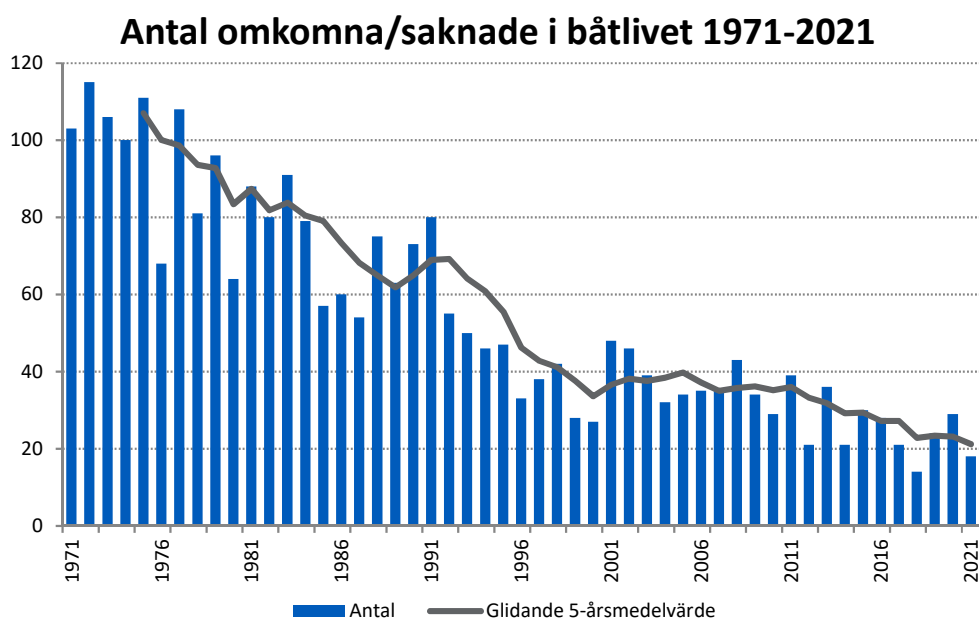


Sjösäkerhetsrådets årsrapport 2021



Diagrammet visar antalet omkomna och saknade i båtlivet per år för perioden 1971–2021 och det glidande 5-årsmedelvärdet under perioden. Under 2021 redovisas 17 omkomna och en saknad person.

© Transportstyrelsen

Sjö- och luft
Hållbar utveckling

Dnr/Beteckning TSS 2022-2904

ISBN

Författare Sektionen för analys

Månad År December 2022

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

INNEHÅLL	3
FÖRORD	4
1 SJÖSÄKERHETSRADET	5
1.1 Sjösäkerhetsrådets medlemmar år 2021	5
2 SJÖSÄKERHETSRADETS GEMENSAMMA ARBETE UNDER 2021	5
3 OMKOMNA INOM BÅTLIVET	6
3.1 Färre omkomna inom båtlivet 2021	6
3.2 Detaljerad genomgång av omkomna inom båtlivet.....	7
4 PERSONSKADOR	10
5 INSAMLING AV OLYCKSDATA	11
5.1 Informationskällor	12
5.2 Vad ingår i statistiken?	12
5.3 Skillnader gentemot Livräddningssällskapets statistik	12
6 MEDLEMMARNAS AVRAPPORTERING OM ÅR 2021	12
6.1 Kustbevakningen.....	13
6.2 Polisen.....	13
6.3 Sjöfartsverket	13
6.4 Sjärräddningssällskapet	14
6.5 SMHI	15
6.6 Svenska Båtunionen	15
6.7 Svenska Kanotförbundet.....	16
6.8 Svenska Livräddningssällskapet.....	16
6.9 Transportstyrelsen	23
6.9.1 Reglering av vattenskoter	23
6.9.2 Marknadskontroll	24
6.9.3 Övriga insatser.....	25

Förord

Sjösäkerheten inom båtlivet i Sverige är generellt sett god och statistiken över omkomna har under lång tid pekat åt rätt håll. Vi ser några starkt bidragande orsaker till denna utveckling såsom möjligheten att bli räddad och användandet av flytväst som de saker som har störst påverkan för att klara sig när olyckan är framme. När det gäller möjligheten att bli räddad spelar flera faktorer in, dels att kunna larma, dels att räddningsmöjligheter finns tillgängliga samt möjligheten att överleva tills hjälp kommer. Flera fall av olyckorna med dödlig utgång hade kunnat undvikas med ett förändrat beteende och säkerhetstänk med beaktandet av ovan nämnda faktorer.

Under 2021 redovisas totalt 18 omkomna personer i fritidsbåtsolyckor i Sverige. Antalet omfattar 17 konstaterat avlidna och en saknad person som förmodas ha omkommit. I denna rapport omnämns alla 18 som omkomna. Antalet är därmed betydligt mindre år 2021 jämfört med året innan, när 29 personer omkom. Under de senaste 50 åren är det bara under 2018 som färre personer omkom än under 2021. Det var då 14 personer som avled i fritidsbåtsolyckor. Oavsett om dödstaten är låga sett till antalet personer som befinner sig på sjön är varje omkommen person inom båtlivet en tragisk händelse och en påminnelse om att säkerhetsarbetet måste fortgå.

Det är viktigt att komma ihåg att eftersom det rör sig om så pass få omkomna kan några få händelser ge förhållandevis stor påverkan på statistiken. Det gör det svårt att dra slutsatser utifrån enskilda år. Transportstyrelsen redovisar därför också antal omkomna som ett 5-årigt glidande medelvärde. Sett över de senaste tio åren har medelvärdet kontinuerligt minskat från 33 personer till 21 personer.

För att ytterligare minska antalet omkomna inom båtlivet har Sjösäkerhetsrådets medlemmar under 2021 framför allt arbetat med olika informationskampanjer inom sina egna organisationer, men också gemensamt. Informationen har bland annat bestått i sjösäkerhetshöjande åtgärder i förebyggande syfte. Ett väl fungerande operativt sjöräddningsarbete bedrivs också av myndigheter och organisationer varje dag året om vilket starkt bidrar till den goda utvecklingen.

Sjösäkerhetsarbetet kommer att fortsätta med inriktning på att bidra till att uppnå de transportpolitiska målen. De innebär bland annat att antalet omkomna inom sjöfarten ska halveras fram till 2030 samtidigt som antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent under samma tidsperiod. Utgångspunkten är ett medelvärde av antalet omkomna och allvarligt skadade under åren 2017-2019. Det innebär att antalet omkomna ska minska från omkring 21 personer per år till 10 personer fram till år 2030 för att etappmålet för omkomna ska uppnås. För antalet allvarligt skadade finns det idag inte någon tillförlitlig statistik att utgå ifrån.

Jag vill avsluta genom att rikta ett varmt tack till alla medlemmar i Sjösäkerhetsrådet för deras fortsatta engagemang och goda arbete. Nu blickar vi framåt och fortsätter arbeta tillsammans för att främja ett hållbart, trivsamt och säkert båtliv i Sverige!

Gunnar Ljungberg

Ordförande, Sjösäkerhetsrådet

Sjö- och luftfartsdirektör, Transportstyrelsen

1 Sjösäkerhetsrådet

Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan mellan myndigheter och organisationer som alla har anknytning till fritidsbåtlivet. Det leds av Transportstyrelsen. Rådets yttersta syfte är att verka för ett säkrare båtliv.

Arbetet i Sjösäkerhetsrådet ska präglas av samverkan och samsyn. En uppfattning som medlemmarna gemensamt står bakom ger budskap en större tyngd och en bättre möjlighet att få genomslag.

Sjösäkerhetsrådets verksamhet ska baseras på fakta och kunskaper. En förutsättning för detta är att medlemmarna analyserar olyckor som inträffar samt för statistik över dem. Tillsammans med erfarenheter från andra nordiska länder utgör det en grund för sjösäkerhetsarbetet. Rådet ska också verka för att andra myndigheter, organisationer och företag med anknytning till fritidsbåtlivet blir delaktiga i att göra det säkrare.

1.1 Sjösäkerhetsrådets medlemmar år 2021

Under 2021 deltog representanter från följande organisationer i Sjösäkerhetsrådet:

Försvarsmakten
Kustbevakningen
Nordisk Yacht Assurance
Polisen
Riksfören. Gästhamnar Sv.
Räddningstjänst syd
Sjöfartsverket
Sjöräddningssällskapet
SMHI
Sportfiskarna
Sv. Båtunionen
Sv. Kanotförbundet
Sv. Kryssarklubben
Sv. Livräddningssällskapet
Sv. Seglarförbundet
Sweboat
Transportstyrelsen

2 Sjösäkerhetsrådets gemensamma arbete under 2021

Sjösäkerhetsrådet genomförde under 2021 två möten, båda två digitalt med hänsyn till mötesrestriktioner gällande covid-19-pandemin. Mötena har till stor del varit tillfällen för informationsutbyte samt förarbete och planering inför framtida arbetsgrupper. Utöver mötena har rådsmedlemmarna gjort följande insatser i samarbete med varandra.

