

Sjöfylleri ***– en kortfattad förstudie***



Pernilla Forsberg, Helena Lindén, Lars Olov Sjöström
mars 2007



Motorförarnas
Helnykterhetsförbund

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
Sammanfattning.....	3
Syfte.....	3
Källmaterial.....	3
Metod.....	3
Kampanjer för sjösäkerhet och sjönykterhet.....	4
Sjösäkerhetsrådets verksamhet	4
Tidigare kampanjer på ”sjösäkerhet”	5
Lagstiftning	7
Övervakning av sjötrafik.....	8
Kustbevakningen	8
Polisen.....	9
Sjöfylleri och alkoholrelaterade sjöolyckor – situationen idag.....	10
Handels- eller fiskefartyg.....	10
Fritidsbåtar	12
Brottsstatistik.....	14
MHF:s enkätundersökning.....	15
Diskussion och rekommendationer	20
Problem- och målgruppsanalys	20
Lagstiftning för framtiden.....	22
Påverkansarbete, information och kampanjer	23
Samverkan mot sjöfylleri.....	24

Foto omslag bild 1: Kustbevakningen

Sammanfattning

MHF har i denna förstudie sammanställt fakta och synpunkter på sjöfylleri ur ett sjösäkerhetsperspektiv. Vi konstaterar att kunskaperna om sjöfylleriets omfattning är ytterst begränsade men att många indicier tyder på att problemet är omfattande, framför allt i fritidsbåttrafiken. Forskningen om sjöfylleri är i det närmaste obefintlig och behöver förstärkas. Offensiva insatser för att förebygga sjöfylleri skulle enligt vår mening kunna bidra till en kraftig minskning av de svårare sjöolyckorna.

Vi ser allvarliga brister beträffande hur informations- och påverkansarbete sker gentemot fritidsbåtägarna gällande alkohol och sjötrafik. Sjöfartsverket och Sjösäkerhetsrådet har i denna fråga intagit ett förvaltningsläge som kännetecknas av brist på nytänkande, utvärdering och konstruktiv självkritik. Det finns anledning att från departementshåll ställa tydligare krav på ett evidensbaserat och kostnadseffektivt arbetssätt i myndigheternas sektorarbete. Målsättningen att halvera antalet dödade och svårt skadade i sjötrafiken kan aldrig förverkligas utan en kraftfull strategi som innefattar problemet med alkohol och droger bland förarna.

Viktiga förutsättningar för att sjötrafikens nollvision ska kunna uppnås är också att fritidsbåtorganisationerna tar ansvar och arbetar aktivt mot sjöfylleri samt att en bredare och kraftfullare samverkan mellan alla aktörer kommer till stånd.

Syfte

Syftet med rapporten är

- att ge en kortfattad kunskapsöversikt om sjöfylleri och alkoholrelaterade sjöolyckor i Sverige,
- att göra en enkel målgrupps- och problemanalys,
- att inventera tidigare sjöfyllerkampanjer, samt
- att ge rekommendationer beträffande lämpliga åtgärder för att förebygga sjöfylleri

Förstudien har möjliggjorts genom ekonomiskt projektstöd från Socialstyrelsen.

Källmaterial

Som källmaterial för rapporten har vi bland annat använt statistik och publikationer från Sjöfartsverket, Sjöfartsinspektionen, Sjösäkerhetsrådet, SIKa, Sweboat - Båtbranschens riksförbund och Brottsförebyggande rådet. Uppgifter om sjöfylleriutredningens utveckling har hämtats från Rattfylleriutredningens betänkande *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12). Muntliga uppgifter har också inhämtats från Kustbevakningen och Sjöfartsverket.

Metod

Under arbetet med rapporten har vi gått igenom tillgänglig statistik, litteratur och dokumentationer samt de underlag som tagits fram av Rattfylleriutredningen. Vi har gjort egna intervjuer med sakkunniga på området samt en särskild enkätundersökning med fritidsbåtägare. Utifrån detta underlag avslutar vi rapporten med en avslutande diskussion med några rekommendationer.

Kampanjer för sjösäkerhet och sjönykterhet

Sjösäkerhetsrådets verksamhet

Sjösäkerhetsrådet är en del av Sjöfartsverket och består av representanter från Sjöfartsverket, Sjöräddningssällskapet, Polisen, Kustbevakningen, Försäkringsbolagen, Sjösportens Samarbetsdelegation, Båtbranschens Riksförbund, Statens räddningsverk och Sportdykarna. Sjösäkerhetsrådets syfte är att genom förebyggande information och kunskapsöverföring verka för ett minskat antal olyckor och dödsfall i samband med båtliv.

Sjösäkerhetsrådet satsar på ett totalt grepp på sjösäkerhet där sjöfylleri är en beståndsdel. Man försöker att inte fokusera på sjöfylleri som en enskild fråga utan alltid låta den vara en del av begreppet "sjösäkerhet", jämsides med hastighet, flytvästar, navigering etc.

De målgrupper man jobbar mot är:

- Gubbar i ensamfiske
- Kvinnor
- Barn
- Invandrare
- Pensionerade 40-talister som investerat i båt
- 2-3:e generationens båtmänniskor som inte är organiserade i båtklubbar.

Sjökulturen har ändrats under de senaste åren, från att ha bestått av föreningsaktiva entusiaster till att mer bestå av en brokig grupp människor som använder båten för att förflytta sig från punkt A till punkt B och besöker sjökrogar och spelar golf. Det är idag inte självklart att tillhöra en båtklubb.

Mats Rosander vid Sjösäkerhetsrådet tycker att det är viktigt att blicka framåt i arbetet med sjösäkerhet och hitta nya sätt att nå de här människorna. Det gamla sättet att "kampanja" på ger han inte mycket för.

Sjösäkerhetsrådet arbetar idag främst med två aktiviteter:

1. Sjövettskola

Barn mellan 3-10 år får gå i skola på båtmässorna i Stockholm och Göteborg. De har ungdomar som handledare och lär sig grundläggande sjövätt. Ca 5 000 barn går skolan varje år.

2. Kasta Loss

På TV4+ sänds programmet "Kasta Loss". Sjösäkerhetsrådet har varit en samarbetspart de senaste två åren och kommer att fortsätta med det i tre år till. Programmet har en halv miljon tittare. Man satsar på att "lura" tittarna att lära sig sjövätt genom att undvika pekpinnar och istället fokusera på det positiva med båtliv. Programmet görs av produktionsbolaget FilmPoint i Göteborg.¹

¹ Muntliga uppgifter från Mats Rosander vid Sjösäkerhetsrådet den 12 november 2006

Tidigare kampanjer på "sjösäkerhet"

2003 – Bad & sjövätt - Sjösäkerhetsrådet på turné

Under tiden 27 juni - 17 augusti pågick Sjösäkerhetsrådets sommarturné Bad & sjövätt. Två kampanjgrupper reste runt i Sverige, tipsade om sjövättregler och visade flytvästar. Givetvis deltog barnens favoriter Rummel & Rabalder också. Kampanjen genomfördes i samarbete med Svenska Livräddningssällskapet och försäkringsbolaget Trygg-Hansa.

