det finns nu även möjlighet att rapportera olyckor och tillbud via ett elektroniskt webbformulär på Transportstyrelsens hemsida.

FRITIDSBÅTAR

I Transportstyrelsens statistik över omkomna inom fritidsbåtlivet ingår omkomna och saknade vid olyckor med fritidsbåtar under färd samt båtrelaterade olyckor i hamn eller vid hamnmanöver. Redovisningen omfattar både statligt och kommunalt räddningsområde. Under 2014 uppgick antalet omkomna och saknade efter olyckor inom fritidsbåtlivet till 23 personer.

Som framgår av diagrammet nedan har det varit en tydlig nedgång i antalet omkomna i fritidsbåtsolyckor sedan början av 1970-talet. Under 2000-talet har den nedåtgående kurvan tenderat att plana ut. I Strategi säkrare båtliv 2020² sätts målet att minska antalet till 25 omkomna år 2020. Detta är då tänkt att räknas på ett 5-årigt glidande medelvärde. Medelvärdet för de sista fem åren ligger nu på 30 personer.

OLYCKSFÖRHÅLLANDEN

Årets mest anmärkningsvärda fritidsbåtsolyckor är två kollisioner. Båda inträffade med ett par veckors mellanrum i Stockholms skärgård i oktober. I det första fallet var det en liten snurrebåt, med en ensam person ombord, och en liten taxibåt som kolliderade. Vid tillfället var väderet fint och sikten var god. I det andra fallet kolliderade en lotsbåt och en RIB-båt (inte yrkesmässig). Den kollisionen inträffade i blåsigt väder och i mörker. En av de två ombordvarande i

RIB-båten omkom. Den andra personen skadades. Efter som yrkesfartyg var inblandade vid båda tillfällena utreds händelserna av Statens haverikommission (SHK).

Av de omkomna var 14 ensamma i båten. Att vara ute ensam i båt innebär alltid en ökad risk. I strategiarbetet har detta uppmärksammats och det pågår försök att hitta sätt att öka medvetenheten och få sjöfararna att vara extra försiktiga då de är ensamma. Tre av de omkomna var på tillfälligt besök i landet. En av dem kom från Tyskland och två från Polen. Samtliga omkom i små insjöar.

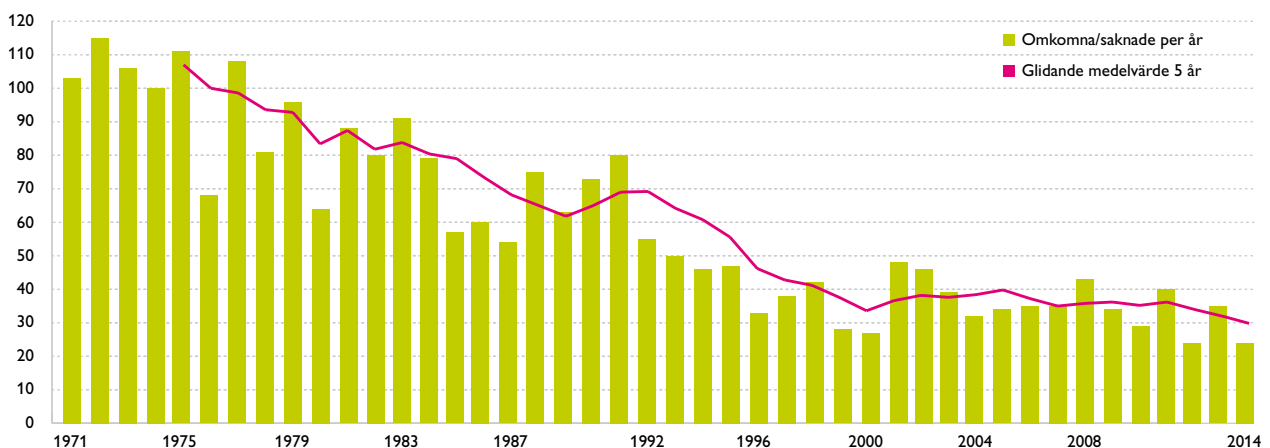
Majoriteten av de omkomna hade ingen flytväst på sig och det är i många fall tveksamt om flytväst fanns ombord. En flytväst är ingen garanti för överlevnad men i många lägen ökar den chanserna väsentligt.

Fyra personer omkom i samband med spö- eller nätfiske.

GEOGRAFISK FÖRDELNING

Det är värt att lägga märke till att endast tre dödsolyckor har inträffat i det mycket båtrika området som utgörs av Stockholms skärgård. En av olyckorna inträffade då båten låg förtöjd. Hela kuststräckan från Stockholms skärgård till Bohuslän är fri från dödsolyckor. Detsamma gäller hela kusten från Stockholm och norrut (se karta på sidan 18).