- Införandet av arbetsgrupper inom rådet för att möjliggöra arbete med specifika säkerhetshöjande insatser.
- Svenska Livräddningssällskapet och Sjöräddningssällskapet höll en drunkningspreventionsdag.
- Månatliga avstämningar mellan Transportstyrelsen och Svenska Livräddningssällskapet om dödsolyckor.
- Transportstyrelsen hade ett regeringsuppdrag rörande förarbevis för vattenskoter, där remiss skickades till några av rådsmedlemmarna och flera besvarade den.
- Wear it-kampanjen för flytvästanvändning initierades av Svenska Livräddningssällskapet och flera andra rådsmedlemmar var också aktiva i kampanjen.
- Svenska Kanotförbundet initierade en översyn av säkerhetsinformation och bad om bidrag i arbetet från övriga rådsmedlemmar.
- Övriga gemensamma aktiviteter och kommunikationsinsatser.

3 Omkomna inom båtlivet

3.1 Färre omkomna inom båtlivet 2021

Under 2021 omkom 18 personer i 17 olika fritidsbåtsolyckor. Läs mer om hur Transportstyrelsen definierar fritidsbåtsolyckor i avsnitt 5.2 *Vad ingår i statistiken?* i denna rapport. Antalet omkomna under 2021 minskade jämfört med år 2020, då 29 personer omkom. Diagrammet på första sidan visar antalet omkomna och saknade inom båtlivet för åren 1971–2021 samt det femåriga glidande medelvärdet¹. Under det senaste decenniet har antalet omkomna minskat och befinner sig nu på ett relativt litet antal. Det gör att en ökning eller minskning med ett fåtal dödsolyckor mellan åren, vilket kan bero på slumpen, kan få relativt sett större påverkan på statistiken. Förändringarna mellan de senaste åren ska därför tolkas med försiktighet.

För att åskådliggöra utvecklingen av antalet omkomna och saknade på lång sikt samt minska påverkan av slumpmässig variation mellan enskilda år används ett så kallat glidande medelvärde.

Det glidande medelvärdet för 2021 ligger på 21 personer och befäster därmed en fortsatt avtagande utveckling som har rått under de senaste åren, se tabell 1.

Tabell 1. Femårigt glidande medelvärde för antal omkomna/saknade 2017–2021

2017	2018	2019	2020	2021
27	23	23	23	21

¹ Ett femårigt glidande medelvärde visar medelvärdet för de senaste fem åren. För 2021 visas medelvärdet för 2017–2021, för 2020 visas medelvärdet för 2016–2020 och så vidare.

3.2 Detaljerad genomgång av omkomna inom båtlivet

Som tidigare nämnts omkom 18 personer i fritidsbåtsolyckor under 2021. Därmed är 2021 det år med näst lägst antal omkomna och saknade under de senaste 50 åren. Det år med lägst antal är 2018 med 14 omkomna.

Tabell 2. Antal omkomna/saknade per år 2017–2021

2017	2018	2019	2020	2021
21	14	24	29	18

Nedan följer en detaljerad genomgång av fakta om de omkomna under 2021.

- I 12 av fallen var den omkomna personen ensam ombord vid olyckstillfället, dock fanns i vissa av fallen andra personer i närheten som larmade eller inledde räddningsförsök.
- En av de omkomna var kvinna.
- Minst två av de omkomna var utländska medborgare. Det finns ett mörkertal, då Transportstyrelsen inte alltid får uppgifter om nationaliteten hos de omkomna.
- I minst fyra av fallen bar personen flytväst vid olyckstillfället. För två av de omkomna saknas uppgift om huruvida flytväst användes.
- I minst fyra av fallen omkom personen i samband med en fisketur. Uppgifterna om huruvida fiske har varit aktuellt vid olyckshändelsen är ibland osäkra.
- 11 personer omkom på kommunalt område och sju på statligt område.

Tabell 3 visar i vilka typer av farvatten de 18 omkomna färdades. Observera att en och samma olycka kan förekomma i flera kategorier av farvatten. Exempelvis kan en person ha omkommit i en insjö vid en hamn.

Tabell 3. Typer av farvatten för dödsolyckor 2017-2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Insjö	14	4	10	18	8
Hamn	5	4	6	3	4
Skärgård	4	3	8	6	3
Brygga/kaj	4	3	6	4	3
Öppen kust	0	3	2	1	3
Fors	1	1	2	0	1

Vid dödsolyckorna var de typer av båtar inblandade som framgår av tabell 4.

Tabell 4. Antal omkomna/saknade efter båttyp 2017-2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Små öppna motorbåtar	4	4	5	6	3
Kanoter	1	1	6	4	4
Vattenskotrar	0	1	0	2	3
Roddbåtar	2	1	3	7	2
Beboeliga segelbåtar	1	3	0	2	2
Beboeliga motorbåtar	3	2	3	3	0
Större öppna motorbåtar	1	1	2	0	0
Annan	0	1	0	1	1
Okänd	8	0	3	3	3

Av de 18 omkomna hade sex personer alkohol i kroppen vid olyckstillfället. I ett av fallen saknas information då personen fortfarande saknas. Det innebär att färre än hälften av de omkomna hade alkohol i kroppen vid olyckstillfället. För vissa av personerna som var påverkade är det anmärkningsvärt höga halter av alkohol som förekommer, som högst 2,56 promille.

Tabell 5. Alkoholhalt i promille hos omkomna 2021

Alkoholhalt, ‰	0	0,01-0,2	0,21-1,0	1,01-1,5	1,51-2,0	2,01-2,5	2,51-3,0	Uppgift saknas
Antal omkomna	11	0	3	1	0	1	1	1

Ingen av de omkomna där provsvar finns hade narkotika i kroppen, men för en av dem saknas uppgift om det.

Även under 2021 är det flest personer som omkommit under sommarmånaderna. Drygt hälften av de omkomna förolyckades under sommaren. Resterande fördelar sig relativt jämnt mellan vår och höst. Ingen omkom i januari–februari eller i november–december. Några små skillnader syns jämfört med medelvärdet för de föregående tio åren, men de ska tolkas med försiktighet, eftersom antalen är så låga för varje månad.