Under kampanjen propagerades för att kvinnor generellt sett har bättre omdöme än män till sjöss. Om män hade samma förhållande till vatten som kvinnor skulle antalet drunknade minska dramatiskt. Därför satsade man på att föra fram de kvinnliga beteendena under sjösäkerhetsturnén Bad & Sjövätt. Man lärde ut hur man ska bete sig i, på och nära vattnet. Allt från hjärt-lungräddning till följande tio sjövättregler:

1. Se till att båten är sjöduelig och att god ordning råder ombord!
2. Ha alltid nödvändig säkerhetsutrustning med ombord! Kom ihåg: flytväst åt alla ombord. Och den ska vara på!
3. Ge dig inte ut på större vatten än båten är lämpad för!
4. Tala alltid om ditt färdmål och studera noga färdvägen. Om du ändrar färdmål, meddela hem!
5. Det är din plikt att känna till de regler som gäller på sjön. Alkohol och båtliv hör inte ihop.
6. Överlasta inte båten, och sitt i båten!
7. Håll alltid god utkik! Var försiktig med farten!
8. Lyssna på väderleksutsikterna. Är de dåliga, stanna hemma – är du redan till sjöss, sök lä eller närmaste hamn!
9. Om båten kantrar men flyter, stanna kvar vid den! Du är säkrare där än om du simmar mot land.
10. Skräpa inte ner, varken på land eller i vattnet. Tag med skräpet hem eller lämna det vid uppsamlingsplats.

2004 – isvettskampanj i TV4

Den 29 november rullade Sjösäkerhetsrådet och Svenska Livräddningssällskapet igång en kampanj om isvätt för barn. Varje morgon klockan kvart över sju kom Rummel och Rabalder med klokskap, roliga tävlingar och fina priser.

2004 – Bad- & Sjövätt riktar sig till äldre män

Äldre män toppar drunkningsstatistiken. Hälften av drunkningsolyckorna 2003 skedde i mindre sjöar och vattendrag. 2003 var 87 procent av de 134 som drunknade män och 60 procent av dessa var över 50 år. Därför inledde Sjösäkerhetsrådet, Svenska Livräddningssällskapet och Trygg-Hansa den årligen återkommande informationsturnén *Bad*

& Sjövätt i norra Sverige för att informera om säkert beteende i och bredvid vatten. Syftet var att få männen i norra Sverige att bli lite kvinnligare - i alla fall när det gäller i sitt säkerhetstänkande. Under sammanlagt 74 turnédagar på totalt 59 orter skulle allmänheten utbildas och informeras om bad- och sjövätt. Dessutom genomfördes en kortturné i södra och mellersta Sverige.

2006 – Sjöräddningssällskapets sommarpatrull

Sjöräddningssällskapet är en ideell förening vars viktigaste uppgift är att rädda liv runt Sveriges kuster och Vätern, Vättern, Mälaren och Hjälmaren. De har drygt 60 sjöräddningsstationer med över 130 båtar och ca 1 500 frivilliga besättningsmän. Alla båtar har frivillig besättning som är beredd att ställa upp dygnet runt. Verksamheten drivs helt utan bidrag från staten.

Varje sommar finns sommarpatrullen ute i gästhamnar etc. De har föreläsningar om sjöräddning och lär ut sjövätt. Under 2006 var sommarpatrullen i verksamhet och besökte olika hamnar på västkusten från den 8:e till den 18:e juli. Sjöräddningssällskapet arbetar också med att utveckla räddningsbåtarna och att verka för att säkerhetsutrustningen ska bli allt säkrare och effektivare. Sjöräddningens räddningsbåtar byggs utifrån egna ritningar på svenska varv. Räddningsbåtarna är helt eller delvis bekostade av ett företag, en fond eller en enskild person.²



Rescue Gad Rausing (RS Skillinge) Foto: Sjöräddningssällskapet

² Sjösäkerhetsrådets hemsida, www.sjosakert.nu, den 12 januari 2007

Lagstiftning

Det dröjde länge innan Sverige lagstiftade om onykterhet till sjöss. Inte förrän år 1967 infördes en sådan bestämmelse i sjölagens (1891:35) § 325. Bestämmelsen föreskrev straff ”för den som på fartyg fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och som varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som ålegat honom.” Den som gjort sig skyldig till detta brott kunde dömas till böter eller fängelse i högst ett år. Före 1967 kunde lagföring endast ske enligt sjötrafikförordningens bestämmelser om vårdslöshet i trafik till sjöss eller de bestämmelser om ansvar för den som genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållat en sjöolycka som finns i sjölagen och fanns i den dåvarande sjömanslagen.

År 1991 gjordes en indelning av onykterhetsbrotten i sjölagen med rubriceringarna sjöfylleri och grovt sjöfylleri (325 § respektive 325 a §). Straffet för sjöfylleri skulle vara böter och för grovt sjöfylleri fängelse i högst ett år. Fortfarande infördes emellertid inga gränsvärden för alkoholkoncentration i blodet eller utandningsluften.

Tre år senare skärptes straffet för grovt sjöfylleri från ett till två års fängelse. År 1999 började man för första gången ta hänsyn till gärningsmannens alkoholkoncentration i blodet eller utandningsluften. Vid bedömningen av om brottet var grovt skulle man, som en av flera omständigheter, beakta om gärningsmannen haft en alkoholkoncentration om minst en promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften.³

Den nu gällande sjölagen (1994:1009) trädde i kraft den 1 oktober 1994 och ersatte 1891 års sjölag. Bestämmelserna om sjöfylleri återfinns i lagens 20 kap. 4–5 §§ och har följande lydelse⁴:

4 § Den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

5 § Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
3. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller
4. framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss. Lag (1999:220).

³ Rattfylleriutredningen,), 2006, s. 287-288

⁴ Sjölag (1994:1009), Källa Rixlex

Övervakning av sjötrafik

Kustbevakningen

Kustbevakningen är en civil myndighet och tillhör Försvarsdepartementets verksamhetsområde. Kustbevakningen ska bl.a. bidra till att säkerheten till sjöss liksom respekten för lagar och föreskrifter ökar. Genom att utveckla sjötrafikövervakning och sjösäkerhetstillsyn ska Kustbevakningen arbeta för att minska antalet allvarliga sjöolyckor.

Regeringens uppdrag till Kustbevakningen framgår av förordningen (2005:742) med instruktion för Kustbevakningen. Den närmare regleringen av uppgifterna och befogenheterna att utöva myndighet mot enskild följer av de lagar som är tillämpliga inom respektive verksamhetsområde. Beträffande Kustbevakningens befogenheter för uppgiften att övervaka trafikregler och säkerhetsanordningar för sjötrafiken är Lag (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning central. Lagen ger i en rad avseenden tjänsteman vid kustbevakningen (kustbevakningstjänsteman) samma befogenhet som tillkommer polisman när det gäller att ingripa mot olika brott.

När det gäller möjligheterna att ingripa mot sjöfylleri är dock befogenheterna mycket begränsade. I dag stoppar Kustbevakningen båtar som kör för fort, men om föraren luktar alkohol måste personalen kalla på sjöpolisen för att ta ett alkoholutandningsprov.



Trafikövervakning Foto: Kustbevakningen

Polisen

I Polislagen (1984:387) beskrivs Polisens uppdrag på följande sätt:

Som ett led i samhällets verksamhet för att främja rättvisa och trygghet ska Polisens arbete syfta till att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att i övrigt tillförsäkra allmänheten skydd och annan hjälp.

Polisens skall fullgöra detta uppdrag både till lands och till sjöss. För arbetsuppgifter i kust- och skärgårdsområden har polisen sedan många år tillbaka utbildat, förordnat och utrustat specialiserad personal. Sjöpolisens föregångare hamnpolisen kom till 1921. Från förstatligandet 1965 benämns avdelningen sjöpolisen. Sjöpolisens uppgift är att bedriva både övervaknings- och utredningsverksamhet med målsättningen att minska brottsligheten och öka tryggheten i respektive läns kust- och skärgårdsområden. På senare år har sjöpolisverksamheten minskat kraftigt. Tidigare fanns sjöpolisverksamhet hos åtta polismyndigheter. Idag är det bara Stockholms och Västra Götalands polismyndigheter som har kvar sjöpoliser. I Stockholm finns 25 ordinarie och c:a 35 säsongsverksamma sjöpoliser med sjöpolisutbildning.