FIGUR 6 Omkomna/saknade i fritidsbåtrelaterade olyckor 1971-2014



STRADA OCH FRITIDSBÅTAR

Transportstyrelsen har fått regeringens uppdrag att ta fram en strategi för hur antalet döda och allvarligt skadade inom fritidsbåttrafiken ska kunna minskas. Etappmålet till år 2020 är att antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.

Det saknas tillförlitlig statistik över antalet allvarligt skadade personer. I Strategi säkrare båtliv 2020 slås fast att det är omöjligt att precisera ett halveringsmål för tiden 2007-2020. Däremot bedöms att det är ett rimligt mål att bygga upp rutiner för en kvalitativ, riksomfattande datainsamling och utifrån den sätta in skadeförebyggande åtgärder. STRADA (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition) är Transportstyrelsens informationssystem om skadade och olyckor i vägtransportssystemet. Det används sedan 2003 för den officiella olycksstatistiken inom vägtrafiken.

En försöksverksamhet påbörjades i Västra Götaland 2011 och 2012 med att även sjö- och järnvägsolyckor rapporteras från samtliga akutsjukhus i Västra Götaland. Från sommaren 2013 rapporterar även sjukhusen i Stockholms län skadade i sjö- och järnvägsolyckor.

Under 2014 har det kommit in cirka 230 rapporter från Västra Götaland och Stockholms län. Osäkerheten i antalet beror på att ett fåtal kan handla om yrkessjöfarten och att det inte framgår helt klart i rapporterna.

Vid dödsolyckor i samband med fritidsbåtar brukar 5-10 procent vara kvinnor. När det gäller skadade är däremot 40-50 procent kvinnor. 2-5 personer per år brukar omkomma i hamn, i samband med hamnmanövrer eller vid hopp mellan båt och land. Trafikskadejournalerna visar att en stor andel av personskadorna inträffar i anlagda hamnar eller i naturhamnar.

Skador i samband med själva färden förekommer, men rätt sparsamt. 2014 har fyra personer skadats genom att få bommen i huvudet, men tidigare års statistik visar inget stöd för att detta är den klassiska seglingsolyckan.

Medelåldern för de skadade är cirka 53 år vilket är 6 år äldre än medelvärdet för 2013.

Den höga medelåldern stämmer väl med dödsolyckorna i fritidsbåtlivet som också mest brukar drabba äldre personer.

Förhoppningen är att STRADA för fritidssjöfarten ska permanentas och utvidgas till hela landet. Även om inte alla olycksfall fångas upp kommer vi att få en mycket bättre uppfattning om vilka typer av olyckor som inträffar och om de förändras med åren.

-
1. Observera att kollisioner mellan två svenska fartyg redovisas som två olyckor. Kollision mellan svenskt fartyg och fritidsbåt redovisas som en olycka.
 2. Strategi säkrare båtliv 2020 – rapport, Transportstyrelsen 2012. Finns att ladda ner på www.transportstyrelsen.se

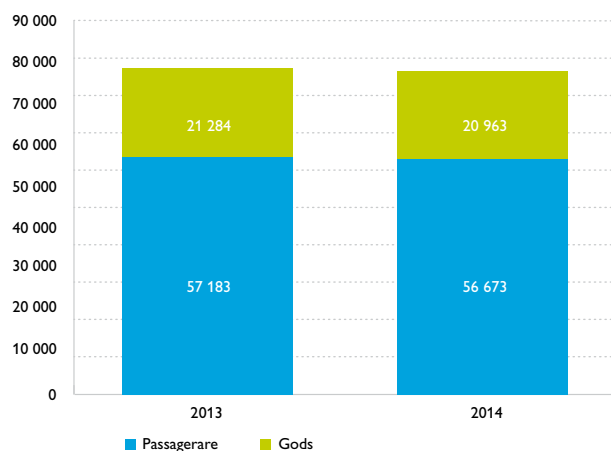
Håkan Brobeck, hakan.brobeck@transportstyrelsen.se

SJÖTRAFIKEN 2014¹

Såväl antal passagerare som hanterad godsvolym (över kaj) i de svenska hamnarna ökade under 2014 jämfört med året innan. Den sammanlagda godsvolymen uppgick till 166 miljoner ton vilket är en ökning med 3 % jämfört med 2013. Antalet passagerare ökade med 0,3 % och uppgick till 29,2 miljoner.

Antalet fartygsanlöp minskade under 2014, och det gäller för såväl gods- som passagerartrafik, vilket framgår av följande figur.