Diagram 1. Antal omkomna/saknade per månad 2021 och medelvärde 2011-2020

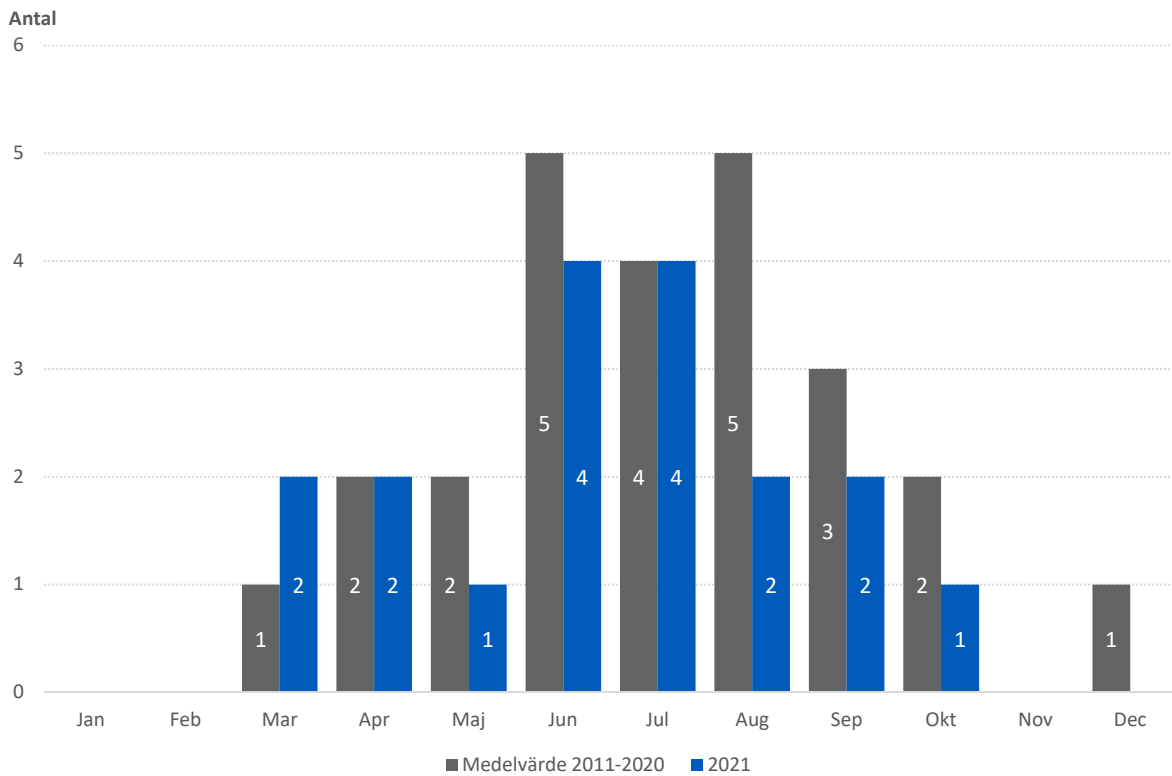
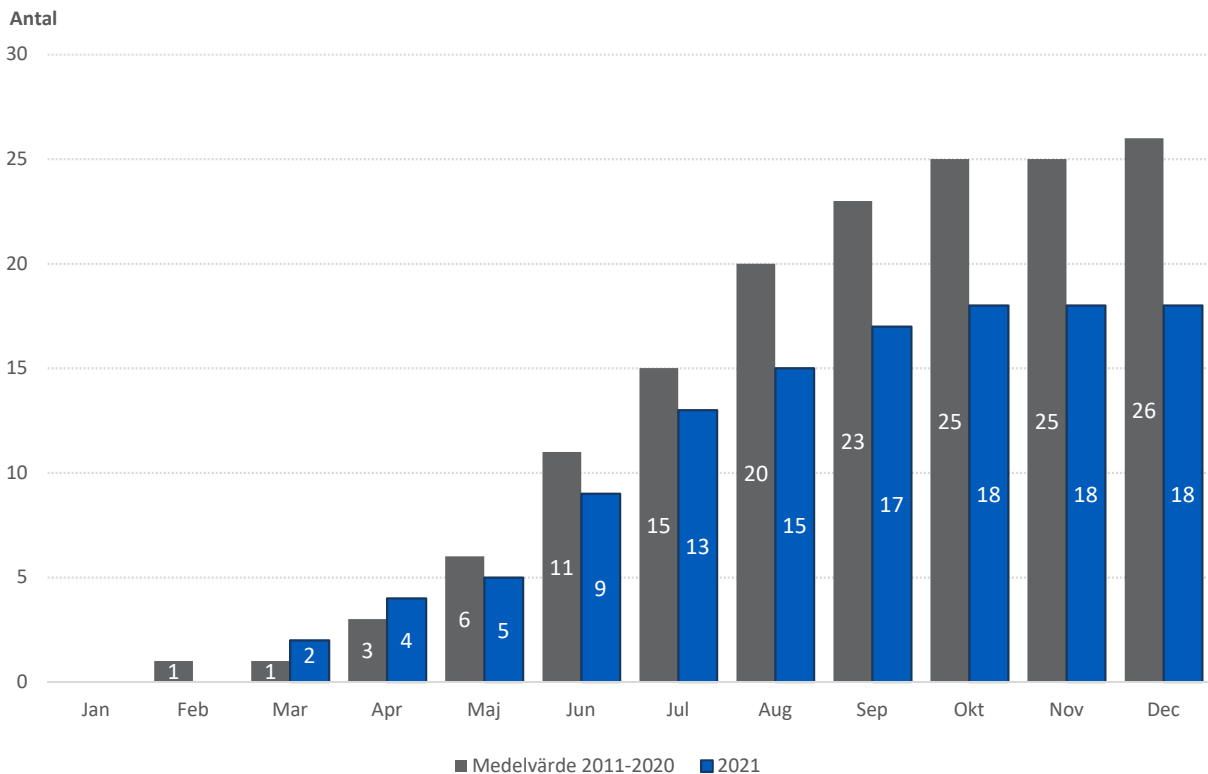


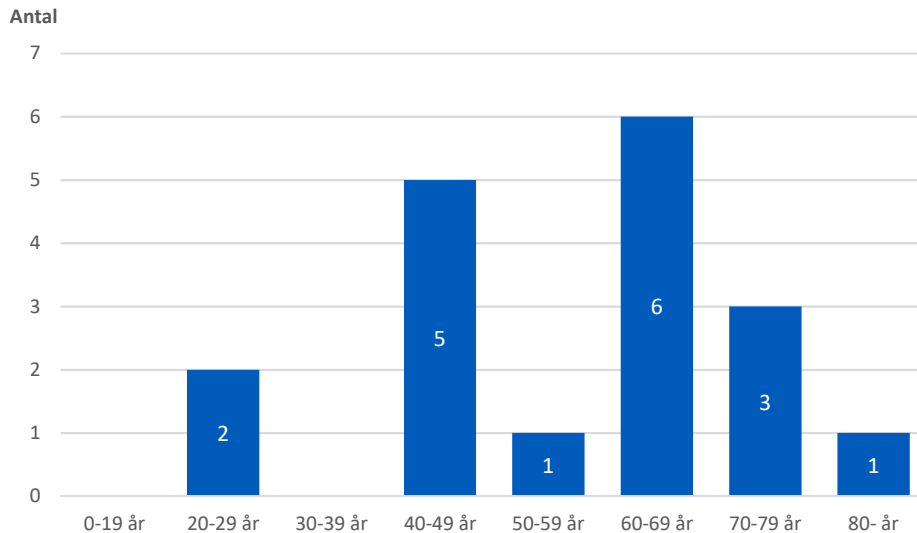
Diagram 2 ger en alternativ bild av antalet omkomna per månad, genom att åskådliggöra hur antalet gradvis byggs upp månad för månad.

Diagram 2. Ackumulerat antal omkomna/saknade per månad 2021 och medelvärde 2011-2020



Vanligtvis är det åldersintervallet 60–69 år som dominerar i statistiken över omkomna och saknade. Det gäller även för 2021, men nästan lika många fanns i intervallet 40–49 år. Drygt hälften av de omkomna var 60 år eller äldre. De yngsta har varit förskonade från dödsolyckor under året. Den yngsta omkomna var 22 år och den äldsta var 85 år.

Diagram 3. Antal omkomna/saknade efter åldersgrupp 2021



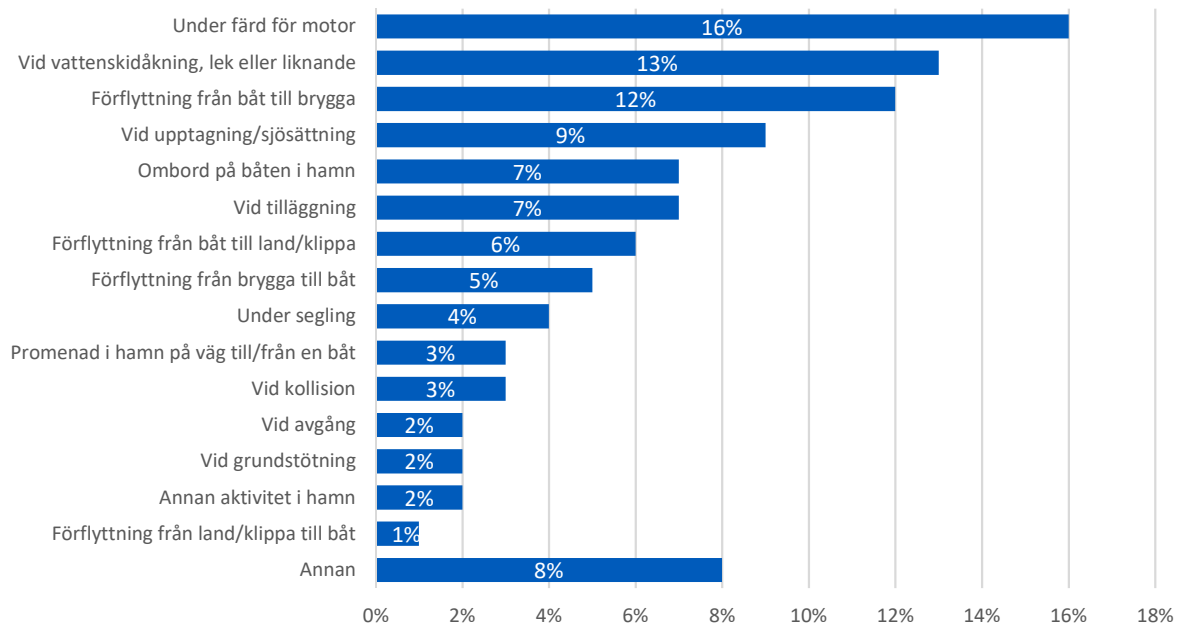
Dödsorsaken var drunkning i 17 fall. Av dessa saknas fortfarande en person, men denne förmodas ha drunknat. En person omkom på grund av skador i samband med fall. Denna händelse har varit svår att avgöra om det verkligen är en båtolycka, men den samlade bedömningen är att så varit fallet. Läs mer om definitionen av båtolycka i avsnitt 5.2 *Vad ingår i statistiken?*

4 Personskador

Under 2021 rapporterade sjukvården in 402 olyckor med personskador kopplade till båtlivet. I olyckorna skadades 403 personer. Det är närmare en fördubbling av antalet rapporter från föregående år, men ökningen måste ses i ljuset av förändrade regelverk, fler rapporterande instanser och ökad geografisk täckning. Läs mer om det i kapitel 5 *Insamling av olycksdata*.

