

Registratorn, sjöfartsavdelningen  
Transportstyrelsen  
Box 653  
601 15 Norrköping

## **Remissyttrande över rapporten ”Strategi Säkrare Båtliv 2020” ärendenummer Dnr 02.01.04 TSA 2011-49.**

### **Sammanfattning**

- Svenska Kryssarklubben anser att målsättningen att minska antal döda i fritidsbåtsolyckor till 25 +-5 är realistisk men upplevs inte som en utmaning. Målsättningen för att införa rutiner för datainsamling bör höjas kraftigt, med tillräckliga resurser bör tiden för införandet kunna kortas två år till 2013. Det bör också införas en målsättning för minskning av antalet allvarligt skadade.
- Att ta fram indikatorer som visar att det arbete som utförs leder i rätt riktning är viktig för slutresultatet men också för det löpande arbetet som sker av deltagande organisationer.
- Svenska Kryssarklubben anser det vara bra att dra lärdomar vid olyckor från andra trafikslag där sådana är möjliga.
- Svenska Kryssarklubben anser att Sjösäkerhetsrådet bör ges egna resurser för sin verksamhet.
- Svenska Kryssarklubben anser att mässorna ska användas att ge deltagande organisationer möjlighet att informera och bearbeta medlemmar och besökare med gemensamt framtagna budskap.
- Svenska Kryssarklubben anser att arbete med att få fram bättre förståelse för varför olyckor sker och vad som kan förhindra olyckor ska prioriteras. De övriga områden som deltagarna i strategi säkrare båtliv 2020 prioriterat är tillräckligt att arbete med i väntan på bättre beslutunderlag.
- Svenska Kryssarklubben avser att fortsätta arbeta aktivt och delta i arbetet med att höja sjösäkerheten genom att sprida kunskap om orsaker och verkan till olyckor och dödsfall samt åtgärder och tips som ökar sjösäkerheten. Det kommer att ske genom analyser, utredningar och tester som publiceras som artiklar i På kryss och på webben. Det kommer ske vid seminarier, på mässorna, utbildningar och i faktablad.

## **Kommentarer till rapporten**

### **Kapitel 4 Mål 2020**

Svenska Kryssarklubben anser att en målsättning ska vara utmanande men ändå realistisk att uppnå. Bristen på tillförlitlig dödsfallstatistik där analyser om dödsfallsorsaker är medtagna är avgörande för att kunna sätta in rätt åtgärder. Att sätta upp en målsättning till 2020 att minska antalet dödsfall till 25 +-5 upplevs inte utmanande. Men i beaktande av att det finns luckor i orsak - verkan vid dödsfallen så upplevs målsättningen initialt realistisk. Vi utgår från att målsättningen kan revideras när vi fått igång en fungerande statistik.

Svenska Kryssarklubben anser att det är bra att båtlivet tar lärdom av det arbete med rapportering och olycksfallsstatistik som sker inom STRADA. Det är dock viktigt i sammanhanget att se till att biltrafikens olycksfallsdefinitioner inte utan analys används för båtlivet.

Regeringen vill halvera antalet allvarligt skadade inom båtlivet fram till år 2020. Att i det sammanhanget endast föreslå att målet är att till 2015 bygga upp rutiner för datainsamling är alldeles för lågt ställda mål.

Svenska Kryssarklubben anser att det ska finnas en målsättning för sänkning av antalet allvarligt skadade. Med tanke på att regeringens mål utgick från år 2007 så är en halvering troligen inte realistisk.

### **Kapitel 5 Indikatorer på båtlivets förändringar**

Troligen beror många olyckor på skepparens eller besättningens beteenden. Att ta fram indikatorer som visar att det arbete som utförs leder i rätt riktning är viktig för slutresultatet men också för det löpande arbetet som sker av båtorganisationerna.

Förslag till indikatorer kan vara:

Andel båtar med nerfällbar säkerhetsstege från vattnet

Andel båtar som har en flytväst per passagerare ombord

Andel ombord som använder flytväst

Andel som genomfört en man överbord övning

Andel som kollar att bränslet inte är förorenat innan avfärd

## **Kapitel 6 Jämförelser med väg- och flygsäkerhet**

Att titta på de olika trafikslagen och de olyckor som sker och därifrån dra slutsatser och lärdomar är viktigt men det finns också stora skillnader i användning och förutsättningar som bör beaktas.