Polisbåt 90 Foto: Ragnar Lilliestierna

Sjöfylleri och alkoholrelaterade sjöolyckor – situationen idag

Handels- eller fiskefartyg

Bestånd

Den 31 december 2004 fanns det enligt SIKA:s statistik totalt 1 932 *svenskregistrerade* handels-, special- och fiskefartyg. Av dessa var 293 lastfartyg, 727 passagerarfartyg, 606 specialfartyg och 306 fiskefartyg. Redovisningen begränsas huvudsakligen till fartyg med en bruttodräktighet om minst 100.⁵ De svenska farvatten trafikeras dessutom av ett stort antal fartyg med utländsk flagg.

De svenska hamnarna anlöptes under år 2006 av 28 138 lastfartyg och 89 867 passagerarfartyg och järnvägsfärjor. Tendensen över tid är att antalet fartygsanlöp minskar men att godsmängden per anlöp ökar. Den genomsnittliga godsmängden per anlöp med lastfartyg under femårsperioden 2002-2006 vuxit från cirka 3 210 ton per anlöp till 4 575 ton per anlöp, en ökning med hela 43 procent.⁶

Olyckor 1996-2005

Sjöfartsinspektionen redovisar olycksstatistik avseende trafik med handels- eller fiskefartyg. Följande översikt gällande sjöolyckor och tillbud under åren 1996-2005 redovisas av Sjöfartsinspektionen.⁷

Antal sjöolyckor och tillbud under åren 1996 – 2005 och därav antal förlisningar

Redovisning av antal sjöolyckor och tillbud samt antal omkomna/skadade personer till följd av sjöolycka i svenska och utländska handels- och fiskefartyg i svenska farvatten

År	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Totalt
Olyckor	167	199	176	171	164	157	137	128	130	123	1552
därav förlisningar	8	6	4	3	7	2	3	3	8	3 ⁴	46
Tillbud ⁴	6	131	57	12	18	25	28	21	9	6	313
Totalt	173	330	233	183	182	182	165	149	139	129	1865
Antal omkomna personer	3	1	4	-	5	-	3	2	1	-	19
Antal skadade personer	12	12	6	2	6	33	4	30	7	9	121

⁴ Under åren 1997 och 1998 rapporterades till utredningsenheten 119 respektive 25 tillbud som inträffade vid arbete i samband med byggandet av Öresundsbron. Tillbudena har enligt uppgift förorsakats av den så kallade tryckvågen från ett höghastighetsfartyg då detta framförts med hög fart förbi olika byggarbetsplatser. Även annan verksamhet i samband med brobygget har störts.

⁵ SIKA statistik, *Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2005* (2006:27), Stockholm 2006, s. 11

⁶ Sjöfartsverket, *Sjöfartens utveckling 2006* (Sjöfartsverkets sektorrapport), Norrköping 2007, s. 8

⁷ Sjöfartsinspektionen, *Sjöolyckor i svenska farvatten år 2005*. (Sjöfartsverkets rapportserie B 2007-4), Norrköping 2007, s. 4

Det innebär att under en tioårsperiod har i genomsnitt två personer omkommit och tolv personer skadats varje år vid sjöolyckor.

Analys av olycksorsaker

Sjöfartsverket redovisar på sin hemsida de rutiner som gäller vid olyckor och tillbud på handels- och fiskefartyg:

Olyckor och tillbud som inträffar på svenska handels- och fiskefartyg ska i princip utredas oavsett var i världen händelsen inträffar. Dessutom ska olyckor och tillbud som inträffar på utländska fartyg i svenskt territorialvatten utredas. Utredningsarbetet leds av Sjöfartsinspektionens utredningsenhet. Befälhavaren eller redaren ska rapportera om sjöolyckor och tillbud enligt 6 kapitlet 14 § i sjölagen samt 2 § Lagen om undersökning av olyckor. Rapporteringen sker med hjälp av rapportformuläret "Rapport om sjöolycka". Sedan haveriutredare tagit del av all tillgänglig information i ärendet, inklusive sjöförklaring och/eller personliga intervjuer, görs en bedömning om en haverirapport ska skrivas. Om bedömningen resulterar i att haverirapport inte ska skrivas, sker endast statistikbearbetning av ärendet.⁸

Vid en sjöolycka bearbetas och kodifieras utredningsmaterialet av utredarna med hjälp av en kodmanual. Med de uppgifter som kommer utredarna till del fastställs om möjligt en *huvudsaklig olycksorsak* och eventuellt *bidragande orsaker och faktorer*. Olycksorsakerna är indelade i sju huvudgrupper med tillhörande undergrupper samt *annan känd orsak* och *okänt*. Huvudgrupperna är

1. Yttre omständigheter
2. Fartygets konstruktion och utrustningens placering
3. Tekniskt fel rörande utrustningen ombord
4. Förhållanden rörande handhavande och utformning av utrustning
5. Förhållanden rörande last, säkring av last samt handhavande av last/bunker
6. Förhållanden rörande kommunikationer, organisationer och rutiner samt
7. Förhållanden rörande människan ombord.

Flera av dessa huvudorsaker kan vara relaterade till alkohol- eller drogpåverkan hos någon besättningsman men det saknas idag tillförlitliga data gällande hur omfattande problemet är.



Stora fartyg vid hamnen i Göteborg. Foto: www.fotoakuten.se

⁸ Sjöfartsverkets hemsida, www.sjofartsverket.se/templates/SFVXPage_____210.aspx, den 5 mars 2007

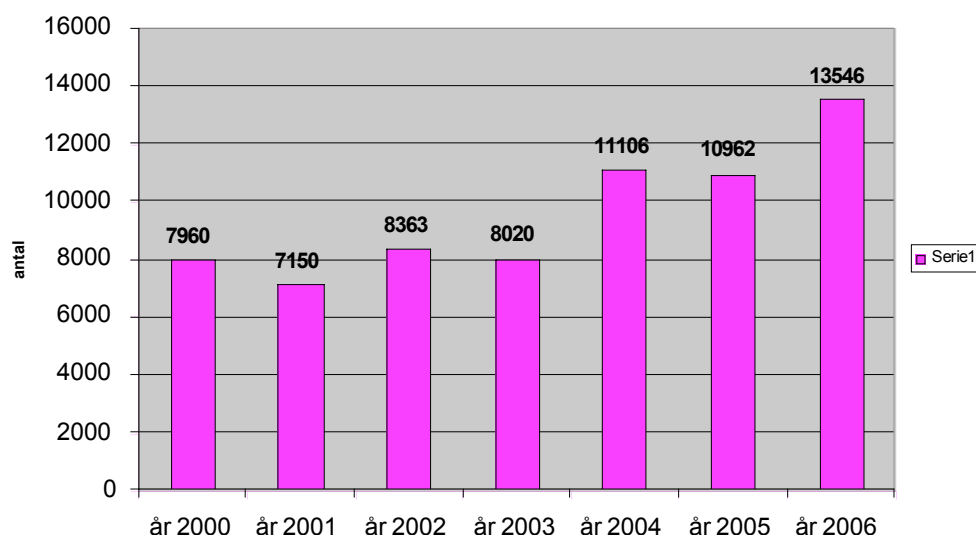
Fritidsbåtar

Bestånd

På uppdrag av Sjöfartsverket genomförde Statistiska centralbyrån under år 2004 en undersökning av hur många fritidsbåtar som då fanns i Sverige och hur dom användes. Undersökningen avsåg privatägda fritidsbåtar i sjödugligt skick och begränsades till hushåll med medlemmar mellan 20 och 74 år. Antalet fritidsbåtar ägda av de svenska hushållen skattades till ungefär 718 000.⁹

Mycket talar för att innehavet av och trafiken med fritidsbåtar fortsätter att öka. Av branschstatistik från Sweboat - Båtbranschens riksförbund framgår att importen av båtar ökar. Ett mått på denna utveckling är importen av båtar, som redovisas i följande tabell.