Av de rapporterade skadorna skedde en fjärdedel i samband med att man förflyttade sig mellan båten och en brygga eller klippa. En femtedel av olyckorna inträffade under färd för motor eller under segling. I 13 procent av fallen inträffade olyckorna i samband med vattenskidåkning eller lek där en fritidsbåt användes. Statistiken visar att det var ovanligt att personer inom båtlivet skadade sig i samband med grundstötning eller när de avgick med båten.

Diagram 4. Procentuell fördelning av aktivitet vid olyckstillfället för personskador 2021 enligt rapporter från sjukvården



I redovisningen av skador under 2021 gäller, till skillnad från tidigare år, att en skada kan redovisas under flera olika aktiviteter. Till exempel kan en skada ha inträffat vid kollision under färd för motor och redovisas då för bägge dessa kategorier. En anledning till den här skillnaden är att uppgifterna bygger på en ny källa, Transportstyrelsens olycksdatabas Strada.

5 Insamling av olycksdata

Den 1 juli 2021 trädde *lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas* i kraft, vilket påverkar såväl insamlingen som redovisningen av olyckor inom båtlivet. Kortfattat innebär det att rapporteringen av skadade och omkomna nu är obligatorisk för landets akutmottagningar, Polisen och Kustbevakningen. Därmed kommer en större mängd skaderapporter att inkomma, men vi räknar med att det kommer att ta några år innan vi uppnår full rapportering och trender kan identifieras. Tidigare redovisningar av antal skadade byggde på en avtalad, men frivillig, rapportering från akutsjukhus i Region Stockholm och Västra Götaland. Inga uppgifter om omkomna samlades in från akutsjukhusen, utan dessa uppgifter samlades in separat av Transportstyrelsen. Den här metoden för att samla in uppgifter om skadade och omkomna i båtlivet fasas successivt ut till förmån för det nya förfarandet.

Som tidigare noterats var antalet skador som redovisades i sjösäkerhetsrådets årsrapport under de närmast föregående åren betydligt lägre än under 2021, som högst omkring 250 stycken. Införandet av Strada som rapporteringssystem innebär att redovisningen för 2021 och kommande år inte är jämförbara med tidigare år. Viktigt att notera är att Transportstyrelsen för år 2021 inte har haft möjlighet att ta fram rapporter ur Strada som har kommit från Polisen och Kustbevakningen. Därför finns anledning att tro att mängden rapporter kommer att öka ännu mer under de närmaste åren, både på grund av att initiala svårigheter i systemet rättas till och att fler rapportörer kommer att utbildas.

5.1 Informationskällor

Transportstyrelsen har samlat in olycksdata från följande källor:

- Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral
- SOS Alarm
- Sjöräddningssällskapet
- Svenska livräddningssällskapet
- sjukhusens akutmottagningar
- dagstidningar
- Sjösäkerhetsrådets medlemmar
- personliga kontakter.

5.2 Vad ingår i statistiken?

I myndighetens statistik om fritidsbåtlivet ingår omkomna, saknade och skadade vid olyckor med sjösatta fritidsbåtar i Sverige. Definitionen av båtolucky omfattar även olyckor som sker på brygga eller på väg till eller ifrån en fritidsbåt. Även vissa händelser involverande kollisioner, bränder, avgasförgiftningar och dylikt som kopplas till båtlivet ingår. Statistiken omfattar såväl statligt som kommunalt räddningsområde.

Om det inträffar en olycka vid bad från en båt, betraktas det som en badolycka och inte någon fritidsbåtolycka. Dödsfall som primärt orsakats av sjukdom, mord eller självmord ingår inte heller i statistiken.

Minst 270 potentiella dödsolyckor avseende 2021 har undersökts av Transportstyrelsen, varav 17 har klassats som båtolucky med dödlig utgång. Resterande olyckor har sorterats bort då de antingen har fallit utanför definitionen, varit falsklarm, rört sig om sjukdom eller självmord.

5.3 Skillnader gentemot Livräddningssällskapets statistik

Svenska Livräddningssällskapet, SLS, för också statistik över de som drunknar i samband med fritidsbåtolyckor.² Varje månad genomförs därför en avstämning mellan Transportstyrelsen och Livräddningssällskapet om antalet dödsolyckor.

Vid en jämförelse stämmer inte siffrorna i statistiken överens, dels då SLS inte räknar med annat än just drunkningar, dels då de för statistik över samtliga svenskar som drunknar. I statistiken återfinns personer som drunknar i badkar, i simbassänger, i bilar efter att ha kört över kajkanter etcetera.

Se vidare om SLS statistik i avsnitt 6.8 *Svenska Livräddningssällskapet*.

6 Medlemmarnas avrapportering om år 2021

I detta avsnitt redovisas några av Sjösäkerhetsrådets medlemmars sjösäkerhetshöjande arbete som genomfördes under 2021. Redovisningen bygger på deras egna beskrivningar. Alla medlemmar har inte haft möjlighet att rapportera.

² <https://svenskalivraddningssallskapet.se/sakerhet/drunkningsstatistik>

6.1 Kustbevakningen

Myndighetens arbete präglades även år 2021 starkt av covid-19-pandemin. För att minska smittspridningen utförde Kustbevakningen färre nykterhetskontroller än under ett normalår. Även möjligheten att närvara vid olika evenemang och mässor för att prata sjösäkerhet var väldigt liten då få evenemang av den typen genomfördes under året.

Kustbevakningen strävade efter att kontrollera sjötrafikregler vid tider och på platser där behovet bedömts vara störst och där vi av erfarenhet vet att det förekommer en intensiv båttrafik samt där olyckor kan få stora konsekvenser. Vi hade under 2021 som målsättning att i större utsträckning än tidigare närvara på platser som vi tidigare sällan besökt i syfte att skapa en förebyggande effekt genom kontroller och närvaro utanför huvudstråken. Myndigheten genomförde 220 fartkontroller och utfärdade 382 ordningsförelägganden för fartöverträdelser under året. 57 av ordningsföreläggandena gällde främst brott mot förbud att använda vattenområde av säkerhetsskäl, bristande lanterneförelägganden och brott mot ankringsförbud.

Kustbevakningen utförde 1 849 nykterhetskontroller till sjöss, både på fritids- och yrkesfartyg. Av dessa har cirka 70 stycken gått vidare till åklagare.

Vi publicerade fyra filmer i sociala medier om vilka regler som gäller vid vattenskoteråkning, vad som är viktigt att tänka på för den som kör vattenskoter, vad vi på Kustbevakningen har för utrustning när vi använder vattenskoter och hur man kör säkert. Totalt nåddes 289 074 konton på Facebook och Instagram utan betald marknadsföring. Vi publicerade även inlägg i våra sociala medier om hur vi arbetar för att motverka vårdslöst beteende.

6.2 Polisen

Sjöpolisen fokuserade på sjötrafikövervakning, särskilt på nykterhet och fartöverträdelser. I samband med ett flertal evenemang av olika slag jobbade vi med information om sjösäkerhetsfrågor. Sjöpolisen medverkade också i ett flertal intervjuer samt pratade i olika medier om sjösäkerhet och de lagar som gäller till sjöss.

I övrigt arbetade vi med de uppdrag som kom in och utökade vår förmåga till eftersök av försvunna personer.

6.3 Sjöfartsverket

Sjöfartsverket ansvarar för insatser när någon är eller befaras vara i sjönöd samt för sjuktransporter från fartyg. Ansvaret gäller svenskt sjöterritorium samt Väner, Vättern och Mälaren, exklusive hamnområden. Sjöfartsverket ansvarar även för lokalisering av luftfartyg vid inträffat eller befarat haveri eller då fara hotar lufttrafiken.

Sjöfartsverket hanterade 7 003 ärenden gällande räddning under 2021. Av dessa utgör 1 167 ärenden sjöräddningstjänst, 645 flygräddningstjänst och 5 191 är övriga ärenden. Den senare kategorin utgörs av

- stöd till kommunal räddningstjänst
- sjukvårdstransporter åt sjukvårdshuvudman
- medlyssning SOS Alarm
- förmedling av läkarråd till fartyg

- öppning och stängning av flygplatser
- bistående av utländsk räddningstjänst.