FIGUR 1 Antal fartygsanlöp i svenska hamnar

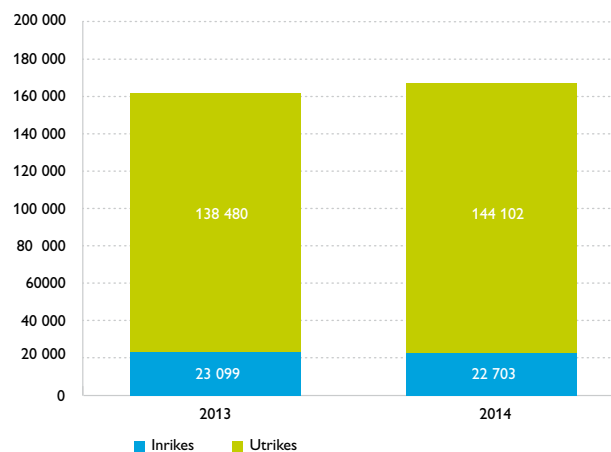


Relativt var minskningen något större för godsbefordran, minus 1,5 % jämfört med minus 0,9 % för passagerarfärjor.

FÖRÄNDRING AV GODSVOLYMER

Den övervägande delen av det gods som fraktas inom sjöfarten är till eller från utländska destinationer. Under 2014 var 86 % av den sammanlagda godsvolymen som hanterades i svenska hamnar utrikes.

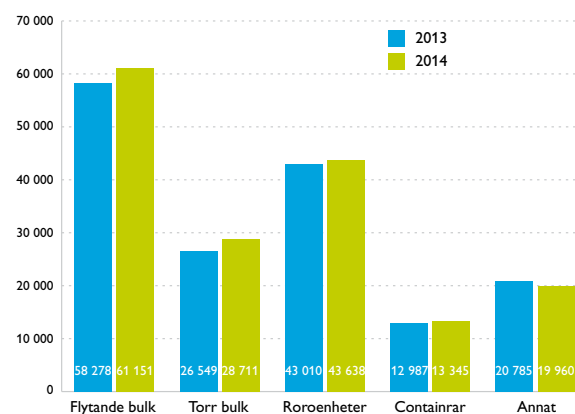
FIGUR 2 Lastat och lossat gods i svenska hamnar, 1000 ton



Jämfört med 2013 ökade den sammanlagda godsvolymen med 3,2 %. Det är utrikestransporterna som svarat för ökningen. Inrikes däremot, minskade godsvolymen.

Godsets fördelning på lasttyp visas i den följande figuren.

FIGUR 3 Hanterad godsmängd i svenska hamnar efter lasttyp, 1000 ton



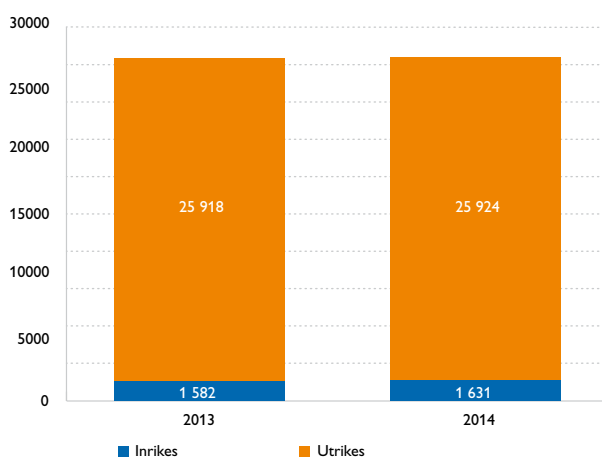
Närmare 40 % av godset är så kallad flytande bulk och är den lasttyp som ökade mest i volym. I relativa termer är det dock torr bulk som ökat mest, drygt 8 % ökning jämfört med 2013.

FÖRÄNDRING AV PASSAGERARVOLYMER

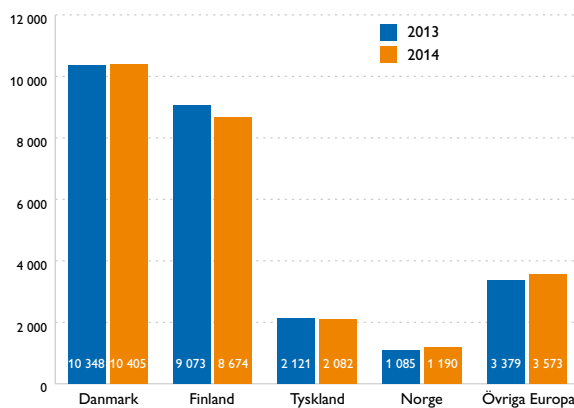
Antalet passagerare ökade svagt under 2014 och uppgick till cirka 29,2 miljoner. Det är inrikestrafiken² som står för ökningen medan antalet i utrikestrafiken är i det närmaste oförändrat.