Svensk importstatistik båtar
Källa: Sweboat - Båtbranschens riksförbund



Olyckor

Sjösäkerhetsrådet följer kontinuerligt olyckstillbudet där fritidsbåtar finns med i bilden och sammanställer statistik över bl.a. antalet omkomna. Som källor används Sjöräddningsunderlag, tidningsklipp samt Svenska Livräddningssällskapets sammanställningar över olyckor.¹⁰ Under år 2005 har

- 34 personer omkommit i fritidsbåtsrelaterade olyckor
- 33 var män, 1 var kvinna
- I 6 fall har kanoter/kajaker kantrat
- I 6 fall har hög fart varit inblandad
- I 7 fall har drunkningen skett i samband med fiske

⁹ Sjöfartsverket, *Båtlivsundersökningen 2004. En undersökning om svenska fritidsbåtar och hur de används*, Norrköping 2005, s. 7

¹⁰ *Sjösäkerhetsrådets hemsida*, www.sjosakert.nu/, den 21 mars 2007

Enligt Sjöfartsverkets sektorrappport 2006 förolyckades 35 människor i 35 fritidsbåtsolyckor under 2006. Den dominerande olyckstypen var, liksom under tidigare år, män över 50 år i små båtar i mindre vatten.¹¹ Antalet dödsolyckor och omkomna har ökat något under de senaste åren.

Dödsolyckor med fritidsbåtar – utveckling åren 2004-2006			
År	2004	2005	2006
Antal dödsolyckor med fritidsbåtar	31	33	35
Antal omkomna/saknade	32	34	35

Tabell: dödsolyckor med fritidsbåtar 2004-2006. Källa: Sjöfartsverket

Statistiken ger inga upplysningar om hur många som omkom i alkohol- eller drogrelaterade olyckor med fritidsbåtar. Sjöfartsverket konstaterar dock: *”Alkohol har fortfarande en stor roll i uppkomsten av olyckor och hos de äldsta båt användarna brister det fortfarande i användningen av flytväst.”*¹²

Ett rimligt antagande är, i brist på klarläggande forskning, att andelen alkoholrelaterade sjöolyckor utgör en hög andel – kanske så mycket som 60-70 procent – av de totala sjöolyckorna med fritidsbåtar. Här kan jämförelser göras med de studier som har gjorts beträffande terrängfordon i fritidstrafik, t.ex. snöskotrar och fyrhjulingar.¹³

En förändrad fritidsbåtkultur

Sedan gammalt har fritidsbåtstrafiken varit ett i stort sett oreglerat område. Bristerna i detta avseende ger sig till känna när trafiken med fritidsbåtar ökar samtidigt som alkoholproblemen i samhället blir allvarigare. Utvecklingen har gått snabbt. De senaste tio åren har antalet snabbgående fritidsbåtar ökat markant, samtidigt som mängden krogar i skärgårds- och kustmiljö har bidragit till att tillgången till alkohol aldrig har varit större under båtsemestern. Kombinationen av ett större antal snabbgående båtar och onyktra båtförare är livsfarlig.

I ett reportage i tidningen *Skydds nätet* redogör personal från Kustbevakningen för sina erfarenheter. Henrik Piehl har arbetat i hamnen på Sandhamn i fyra säsonger. Han har en tydlig bild av hur gästerna ser på kombinationen alkohol och båtliv:

– Många ser båtlivet som ett sätt att koppla av och då kommer gärna alkohol in i bilden, det bidrar till en god stämning. Sen finns det naturligtvis en baksida också. Enligt min erfarenhet så förekommer sjöfylleri i alla åldersgrupper, lite beroende på när på sommaren det är. Runt midsommar är det kanske lite mer ungdomar som dricker och sedan tar båten hem trots att de har alkohol i blodet.¹⁴

Henrik Piehls erfarenheter ligger inte långt ifrån sanningen. Kustbevakningens och sjöpolisen i Stockholms samlade statistik över sjöfylleriet i Stockholms skärgård visar att de personer

¹¹ Sjöfartsverket, *Sjöfartens utveckling 2006* (Sjöfartsverkets sektorrappport), Norrköping 2007 s. 64

¹² a.a. s. 65

¹³ Öström, Mats, Eriksson, Anders, *Snöskoterrelaterade dödsfall under 30 säsonger i norra Sverige*, Umeå 2004; Bylund, Per-Olof, *Dödliga och icke-dödliga skador som inträffat i samband med färd med 4-hjuligt terrängfordon*, Umeå 2006

¹⁴ Häggman, Sofi, ”Nya kraffttag mot sjöfylleri”. I: *Skydds nätet* nr. 1, 2005, (Räddningsverket) Karlstad 2005

som togs för sjöfylleri under 2004 representerade samtliga åldersgrupper. Majoriteten var däremot mellan 30 och 44 år gamla. Nära sju av tio hade över en promille i blodet, gränsen för grovt ratt- och sjöfylleri.

– Problemen skulle vara lättare att hantera om det fanns en lägre promillegräns som man inte fick ligga över om man ville köra en båt. Nu kan vi bara ingripa om det finns en misstanke om sjöfylleri – att man sluddrar, inte följer de regelsystem som finns eller kör för fort, berättar Kjell Larsson vid Kustbevakningen.¹⁵

Brottsstatistik

Enligt BRÅ:s statistik över anmälda sjöfylleribrott gjordes 53 anmälningar under år 2005 och 67 anmälningar under år 2006.¹⁶ Det anmärkningsvärt låga antalet brott säger väldigt lite om sjöfylleriproblemets omfattning. Sjöfylleri är på samma sätt som rattfylleri ett utpräglat spaningsbrott. En svag övervakning genererar få brottsmisstankar medan en ökad övervakning ger ett ökat antal anmälda brott.

Med nu gällande ordning är det bara en bråkdel av det totala antalet sjöfylleribrott som upptäcks. Skälig misstanke uppstår ju egentligen bara när sjöfylleristen är ”självmarkerande” genom sitt sätt att framföra fartyget eller båten och därigenom föranleder ett ingripande. Det kan t.ex. handla om hög fart, kollision eller grundstötning. Införandet av en lägre promillegräns om 0,2 promille i kombination med införandet av rutinmässiga utandningsprov skulle på kort sikt leda till en mycket kraftig ökning av antalet anmälda brott och lagförda personer. Det skulle i sin tur på längre sikt minska sjöfylleriets omfattning och öka sjösäkerheten.

Idag får polisman enligt Lag (1976:1009) om alkoholutandningsprov inte genomföra *rutinmässiga* alkoholutandningsprover till sjöss. Kustbevakningstjänsteman saknar behörighet att överhuvudtaget genomföra alkoholutandningsprov. Rattfylleriutredningen föreslår dock att Polisens och Kustbevakningens befogenheter att övervaka nykterheten till sjöss utvidgas enligt nedanstående.

Polisman och kustbevakningstjänsteman skall ges befogenhet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov enligt 2 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov på den som framför ett fartyg eller i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Rutinmässiga alkoholutandningsprov skall inte få genomföras i de fall det är uppenbart att fartygets storlek eller karaktär utesluter en tillämpning av promilleregler. Kustbevakningstjänsteman skall också ges möjlighet att på samma sätt som polisman genomföra alkoholutandningsprov enligt 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov på den som är skäligen misstänkt för brott enligt 20 kap. 4 och 5 §§ sjölagen (1994:1009).¹⁷

¹⁵ a.a.