De vanligaste sjöräddningsorsakerna var grundstötning och maskin- eller propellerhaveri, som stod för omkring 15 respektive 10 procent. De vanligaste orsakerna inom flygräddning är ej avslutad färdplan och varningslarm, som utgjorde omkring 50 respektive 25 procent. Vissa typer av ärenden minskade påtagligt efter 2019 som en direkt effekt av covid-19-pandemin. Tydligast är det för antalet sjuktransporter från fartyg som var 58 under 2020 och 81 under 2021. Det kan jämföras med cirka 140 om året under 2017–2019.

Räddningshelikoptrar fortsatte att bistå med sjuktransporter när regionernas ordinarie resurser inte räckte till och flyttade under året även patienter smittade av covid-19 mellan sjukhus.

Sjöfartsverket leder egna projekt för att kunna använda obemannade luftfarkoster för räddningsändamål och är också delaktiga i andra aktörers projekt. Under året tilldelades även medel för att bedriva utveckling av komplement till luftburen pejl av nödställda och för att kunna ställa om det samhällsnyttiga flyget till fossilfritt bränsle.

Sjöfartsverket bedriver även förebyggande säkerhetsarbete i våra sociala medier utifrån säsong. Detta gäller såväl säkerhet på is, aktivt fritidsbåtliv under sommaren och inför hummerfisket för att nämna några.

6.4 Sjøräddningssällskapet

Det var fortsatt intensivt arbete för landets frivilliga sjöräddare under 2021. Sjøräddningssällskapet gjorde lika många räddningsinsatser som rekordåret 2020. Att pandemin bidrog till ett ökat intresse för båtliv gick att konstatera redan 2020, då Sjøräddningssällskapets uppdrag sköt i höjden. Trenden höll i sig under 2021 och de frivilliga sjöräddarna lämnade kaj 12 929 gånger, jämfört med 12 805 under 2020.

En kategori uttryckningar som ökade är sjuktransporter. Det är uppdrag där Sjøräddningssällskapet tillsammans med ambulanssjukvården hjälper sjuka eller skadade patienter att snabbt få vård. Antalet sjuktransporter uppgick till 753, jämfört med 743 under 2020. De stationer som genomförde flest sjuktransporter var Möja, Visingsö och Dalarö. Antalet räddningstjänstuppdrag – där det är akut fara för liv och Sjøräddningssällskapets resurser ställs till samhällets förfogande - var 1 402, med drunkningstillbud som den vanligaste orsaken till larm. Motsvarande antal för 2020 var 1 408.

Även assistansuppdragen, där Sjøräddningssällskapet hjälper sina medlemmar med förebyggande uttryckning, låg på i stort sett samma nivåer med 4 904 uppdrag, jämfört med 5 034 under 2020. Orsaker till att behöva förebyggande uttryckning är maskin-/propellerhaveri, bränslestopp/starthjälp vid dött batteri och grundstötning.

Den enskilda dag på året som landets frivilliga sjöräddare hade mest att göra var den 24 juli, då Sjøräddningssällskapet nåddes av 174 larm.

Våra uppdrag är självklart vår enskilt största insats för sjösäkerheten, skapad av otaliga timmar av frivilligt arbete av våra 2 400 volontärer på 74 stationer. Utöver deras arbete kan vi nämna följande åtgärder under året som haft till syfte att arbeta förebyggande med sjösäkerheten:

- Under året namngav vi 13 mycket viktiga tillskott till räddningsflottan. Enheterna är allt från minsta Rescue Runner-klassen till största Hallberg Rassy-klassen och ska placeras från Lomma i söder till Luleå i norr.
- Medlemstidningen Trossen, med många tips för både nya och gamla båtägare, gavs som vanligt ut fyra gånger under året. Tidningen har en upplaga på cirka 140 000 ex/nummer.
- Appen HJÄLP – Båtlivets grundskola, lanserades under året och riktar sig till personer som är nya på sjön. Appen innehåller bland annat
 - tips på förberedelse att göra innan båtturen
 - tips på utrustning till båten och sig själv
 - hur man läser ett sjökort
 - vad man ska tänka på vid tilläggning.

HJÄLP finns för IOS och Android och är gratis. Appen laddades ner drygt 25 000 gånger under 2021.

- Fortsatt distribution av lärarhandledningen Badvett för årskurserna F-3 till skolor skedde via plattformen utbudet.se och Sjöräddningssällskapets hemsida.
- Förenta Nationerna (FN) deklarerade under 2021 att den 25 juli utses till ”World Drowning Prevention Day”. Enligt Världshälsoorganisationen (WHO) omkommer fler än 275 000 människor runt om i världen varje år. Sjöräddningssällskapet uppmärksammade, tillsammans med Rådet för Hjärt- och Lungräddning samt Svenska Livräddningssällskapet, dagen med en debattartikel i Dagens Nyheter under rubriken ”Sverige måste göra mer för att förhindra drunkning”.

6.5 SMHI

SMHI ersatte i oktober våra varningar klass 1-3 med konsekvensbaserade varningar. De konsekvensbaserade varningarna tar hänsyn till vädrets effekter på lokal nivå och presenteras som gul, orange eller röd varning där röd är den allvarligaste graden av varning.

Internationella regelverk styr gränsvärden på sjön så varningar för kuling, storm och orkan finns fortfarande kvar som tidigare.

Sveriges Radio tog i september bort eftermiddagssändningen av Sjörapporten i P1 klockan 15:55. På smhi.se finns en länk till Sjörapporten i textformat. Storleken på bara 6 kilobyte gör den smidig att ladda ned till mobiltelefoner.

SMHI uppmärksammade flytvästkampanjen ”Wear it, Sweden!” med artikel på smhi.se och inlägg i sociala medier med meteorologer iklädda flytvästar.

6.6 Svenska Båtunionen

Svenska Båtunionen arbetade via sjösäkerhetskommittén med att öka sjösäkerhetsmedvetandet hos fritidsbåtfolket.

Materialen Egenkontroll av fritidsbåt och Egenkontroll av hamnar för fritidsbåtar, som finns på vår hemsida, spreds till båtklubbar och båtägare via förbunden. I båda dessa material gjordes revideringar och uppdateringar som beräknades vara klara inför 2022 års båtsäsong.

Under sommaren 2021 genomfördes en flytvästkampanj. Vi delade ut 80 flytvästar till tio båtklubbar, som genomförde speciella aktiviteter. Vi delade även ut flytvästar till 4 fritidsbanker. Detta fick god respons och publicitet.

På den webbaserade stora båtklubbsdagen hölls ett seminarium med rubriken ”Olyckor på sjön - sanningar och myter”. Sex remissvar och yttranden utarbetades inom sjösäkerhetsområdet.

6.7 Svenska Kanotförbundet

En stor del av Kanotförbundets säkerhetsarbete skedde genom våra utbildningar. Genom utbildningarna för ledare och genom Paddelpasset förmedlade vi säkerhetsfrämjande och förebyggande kunskaper. I ett projekt riktat specifikt mot idrottslärare utbildades drygt 100 lärare i grundläggande säkerhet och räddningsteknik. Lärarna fick kunskaper om hur de ska ta med elevgrupper ut på vattnet på ett säkert och tryggt sätt.

Kanotförbundet deltog i Sjösäkerhetsrådets möten, och var med i Wear-it-kampanjen för att uppmärksamma vikten av att använda flytväst. På hemsida och facebook informerade vi om säkerhetsrelaterade ämnen. På kanotguiden.com fanns säkerhetsinformation riktad till alla fritidspaddlare. På en ledarträff där ledare från både föreningar och kommersiella aktörer var med undersökte vi vad de behöver från Kanotförbundet för att höja säkerheten. En arbetsgrupp tillsattes för att starta ett större säkerhetsprojekt, bland annat med utgångspunkt i det underlag som samlades in på ledarträffen. Målet var att få med flera organisationer i arbetet. En samverkansgrupp sattes ihop och arbetet fortsätter 2022.

En annan arbetsgrupp tillsattes för att se över kriterier och konceptet för Godkänd Kanotcentral (kanotuthyrare anslutna till Kanotförbundet). Arbetsgruppen består av styrelseledamot från Kanotförbundet och representanter för olika typer av Godkända Kanotcentraler. Arbetet aktualiserades bland annat av framväxten av obemannade kanotuthyrningar. Arbetsgruppens förslag kommer att presenteras och beslutas om under 2022.