Förändringen mellan 2013 och 2014 framgår av de följande två figurerna.

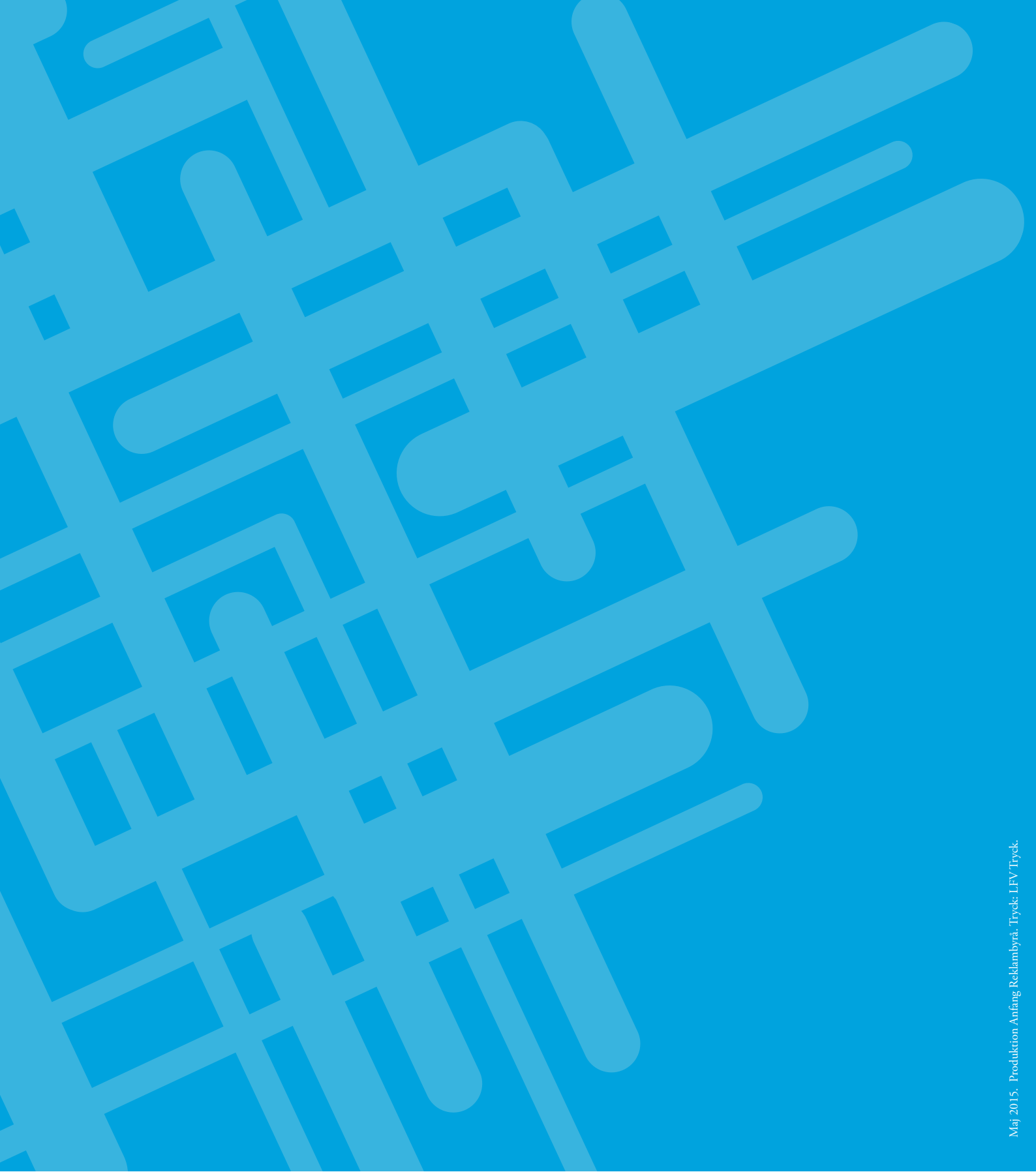
FIGUR 5 Antal ankommande och avresande passagerare i svenska hamnar (1000-tal)



FIGUR 6 Antal passagerare fördelat på länder (1000-tal)



1. Statistiken är hämtad från Trafikanalys rapporter "Sjötrafik". Målobjekt i dessa undersökningar är havsgående fartyg med en bruttodräktighet om minst 20.
2. Avser trafiken till och från Gotland



Maj 2015. Produktion Anfang Reklambyrå. Tryck: LFV Tryck.

 **TRANSPORTSTYRELSEN**

Transportstyrelsen. 601 73 Norrköping
www.transportstyrelsen.se