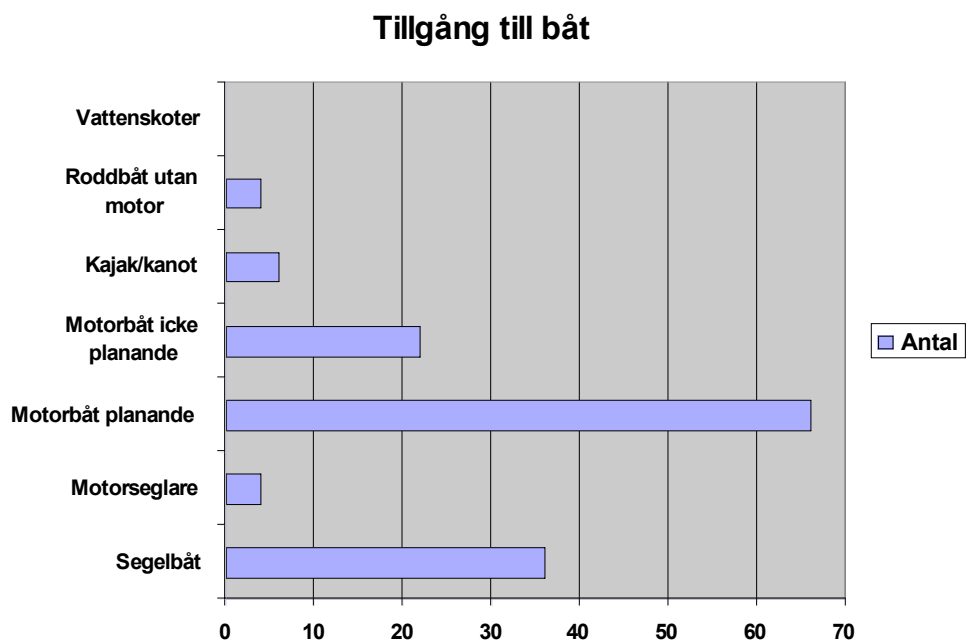
¹⁶ Kriminalstatistik, *Brottsförebyggande rådets hemsida*: www.bra.se den 9 mars 2007

¹⁷ Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 335

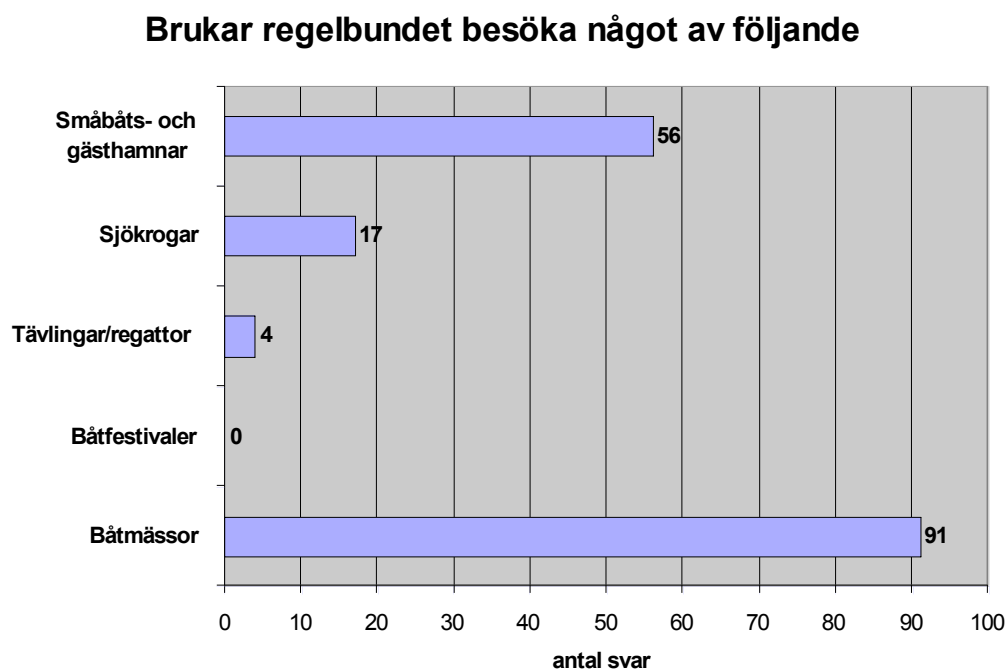
MHF:s enkätundersökning

MHF har genomfört en enkätundersökning bland fritidsbåtagare i samband med båtmässan i Göteborg den 31 januari–8 februari 2007. 108 personer (83 män och 25 kvinnor) besvarade enkäten. Syftet med undersökningen har varit att få en bild av hur aktiva fritidsbåtagare ser på sjösäkerhet och sjönykterhet.

Enkätbesvararnas egna innehav av fritidsbåtar framgår av följande tabell:

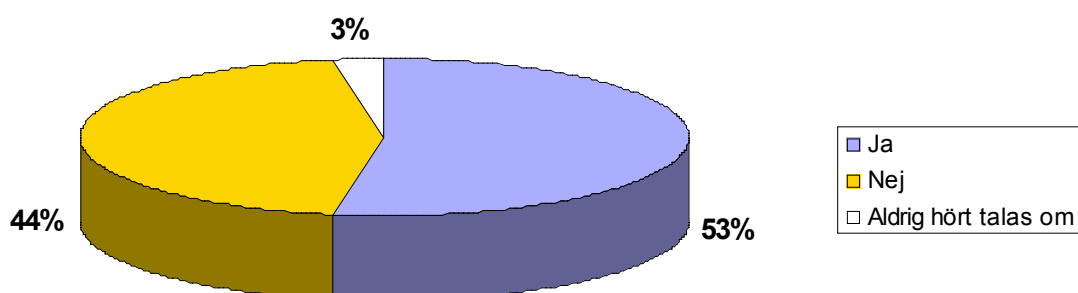


49 av de tillfrågade personerna (45,37 %) var medlemmar medan 59 (54,63 %) inte var medlemmar i en båtklubb. På frågan ”Brukar du regelbundet besöka något av följande?” utföll svaren så här:



Programmet "Kasta Loss" på TV4+ är idag den informationsväg för sjösäkerhet som Sjösäkerhetsrådet har valt att ge den största ekonomiska prioriteringen. Den årliga satsningen på programmet är cirka 4 miljoner kronor. Mot bakgrund av detta ställde MHF frågan "Brukar du se TV-programmet 'Kasta Loss' på TV 4+?"

Brukar du se TV-programmet "Kasta Loss" i TV4+?

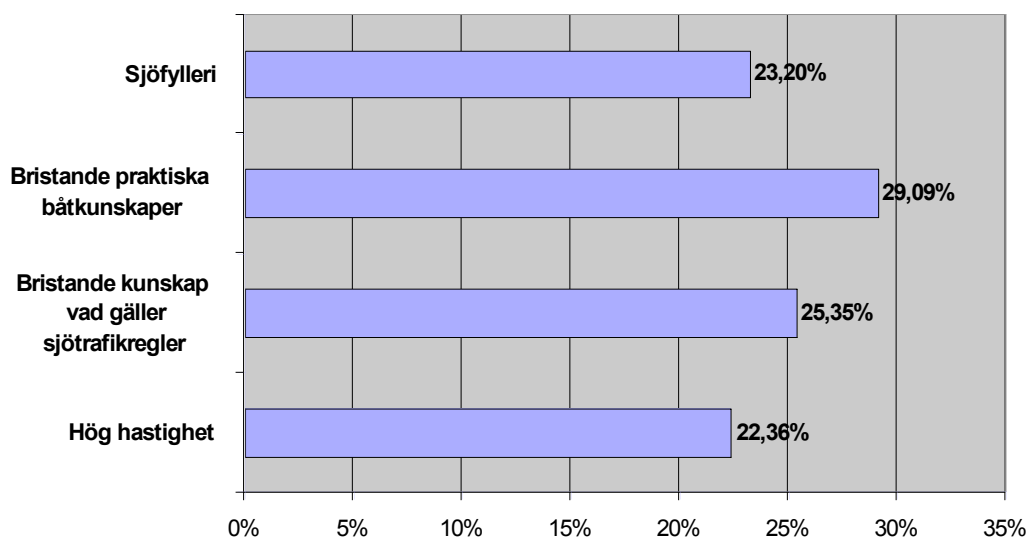


Enligt enkäten är det alltså nära hälften av fritidsbåtägarna som inte brukar se programmet "Kasta Loss". Möjligheterna att informera och påverka denna grupp via TV torde vara ganska begränsad.