Kanotförbundet arbetade med Transportstyrelsens remiss om säkerhet för försranning tillsammans med Friluftsförbundet, Scouterna och en sakkunnig. Resultatet blev att det numera är tydligt och klart vad som gäller för den som leder turer i fors i farkoster med två eller färre passagerare, det vill säga till exempel kanadensare och forskajak. I dessa fall kan numera branschstandard gälla istället för föreskrifterna, som till exempel Kanotförbundets utbildningar eller motsvarande.

6.8 Svenska Livräddningssällskapet

Svenska Livräddningssällskapet är en ideell organisation som arbetar för en ökad säkerhet i, vid och på vatten. Vi har funnits sedan slutet av 1800-talet och består av en centralorganisation, 20 självständiga regionförbund och nio lokalföreningar. Vi är en del av Svenskt Friluftsliv och driver olika projekt inom våra verksamhetsområden. Vi ingår också i International Life Saving Federation (ILS).

Vår vision

Vi har en lång och gedigen historia bakom oss, och vårt arbete med att sprida kunskap om vattensäkerhet har genom åren räddat många människor från att mista livet genom drunkning. Idag är säkerhet och kunskap fortfarande våra starkaste verktyg för att nå vår vision; NOLL drunkningar. För att uppnå vår vision ska vi inte hindra människor från att vistas i närheten av vatten – vi ska i stället uppmuntra dem att skaffa den kunskap de behöver för att kunna känna sig trygga när de vistas i, vid och på vatten.

Strategi 2025

Under 2021 påbörjade vi arbetet med att nå målen i strategi 2025 som antogs under 2020. År 2025 ska Svenska Livräddningssällskapet vara;

1. En ledande auktoritet och opinionsbildare inom vattensäkerhet, livräddning och simkunnighet.
2. En finansiellt stabil organisation.
3. Ett stärkt varumärke med en konsekvent marknadsföring.
4. Digitaliserat och med moderniserade, moduluppbyggda utbildningar samt med nya utbildningsområden.
5. En rikstäckande organisation med 100 000 medlemmar.
6. Representerat av SLS livräddare på våra bad och stränder och ha ökat kännedomen om livräddning som sport.

Våra stadgar är det som ger oss grunden för den verksamhet som vi ska bedriva. Utifrån ändamålen i våra stadgar är verksamheten indelad i tre olika verksamhetsområden; simkunnighet, livräddning och säkerhet. Vi ska arbeta med att

- söka samarbete med organisationer som utövar verksamhet av närbesläktad natur
- bistå myndigheter, organisationer, företag och enskilda med råd och anvisningar i alla frågor som berör vår verksamhet
- följa, analysera och sprida aktuell forskning
- om möjligt bistå och initiera forskning
- implementera relevanta nya kunskaper och erfarenheter inom de områden som berör vår verksamhet.

Simkunnighet

Vattensäkerhetsutbildningar

Trots pandemin har vi haft fler deltagare än någonsin i våra vattensäkerhetsutbildningar som vi driver med stöd av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Projektet startade 1996 och målgrupperna för denna verksamhet var från början landets sexåringar,

främst från låginkomst- och invandrargrupper. Men idag erbjuder vi kostnadsfri vattensäkerhetsutbildning för både barn och vuxna runt om i landet. Kännedomen om vattensäkerhetsutbildningarna är stor. Kurserna blir snabbt fullbokade och det är numera en etablerad verksamhet på många platser i landet. Under 2021 deltog 4 486 personer i vattensäkerhetsutbildning, varav 2 784 var barn. Det kan jämföras med 2020, då 4 215 personer deltog, varav 2 227 var barn.

Sommarsimskola

Antalet barn i sommarsimskolorna ökar vilket är väldigt glädjande då vi anser att sommarsimskolorna är extra viktiga och att alla barn borde gå i sommarsimskola utomhus i sjö eller hav. Detta för att det är i våra sjöar och hav som de flesta drunkningsolyckorna sker. Det är en väldigt stor skillnad på att gå i simskola i en pool och att göra det i en sjö eller i havet. I poolen är det klart och ljust vatten. Barnet ser botten hela tiden och temperaturen är behaglig. Ute har vi oftast kallt, mörkt vatten och botten kan variera från fin sandbotten till klippor eller dy. Därför är det väldigt viktigt att barnen får möjlighet att lära känna de olika förhållanden som råder i svenska vatten. Under sommaren gick cirka 34 930 barn i sommarsimskola jämfört med cirka 32 600 barn 2020. Vi ser att efterfrågan att gå i sommarsimskola har ökat från år till år och under de senaste två åren ökade antalet barn med cirka 40 procent. Under 2021 hade vi tack vare samarbete med Trygg Hansa även möjlighet att utbilda 38 sommarsimskolelärare med syfte att öka antalet platser i sommarsimskolorna.

Nya filmer

För att sprida kunskap om vattensäkerhet producerade vi under 2021 flera filmer. Filmerna handlar till exempel om

- vilket ansvar du har som förälder när du går och badar med ditt barn
- vad du ska tänka på när du går och badar med en barngrupp
- att lära sig simma
- våra märken
- våra vattensäkerhetsutbildningar.

Inför sommaren släppte vi en film om vikten av att hålla uppsikt över sina barn när man går och badar, genom att påminna om att bada tillsammans med sina barn och lägga bort sin mobiltelefon. Filmen fick väldigt bra organisk spridning i våra sociala kanaler. Den nådde över 100 000 personer och blev det mest delade inlägget på vår Facebook-sida med 686 delningar. Några av filmerna togs fram i samarbete med MSB eller Svenskt Friluftsliv. Alla våra filmer finns på vår Youtube-kanal SvLivraddning.

Livraddning

Strandrapport

Under 2021 gjorde vi för första gången en rapport med en sammanställning över arbetet som genomförs på bevakade stränder. Rapporten visade att under sommaren 2021 (juni-augusti)

omkom 26 personer genom drunkning i samband med bad men att ingen av dödsolyckorna skedde på någon av de bevakade stränderna under bevakningsperioden. 14 av drunkningsolyckorna inträffade på obevakade friluftsbad med kommunalt huvudmannaskap. Under sommaren 2021 var 20 stränder bemannade i Göteborg, Halmstad, Ängelholm, Helsingborg, Malmö, Vellinge och på Gotland. Gemensamt för dem alla är att det finns av Svenska Livräddningssällskapet utbildade livräddare på stränderna som vet hur de ska ingripa vid en drunkningsolycka eller andra incidenter i, vid och på vatten. Strandbevakning kan bedrivas av både ideella krafter, kommuner eller stiftelser. Rapporten finns att läsa på vår hemsida³.

Youth Camp

Under 2021 genomförde vi med stöd av Svenskt Friluftsliv det sista projektåret i projektet Youth Camp där vi arbetade med att ta fram en ungdomsledarutbildning, som ska bli en del av vårt ordinarie utbildningsutbud. Genom att lära ut grundläggande vattensäkerhetskunskap i samband med aktiviteter i och vid öppet vatten vill vi hjälpa barn och ungdomar att förstå vikten av ett förebyggande förhållningssätt och i förlängningen stimulera till ökad utomhusvistelse. Med grundläggande kunskaper om hur man kan; förebygga och känna igen tidiga tecken på att någon är i nöd, larma och rädda sig själv och andra, är det vår övertygelse att friluftslivet som en oändlig arena för aktiviteter tillgängliggörs för fler. Utbildningen möjliggör att fler barn och ungdomar i Norden får möjlighet att delta i lokala Youth Camps ledda av certifierade ungdomsledare. Under våren utbildade vi åtta ungdomsledare, som sedan genomförde Youth Camps på sina hemorter under sommaren.

Havslivräddarutbildning

Trots covid-19-pandemin kunde vi under 2021 genomföra havslivräddarutbildningarna, vilket är mycket glädjande då efterfrågan på utbildningen varit stor. Utbildningen genomförs på Sveriges enda livräddarskola i Tylösand, Halmstad. Det genomfördes tre utbildningsomgångar med totalt 40 deltagare från stora delar av landet. Varje år utses årets livräddare bland de som deltar i respektive utbildningsomgång. Årets livräddare är en person som hjälper sina utbildningskamrater, finns där i vått och torrt och som pushar på. Det behöver inte vara den snabbaste eller mest uthålliga, men personen ska visa på humanitet, gemenskap och respekt.