Skepparen på en båt delar en farled som kan vara trång eller hundratals meter bred med andra flytetyg varav många har olika målsättningar med sin färd. Båten kan också användas på olika sätt som träningsredskap, tävlingsmaskin, transportmedel, solplattform, glidare, kryssare och bostad. Ibland kan också samma båt ha flera av dessa användningsområden vid olika tidpunkt och ibland även samtidigt. Det gör användningen av båten mer komplex och dessutom påverkar väder och grundförhållanden färden på ett avgörande sätt.

Svenska Kryssarklubben anser det vara bra att dra lärdomar från andra trafikslag där sådana är möjliga men att direkta jämförelser bör ske med försiktighet.

## **Kapitel 7. Årsplan för Strategi Säkrare Båtliv**

7.1 Sjösäkerhetsrådets roll har förändrats och är numera endast ett varumärke för båtlivets sjösäkerhetsarbete. Det är därför viktigt att varumärket upprätthålls gentemot media, politiker och allmänheten.

Svenska Kryssarklubben anser att Sjösäkerhetsrådet bör få egna resurser för sin verksamhet och att till rådet bör anslutas PR resurser som på ett professionellt sätt kan föra ut rådets budskap och rapporter. Medverkande organisationer bör vara aktiva i sjösäkerhetsarbetet så inte rådets möten upptas av icke aktiva deltagares agendor. Deltagarna från organisationerna ska vara på högsta tänkbara nivå för att få ökad beslutskraft.

7.2 Att planera att rapporter släpps vid möten som genomförs vid mässorna medför missade möjligheter att sprida budskapen via deltagande organisationer varav många är utställare på mässorna. Svenska Kryssarklubben anser att rapporter ska presenteras i god tid före mässorna och att eventuella faktablad ska finnas klara till mässorna så att deltagande organisationer ska kunna föra ut budskapet till besökare och medlemmar. Spridningen blir så mycket kraftfullare om det sker i en tvåstegsraket där deltagande organisationer är med i andra steget. Det här arbetssättet innebär troligen att Sjösäkerhetsrådet har sina möten i god tid före mässorna.

## Kapitel 8 Prioriterade områden

Svenska Kryssarklubben anser att de områden som prioriterats av deltagarna i arbetet för ett säkrare båtliv 2020 är tillräckligt med utgångspunkt från den information vi nu har. Det viktigaste arbetet är att få fart på rapportering av olyckor och dödsfallstatistik samt frågor till olycksdrabbade och överlevande.

Vad hade förhindrat att olyckan inträffade?

Vad hade lindrat konsekvensen av själva olyckan?

Vad hade lindrat konsekvenserna efter olyckan?

Svaren på de här frågorna kommer att ge en mycket större förståelse för hur det kunde gå så illa och vad som kunnat förhindra olyckan. En information som vi behöver för att sätta in rätt åtgärd och gå ut med rätt budskap.

Svenska Kryssarklubben anser att arbetet med att få ett säkrare båtliv är viktigt och är ett område som sedan klubbens bildande 1923 varit med i syftesparagrafen.

”Föreningen skall verka för vidgad kunskap om båtar, lämpade för turist- och långfärder, liksom båtarnas vård och utrustning, främjande av sjömanskap, sjösäkerhet och navigationskunnande samt spridande av kännedom om farvatten och hamnar.”

Varje nummer av På Kryss som läses av ca 70 000 läsare innehåller ett antal sidor som faller inom kategorin sjösäkerhet. Svenska Kryssarklubben avser att fortsätta arbeta aktivt och delta i arbetet med att höja sjösäkerheten genom att sprida kunskap om orsaker och verkan till olyckor och dödsfall samt åtgärder och tips som ökar sjösäkerheten. Det kommer att ske analyser, utredningar och tester som publiceras som artiklar i På kryss och på webben. Det sker vid seminarier, på mässorna, utbildningar och faktablad.

Svenska Kryssarklubben anser avslutningsvis att resurser för forskning och analys samt statistikinsamling bör tillföras området i förhållande till andelen olyckor. Så 10% av 500 Mkr ger 50 Mkr som borde kunna göra att insamling och analys borde kunna påbörjas redan 2012.

Per Berkhuizen  
Kanslichef  
Svenska Kryssarklubben

Torbjörn Berg  
Ordförande  
Svenska Kryssarklubben