TV4+ är en av de smalare TV-kanalerna enligt statistik från Mediamätning i Skandinavien (MMS). Under vecka 15 i år (2007) var kanalens tittartidsandel av hela TV-befolkningen 3,1 procent. Inget av programmen i TV4+ nådde upp till de 100 mest sedda TV-programmen i Sverige under veckan. Tittarstatistiken för den 12:e april, en av sändningsdagarna för "Kasta Loss", visar att programmet kom först på 77:e plats i MMS rating bland de TV-program som sändes den dagen! Tittartidsandelen under programmets sändningstid var fuffiga 2,7 procent! Programmet Medium som sändes samtidigt i TV 4 hade fyra gånger så hög tittartidsandel!

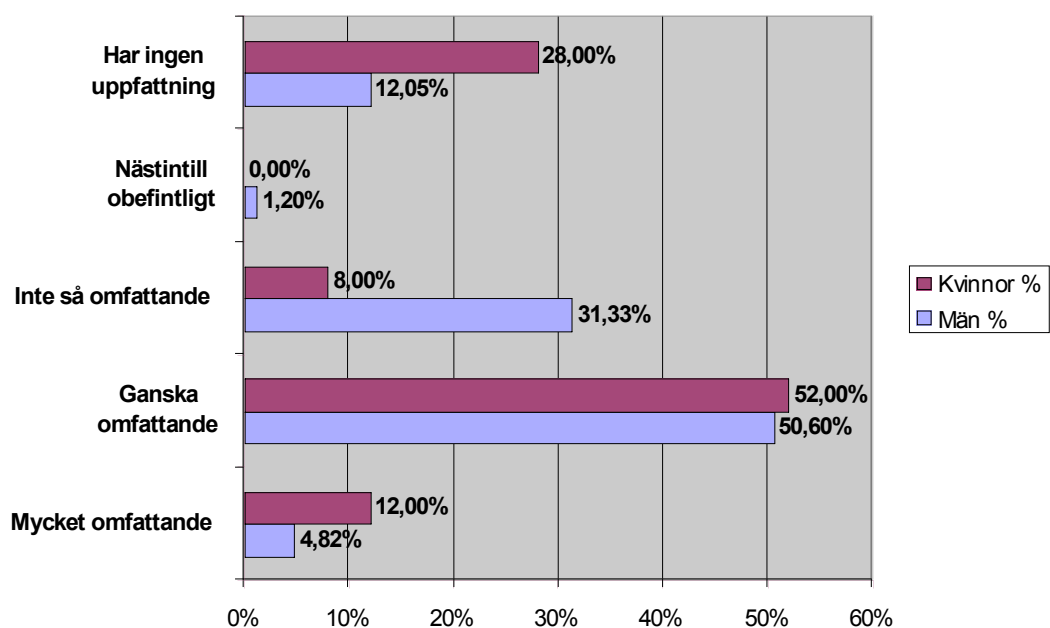
MHF:s enkät avslutades med ett antal frågor om sjösäkerhetsrisker i allmänhet och sjöfylleri i synnerhet. Enkätsvaren redovisas i följande avsnitt med några kortare kommentarer.

Vilka faktorer upplever du som de största säkerhetsriskerna på sjön?

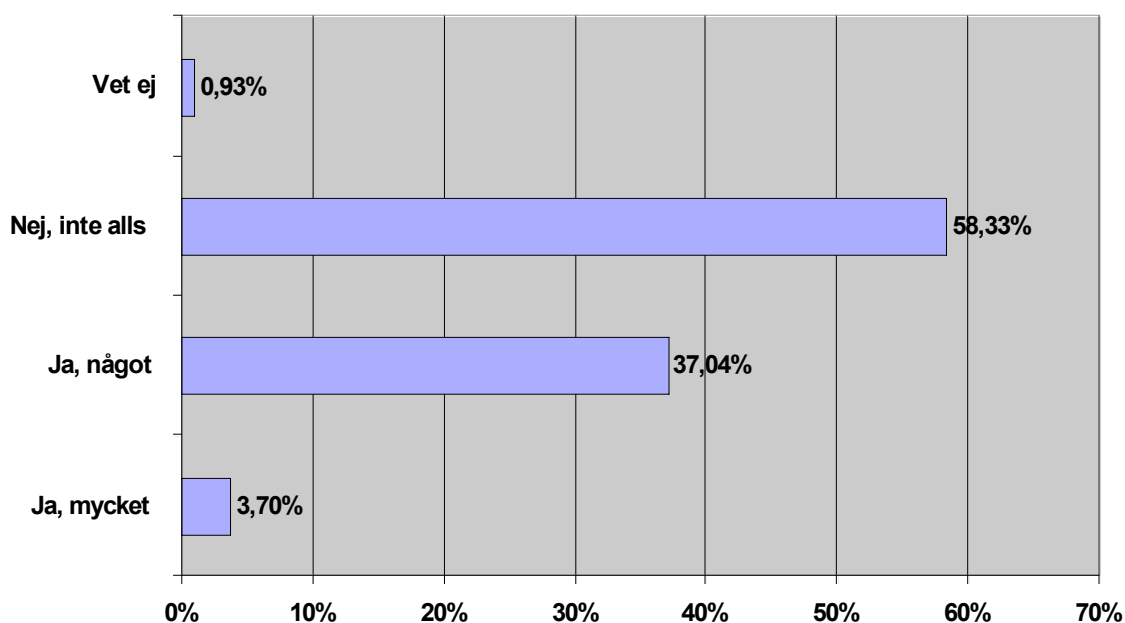


En högre andel bland kvinnorna (28,10 %) än bland männen (21,77 %) betraktade sjöfylleri som den främsta säkerhetsrisken på sjön.

Hur omfattande anser du att sjöfylleriet är?

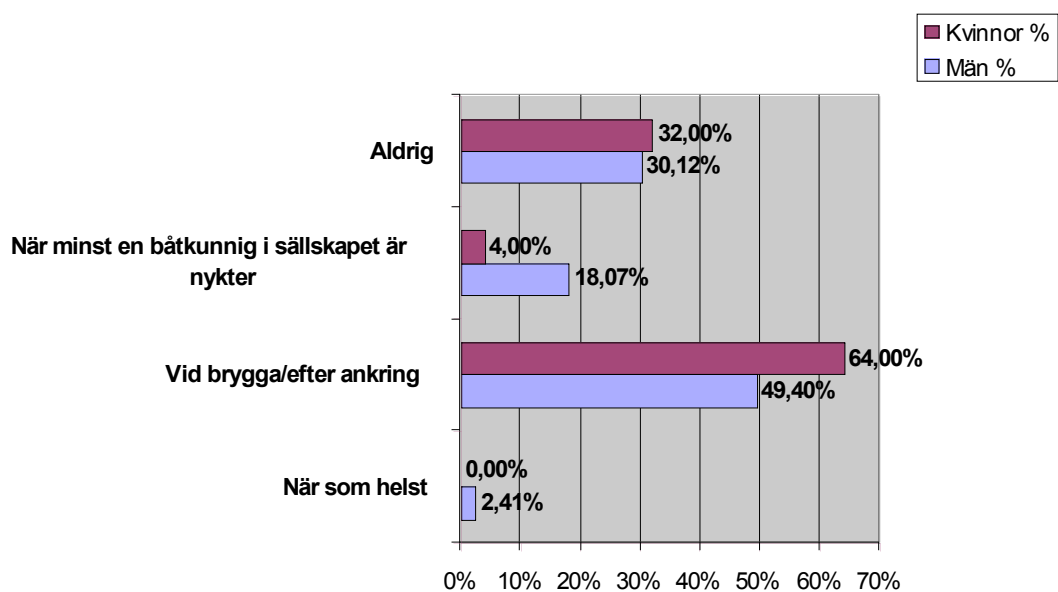


Är din syn på alkohol mer tillåtande i sjötrafiken än i vägtrafiken?