Säkerhet

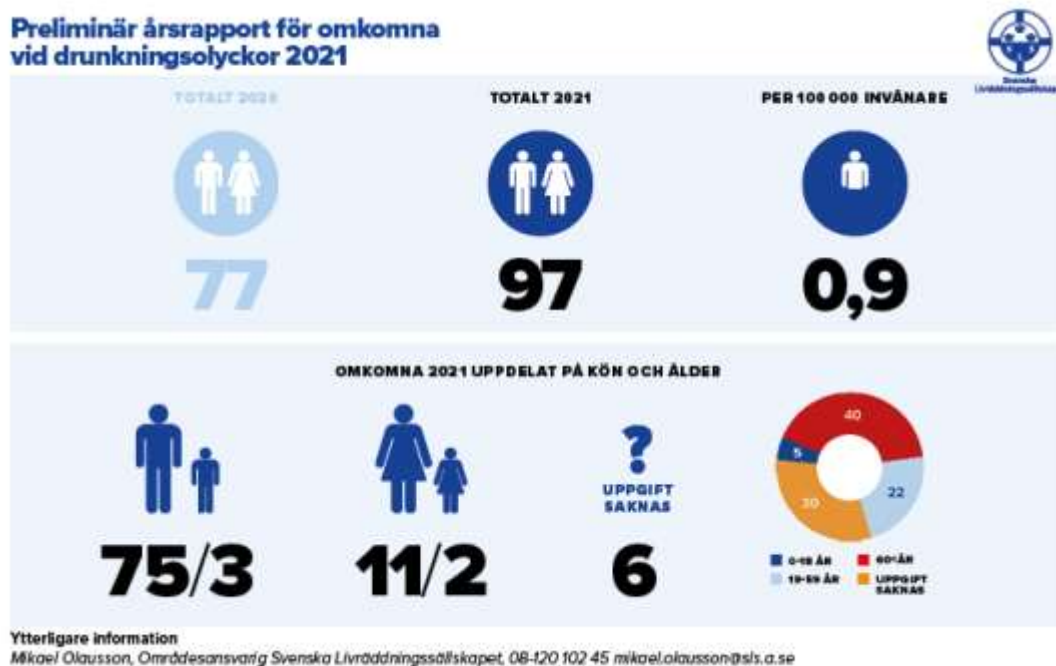
Unik studie

Forskare vid Hjärtstoppcentrum vid Karolinska institutet har i samverkan med Svenska Livräddningssällskapet gjort den första studien i Sverige i sitt slag och en av de största registerstudierna i världen som beskriver faktorer som bidrar till överlevnad i samband med drunkning oavsett orsak. Studien visar att cirka 440 personer är med om drunkning i Sverige årligen varav cirka hälften vårdas inom svensk sjukvård och överlever händelsen. Drunkning har hittills i medierapporteringen endast omfattat omkomna i samband med olyckor, cirka 100 fall årligen. Dock visar studien att omfattningen av problematiken är mer än fyrfaldigt större

³ <https://svenskalivreddningssallskapet.se/livraddning/strandbevakning>

än vad som tidigare var känt. Totalt rapporterades det till Socialstyrelsens dödsorsaksregister och patientregister in 6 609 fall av drunkning i Sverige under tidsperioden 2003-2017. I genomsnitt drabbades 440 personer varje år. Medianåldern var 49 år och 67 procent var män. Resultaten av studien publicerades i Europeiska Hjärt- och Lungräddningsrådets tidskrift Resuscitation.

Omkomna i drunkningsolyckor 2021



Svenska Livräddningssällskapets preliminära årsrapport visar att 97 personer miste livet vid drunkningsolyckor 2021. Det var 20 personer fler än 2020 och 13 färre än medeltalet per år hittills under 2000-talet. De som omkommer är oftast män. Åldersspannet 60 år och äldre var överrepresenterat med 40 personer eller 41 procent av samtliga omkomna. Dödsolyckorna inträffade oftast i en sjö, vid 53 tillfällen eller 55 procent av händelserna. Under 2021 inträffade de flesta dödsolyckorna i samband med bad. 28 personer eller 29 procent omkom till följd av drunkning i samband med bad. Noterbart är att 15 av händelserna inträffade på en officiell badplats med kommunalt huvudmannaskap där livräddare saknades. Februari sticker ut negativt då 10 personer, av 16 på helåret, miste livet i isrelaterade olyckor. Vid en olycka förolyckades fyra personer. Juni och juli sticker ut då båda månaderna noterade över 20 omkomna, nämligen 23 respektive 26 stycken. Det har endast inträffat vid ett tillfälle tidigare under 2000-talet. Juli är även den månad då flest personer omkom. Som föregående år förolyckades flest personer en lördag. Drunkningsolyckorna inträffade jämnt fördelat över hela landet men region Stockholm noterades för flest dödliga drunkningsolyckor med 14 personer som miste livet. Kronoberg och Gotland sticker ut positivt då båda regionerna undgick drunkningar för 2021.

World Drowning Prevention Day

Den 25 juli genomfördes den första "World Drowning Prevention Day". Det är en dag som initierats av ILS och WHO med anledning av FN:s resolution A/RES/75/273 om

drunkningsprevention som generalförsamlingen ställde sig bakom den 28 april 2021. Vi deltog genom att via våra sociala medier uppmana till enkla åtgärder som vi vet räddar liv. Tillsammans med Svenska Sjöräddningssällskapet och Svenska HLR-rådet gick vi ut med en debattartikel i Dagens Nyheter där vi lyfte frågan om att Sverige behöver mer kunskap om bakomliggande faktorer och effekter av drunkning på samhällsnivå och för den enskilde. Resolutionen konstaterar att drunkning är en kraftigt underskattad folkhälsoutmaning. För att uppmuntra arbetet med att sänka drunkningstalen listar man 10 konkreta åtgärder som handlar om kartläggning, fokusering och samverkan. Förutom allt arbete som redan bedrivs i Svenska Livräddningssällskapet har organisationen valt att fokusera på följande fem punkter:

1. Initiera tillskapandet av ett nationellt centrum för drunkningsprevention.
2. Verka för att ta fram en nationell handlingsplan för drunkningsprevention.
3. Följa WHO:s rekommendationer för att minska antalet som drabbas av drunkning
4. Stötta forskning på området.
5. Utse den 25 juli till "World Drowning Prevention Day".

En vattensäker kommun

Enligt lagen om skydd mot olyckor har alla Sveriges kommuner ansvar för att försöka att förhindra vattenolyckor genom förebyggande arbete. För att kommunerna ska lyckas med detta arbete har vi tagit fram konceptet En Vattensäker Kommun. Vi hjälper kommunerna att öka vattensäkerheten genom att ge råd om effektiva insatser. Som ett led i detta arbete har vi tagit fram sex kriterier eller delmoment som var för sig och tillsammans kommer att innebära en ökad vattenkunskap och därmed en ökad vattensäkerhet. Under 2021 tog de kommuner som var på väg att certifiera sig beslutet att pausa arbetet med certifieringen på grund av covid-19-pandemin.

Barnens Livräddningsskola

Barnens Livräddningsskola är ett arbetsmaterial för bland annat grundskolan. Materialet ger barn och även vuxna kunskap om bad-, båt-, is- och vädervett. Det finns både som arbetshäfte och som digital kurs med övningar och fakta som kretsar kring de tre karaktärerna Livia, Bojan och Sam. Barnen får följa de tre figurerna genom olika berättelser och övningar. Under 2021 skickade vi ut 22 000 häften kostnadsfritt till barn i årskurs 1-3. Motsvarande antal under 2020 var 15 000. Den digitala plattformen hade cirka 3 600 besökare och det genomfördes cirka 2 900 kursgenomgångar. Det kan jämföras med 3 000 besökare och 200 kursgenomgångar år 2020. Vi riktar ett stort tack till Asta och Kickans simskolefond och MSB för bidrag till bland annat tryck av häftet.

Issäkerhetsrådet

Svenska Livräddningssällskapet är långt ifrån ensamma om att arbeta med frågor som rör issäkerhet. Genom att kombinera vår breda kunskap om allmänheten med andra organisationers spetskompetens inom fiske, skridsko- och skoteråkning kan vi uppnå ännu bättre resultat när det kommer till issäkerhetsfrågor. Denna slutsats ledde till att vi under 2012 återupptog arbetet med det så kallade Issäkerhetsrådet. Med hjälp av projektmedel från

Svenskt Friluftsliv har vi sedan 2017 haft möjlighet att utveckla arbetet med issäkerhetsrådet ännu mer. Under 2021 omkom 16 personer i isrelaterade drunkningsolyckor, vilket troligtvis bidrog till det ökade intresset för att lära sig mer om issäkerhet. Antalet besökare på issakerhet.se ökade med 182 procent genom att vi hade 28 235 unika besökare 2021 jämfört med 10 000 år 2020. Det blev även ett stort genomslag i media med 450 omnämningar i traditionella media och 43 omnämningar i sociala media. Motsvarande antal 2020 var 51 i traditionella media och 22 i sociala media. Issäkerhetsrådet släppte 7 pressmeddelanden jämfört med 5 år 2020. På issakerhet.se lanserades även nya sidor om vinterbad och vintersim samt ett quiz där man kan testa sin kunskap om issäkerhet.

Wear It, Sweden! 20 maj 2021



Vi inledde årets flytvästkampanj med den internationella flytvästdagen den 21 maj och uppmärksammade vikten av att använda flytväst i samband med det vattenburna friluftslivet.

Livräddning som sport

Sport- och tävlingsverksamheten var till vissa delar pausad under 2021 på grund av covid-19-pandemin. Flera av våra lokalföreningar och regionförbund lyckades dock genomföra träningsverksamhet inom ramen för de riktlinjer som folkhälsomyndigheten och regeringen gav. Alla tävlingar inomhus ställdes in, men i augusti genomfördes havslivräddartävlingen Niklas Bengtsson Memorial i Tylösand. Tävlingen innefattade alla havsgrenar och gick i klasserna ungdom, junior och senior. Det genomfördes även europeiska mästerskap, där svenska landslaget deltog, och träningsläger. Inför EM-tävlingarna genomfördes digital uttagning till landslaget. Atleterna genomförde tävlingsgrenarna på hemmaplan och skickade in filmer och tider till landslagsledningen. Tre seniorer och sex juniorer klarade kvalgränserna och fick åka till EM i Spanien. EM-veckan slutade med fantastiska prestationer.

- 21 personliga rekord
- 1 nationsrekord
- 12 lagfinaler
- 16 B-finaler i poolen
- 24 finaler i havet
- 2 individuella medaljer, silver i Surf race och brons i Beach sprint.

Svenska Livräddningssällskapet har arrangerat tävlingar i Livräddning som sport sedan 1980-talet. I Sverige finns det cirka 350 aktiva atleter, allt från ”nippers”, som är klassen för barn som just gått på simskola, till juniorer, seniorer och masters. Vi har även ett landslag bestående av de bästa juniorerna och seniorerna i Sverige.

Kedjan som räddar liv vid drunkning

I samarbete med Laerdal A/S och Svenska HLR-rådet har vi översatt Drowning chain of survival till svenska. Kedjan som räddar liv vid drunkning består av fem åtgärder som kan användas för att förebygga drunkning.

1. Förebygga drunkning;
 - a. ta reda på din egen simkunnighet och förmåga att vistas tryggt i, vid och på vatten, såväl för egen del som för ditt sällskap, särskilt små barn och ej simkunniga
 - b. ta reda på var det finns livräddningsutrustning, hur den fungerar och vilka lokala förutsättningar som gäller.
2. Vattensäkerhet; till exempel att förstå drunkningsförloppet och tidigt identifiera tecken på drunkning. Då är det viktigt att ingripa snabbt och ropa på hjälp samt om du bedömer det som ett livsfarligt läge, larma 112.
3. Förlängda armen; använd den förlängda armen, det vill säga något mellan dig själv och den du ska rädda, gärna något som flyter. Med flythjälpmedel, till exempel en livboj, kan du lättare säkra den nödställda vid ytan.
4. Rädda; bogsera den nödställda till land. Vattnet är ofta kallt i förhållande till normal kroppstemperatur, så det är viktigt att få bort personen från vattnet.
5. Omhändertagande; anpassa efter den nödställdes behov - allt ifrån en torr handduk och ett varsamt omhändertagande till hjärt- och lungräddning i väntan på blåljuspersonal.

KEDJAN SOM RÄDDAR LIV VID DRUNKNING



© Laerdal A/S, Svenska HLR-rådet, Svenska Livräddningsförbundet 2021

6.9 Transportstyrelsen

6.9.1 Reglering av vattenskoter

Transportstyrelsen genomförde ett omfattande arbete med reglering av vattenskoterkörning under 2021. Arbetet innebar både att bistå regeringen i förarbetet med lag och förordning samt att ta fram myndighetens egna föreskrifter. Eftersom lagen om förarbevis för vattenskoter trädde i kraft den 1 maj 2022 tog vi också fram en förarutbildning som innehåller avsnitt om säkerhet, miljö, risker och störande åkning. Utbildningen omfattar totalt 15 timmar samt

innehåller både teori och praktik. Det var även ett omfattande arbete med it-utveckling för att skapa e-tjänsten där ansökningarna om förarbevis görs.

Myndigheten startade även under 2021 arbetet med att godkänna utbildningsanordnare som har ansökt om tillstånd för att bedriva vattenskoterutbildning. Vi är tillsynsmyndighet för utbildningsanordnarna och inleder under 2022 arbetet med att utföra periodisk, riskbaserad och händelsestyrd tillsyn för att se till att anordnarna fortsatt utbildar på föreskrivet vis.

Den 1 juni 2019 infördes en åldersgräns på 15 år för att få köra vattenskoter i Sverige. I Transportstyrelsens regleringsbrev för 2021 fick myndigheten i uppdrag att utvärdera åldersgränsen. Vi föreslog i redovisningen av uppdraget att regeringen bör vänta med att reglera åldersgränsen.

Transportstyrelsen gjorde regelbundet intervjuer med media, som framför allt berörde vattenskoter. Ett pressmeddelande om att kvinnor oroar sig för landstigningen från fritidsbåtar publicerades inför båtsäsongen.

6.9.2 Marknadskontroll

Transportstyrelsen utför marknadskontroll för bland annat fritidsbåtar och vattenskotrar. Myndigheter med ett sådant ansvar ska säkerställa att produkter som utgör en allvarlig risk dras tillbaka och åtgärdas av tillverkaren.

Sverige är ett av världens mest fritidsbåttäta länder med nästan 900 000 båtar i sjödugligt skick. Varje år sker en nettoökning med drygt 20 000 nya fritidsbåtar. Av dem är strax under 6 000 båtar tillverkade i Sverige. Fritidsbåtar som är 2,5–24 meter, vattenskotrar och motorer ska enligt gällande regler CE-märkas. CE står för Conformité Européenne och betyder ungefär "i överensstämmelse med EG-direktiven". CE-märkning är en produktmärkning som innebär en garanti på att produkten uppfyller EU:s grundläggande krav på hälsa, säkerhet, funktion och miljö.

Transportstyrelsen samverkar på fritidsbåtsområdet med övriga EU-länder samt Norge, Island och Schweiz. Samverkan är en förutsättning för en effektiv och likvärdig marknadskontroll, så att exempelvis en produkt som godkänns i ett EU-land inte förbjuds i ett annat. Samarbetet med Tullverket är avgörande när det gäller produkter som inte uppfyller kraven och som förs in från tredje land, det vill säga från ett land utanför EU. Under pandemiåren 2020–2021 genomförde Transportstyrelsen få fysiska inspektioner hos båttillverkare och istället inriktade sig myndigheten på att granska de dokument som tillverkarna är ålagda att ta fram för att en båtmodell ska bli godkänd för CE-märkning. Vid marknadsföring av en båt eller utrustning med CE-märkning ska produkten åtföljas av:

- en skriftlig försäkran på svenska som produktens tillverkare har sammanställt och som garanterar att produkten uppfyller kraven i fritidsbåtsdirektivet, direktiv 2013/53/EU, och
- en instruktionsbok på svenska.

I samband med att dokumenten granskas, kontrolleras bland annat tillverkarskylten, skrovets identifikationsnummer och den utrustning som ska ha CE-märkning. Om Transportstyrelsen misstänker avvikelser från kraven kan myndigheten även genomföra en mer ingående inspektion av produkten.

6.9.3 Övriga insatser

I början av båtsäsongen bedrev vi sjösäkerhetskampanjen ”Hamna rätt” på sociala medier, vilket gav mycket bra resultat i termer av spridning. Kampanjen syftade i första hand till att uppmärksamma riskerna som finns i samband med landstigning, där många olyckor sker, men också att belysa andra sjösäkerhetsfrågor.

Båtlivsundersökningen 2020, som genomfördes bland båtägare och personer som vistats i fritidsbåt under säsongen, presenterades våren 2021 i samband med den digitala mässan Allt för sjön. Resultaten fick även medial uppmärksamhet genom bland annat intervju i TV4:s Nyhetsmorgon. Myndigheten publicerade tre pressmeddelanden kopplade till båtlivsundersökningen samt gjorde inlägg på sociala medier om rapporten och dess resultat.

Utöver båtlivsundersökningen publicerades även andra rapporter med bäring på båtlivet.

- Kartläggning av avgasutsläpp från svenska fritidsbåtar.
- Rekommendationer om sanering från fritidsbåtsskrov av bottenfärg som innehåller farliga ämnen.

Fortsatt arbete bedrevs med utveckling av den nya nationella databasen Strada, där bland annat olyckor inom båtlivet rapporteras. Transportstyrelsen utbildar även rapportörer i systemet. Vi publicerade en nyhet på vår webbplats i samband med att lagen om Transportstyrelsens olycksdatabas trädde i kraft den 1 juli 2021.