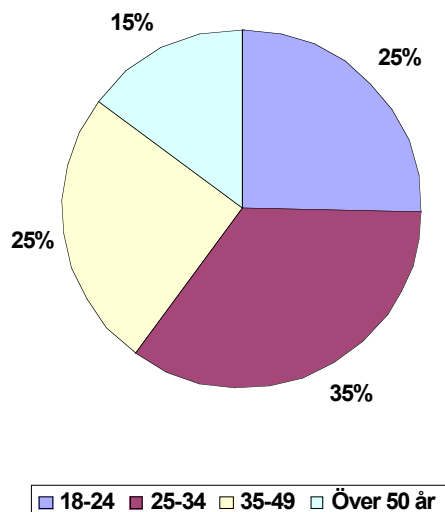


Av svaren på denna enkätfråga framgår det att så mycket som 37 procent av de tillfrågade säger sig ha en något mer tillåtande syn på alkohol i sjötrafiken än i vägtrafiken. En majoritet (58,33 %) har dock samma syn på nykterhet till sjöss som på vägarna.

När anser du att det är okej att vara alkoholpåverkad på sjön?



Vilken åldersgrupp anser du vara mest representerad vad gäller sjöfylleri?



Här pekar enkätbesvararna ut åldersgruppen unga vuxna mellan 25 och 34 år som den mest framträdande riskgruppen för sjöfylleri.

Enkätens avslutande fråga var ”Har du några egna förslag på hur man skulle kunna minska sjöfylleriet?”. Här gavs enkätbesvararna möjlighet att fritt formulera egna svar. Här nämndes åtgärder som:

- sänkt promillegräns till 0,2 promille
- möjlighet för Kustbevakningen att göra utandningsprov
- fler sjöpolis och fler kontroller
- information och attitydpåverkan
- mera utbildning

Diskussion och rekommendationer

Problem- och målgruppsanalys

Vi vet fortfarande väldigt lite om den totala omfattningen av sjöfylleri i Sverige. Polisen och Kustbevakningen saknar fortfarande befogenheter att ta sållningsprover på båtförare för att kontrollera nykterheten. Därmed är det omöjligt att göra en statistiskt säkerställd skattning av sjöfylleriets egentliga omfattning. Det står dock klart att sjöfylleri är ett mycket större problem och ett vanligare brott än vad som går att utläsa av kriminalstatistiken. Kanske är så mycket som 60-70 procent av sjöolyckorna med fritidsbåtar alkoholrelaterade. De bedömningar som görs av Kustbevakningen och Sjöpolisen är i vart fall att sjöfylleri problemet är betydande. Här behövs djupare analyser och forskning för att få en korrekt och vetenskapligt underbyggd bild av situationen.

Inom handels- och fiskesjöfarten sker idag ganska få svåra olyckor med dödlig utgång. En enstaka olycka kan dock få stora konsekvenser i form av dödade och skadade samt materiella och miljömässiga skador. När det gäller handels- och fiskesjöfarten bör förebyggande av sjöfylleri vara en integrerad del av arbetsmiljöarbetet. Alkoholproblematisering visar sig i alla yrkeskategorier i samhället och även bland dem som arbetar till sjöss måste man räkna med problem i detta avseende. Sveriges Redareförening har därför sedan 1996 ett kollektivavtal med SEKO sjöfolk om en central alkohol- och drogpolicy. Avtalet förbjuder all befattning med narkotika under anställningstiden. Likaså förbjuder avtalet påverkan av dopingpreparat eller trafikfarliga läkemedel. Vad gäller alkohol är det ej tillåtet att under arbetstid ha en promillehalt överstigande 0,2 promille. Efterlevnaden av avtalet kontrolleras bl.a. genom testning med alkometer för alkohol och genom analys av urinprov för droger.¹⁸

De flesta svåra olyckor till sjöss sker med fritidsbåtar. Fritidsbåttrafikens organisationer visar dock idag ett mycket svagt intresse för att diskutera och åtgärda sjöfylleri problematiken. Det yttrande över *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12) som inlämnats av Sjösportens Samarbetsdelegation (SSD) måste betraktas som ett lågvattenmärke när det gäller säkerhetstänkande. SSD anser att nuvarande lagstiftning (Sjölagen och 1,0 promille för grovt sjöfylleri) är fullt tillräcklig. En promillegräns på 0,2 promille avfärdar man eftersom det är en gräns "som nästan ingen av de som skall följa den tror på"(!). Kort sagt – remissyttrandet visar att Sveriges båtklubbar vill behålla en liberal inställning till alkohol och sjötrafik. Det allvarliga faktum att mellan 30 och 40 personer omkommer i olyckor med fritidsbåtar viftas bort med konstaterandet att det ändå är låga siffror vid en internationell jämförelse. Här är man uppenbarligen långt ifrån vägtrafikens nollvisionstänkande!¹⁹

För att effektivt kunna påverka båttrafikanternas attityder och beteenden när det gäller sjösäkerhet och sjönykterhet är det nödvändigt att göra en **målgruppsanalys**. Människor är olika och det går därför inte att använda samma kommunikationsmetod för alla. Inger Linderholm, filosofie doktor i medie- och kommunikationsvetenskap, beskriver i sin doktorsavhandling hur man med hjälp av målgruppsanalys kan utforma ett trafiksäkerhetsbudskap som når fram till olika kategorier trafikanter. Utifrån teorierna om målgruppsanalys har Inger Linderholm gjort ett antal undersökningar, varav en kvalitativ

¹⁸ SEKO Sjöfolks hemsida, www.sjofolk.nu, den 12 februari 2007

¹⁹ Sjösportens samarbetsdelegation, *Yttrande över "Rattfylleri och Sjöfylleri"* (SOU 2006:12), 2006-05-12

undersökning av unga män i åldern 18-24 år. I analysen använder hon en typologi baserad på livsstilsstudier där de unga männen delas in i fyra trafikantkategorier som kan definieras med följande illustration:

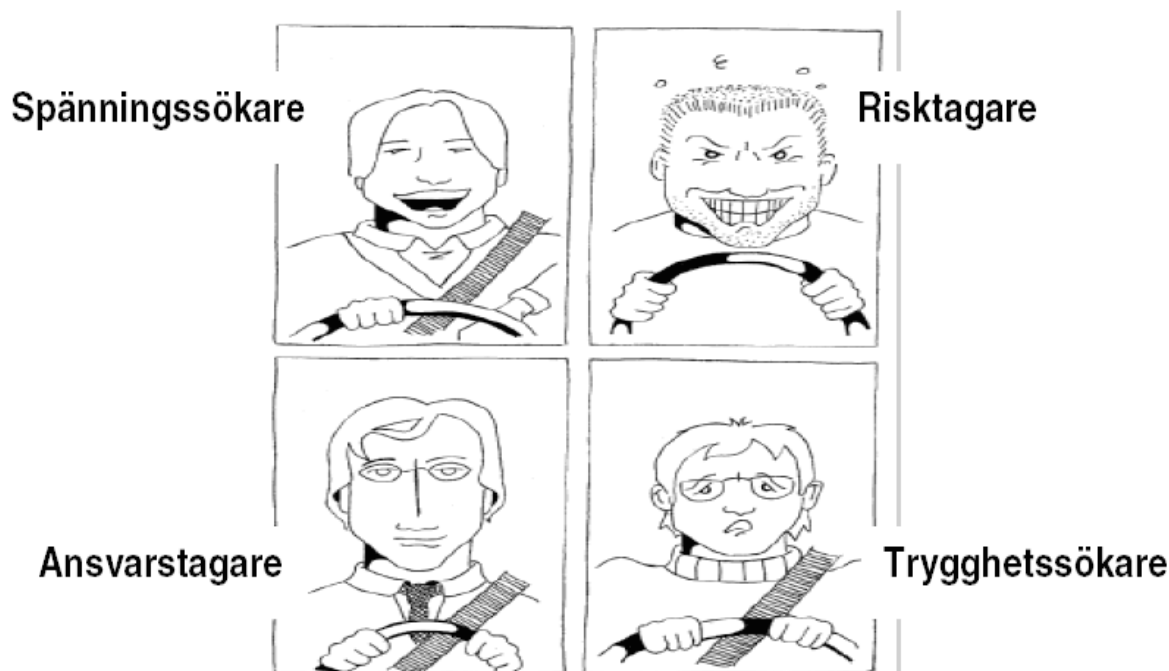


Illustration från Trivector AB²⁰

Risktagaren gillar att köra fort och uppfattar inte sig själv eller andra människor som en stor riskkälla. Denna typ av förare begår oftare regelbrott än andra, tar större risker och är mer olycksinblandade. **Spänningssökaren** är också positiv till hög fart men är mera medveten om att människor kan vara primära riskkällor. Både **ansvarstagaren** och **trygghetssökaren** har en negativ attityd till hastighet. Trygghetssökaren är mera osäker, och upplever att riskerna främst utgörs av halka, mörker m.m. i den omgivande situationen. Ansvarstagaren är den ideala trafikanten som kör med hänsyn till sina medtrafikanter.²¹ Inger Linderholm har senare, i samverkan med STR och Vägverket, arbetat med att utveckla en individanpassad förarutbildning utifrån ovanstående teori.²²

En motsvarande målgruppsanalys när det gäller fritidsbåttrafikens förare skulle med all sannolikhet understryka behovet av mer flexibla påverkans- och utbildningsmetoder än de som används idag.

²⁰ Trivector AB, *Självsäker. En samhällsekonomiskt lönsam trafiksäkerhetskampanj i Region Väst riktad till unga trafikanter i åldern 18 till 24 år*, s. 4

²¹ Linderholm, Inger, *Målgruppen och budskapet. En modell för målgruppsanalys och utformning av budskap om trafiksäkerhet till unga manliga trafikanter*. Lund 1997

²² Linderholm, Inger, *Individanpassad förarutbildning. Utbildningsförsök vid trafikskolor i Halland*, Trivector rapport 2003:4, Lund 2003

Lagstiftning för framtiden

Rattfylleriutredningens förslag

Rattfylleriutredningen föreslår i sitt delbetänkande (SOU 2006:12) att sjöfylleribrottet liksom i dag ska vara indelat i två grader, sjöfylleri och grovt sjöfylleri. En nedre promillegräns om 0,2 promille föreslås införas i 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009) med undantag för ”den som framför eller i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för sjösäkerheten på maskindrivet fartyg med en längd under sju meter och vars maximifart inte överstiger sju knop, på segelfartyg med en längd under sju meter samt på fartyg under rodd”. I betänkandet föreslås att den nya regeln placeras före den nuvarande i lagtexten. Det innebär att den nuvarande regeln kan tillämpas när det inte finns någon bevisning om alkoholhalten, när någon varit påverkad av annat medel än alkohol samt på de fartyg som undantagits från den nedre promillegränsen.

Vidare föreslår utredningen att en direkt tillämpbar promilleregeln med de avgränsningar som föreslagits för sjöfylleri av normalgraden, införs även för grovt sjöfylleri. Den nedre gränsen för grovt sjöfylleri bör som hittills fastställas till 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,50 milligram per liter utandningsluft. Nuvarande bestämmelser gällande grovt sjöfylleri ska enligt förslaget gälla ”för den som på grund av fartygets storlek eller karaktär inte omfattas av de föreslagna promillereglerna”.

Rattfylleriutredningen föreslår också att polisman och kustbevakningstjänsteman skall ges befogenhet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov enligt 2 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov på den som framför ett fartyg eller i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Slutligen föreslås att kustbevakningstjänsteman ska få befogenhet att på samma sätt som polisman genomföra alkoholutandningsprov enligt 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov på den som är skäligen misstänkt för brott enligt 20 kap. 4 och 5 §§ sjölagen (1994:1009).

MHF:s förslag gällande lagstiftningen

MHF ställer sig bakom Rattfylleriutredningens förslag i de delar som behandlar promillegränserna och de utökade befogenheterna för polis och kustbevakning att utföra alkoholutandningsprov.

Utredningens förslag kring rättsliga aspekter för sjöfylleri är ett steg i rätt riktning, men vi anser att alltför många undantag ges. MHFs ståndpunkt är klar och enkel. Reglerna ska gälla för alla båttyper i alla vatten. Oavsett båttyp utsätter man sig själv och andra för fara vid sjöfylleri varför alla båttyper bör omfattas av lagstiftningen. Drogfylleri på sjön har inte ingått i utredningen, och därmed har inte heller någon lagstiftning på området presenterats. Droger är ett ökande problem i samhället, och vi anser att en nollgräns för droger bör införas även på sjön, liknande den som gäller för vägtrafik.

Påverkansarbete, information och kampanjer

Sjöfartsverkets ansvar för sjösäkerheten utgår ifrån regeringens mål som beskrivs i regleringsbrevet från Näringsdepartementet:

Antalet dödade och svårt skadade i handelssjöfarten till följd av olyckor under perioden 1998-2007 bör halveras. Samma mål gäller för trafiken med fiske- och fritidsbåtar. Målet för färjetrafiken och övrig passagerarsjöfart är att inga allvarliga olyckor skall inträffa. Åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns säkerhet i sjöfarten skall prioriteras. En ökad användning av teknik som främjar ett säkert sjötransportsystem skall eftersträvas.

Sjöfartsverket ansvarar också för att olycksstatistik återrapporteras till departementet:

Sjöfartsverket skall redovisa statistik över antalet dödade eller svårt skadade fördelade på handelssjöfart, fiske- och fritidsbåtstrafik, färje- och övrig passagerartrafik. Sjöfartsverket skall redovisa statistik över inspektioner och besiktningar av svenska fartyg. Sjöfartsverket skall redovisa antalet hamnstatskontroller av utländska fartyg.²³

I Sjöfartsverkets treårsplan för åren 2007-2009 anges att verket har för avsikt att fortsätta med ungefär samma inriktning på sitt informations- och påverkansarbete. Det som framför allt betonas är TV-programmet "Kasta Loss":

TV-programmet "Kasta Loss" fortsätter att utvecklas under planperioden. En bred uppslutning och många goda idéer om innehåll väntas från intressenter inom bransch och båtliv. Sjöfartsverket är huvudman för programmet, men samarbetet med vissa intressenter kommer att ökas, vilket ger större spridning och lägre kostnader för verket. Detta sätt att sprida kunskap om sjövätt, säkerhet och miljöansvar väntas ge god effekt till måttliga kostnader. Sjöfartsverkets mål att öka påverkansmöjligheterna bland annat i frågor som omdöme, hänsyn, hög fart, alkohol, utbildning, utrustning, jämställdhet och miljö bedöms som stora med denna satsning.²⁴

Nytänkandet när det gäller förmågan att problematisera fritidssjöolyckorna och att skapa metoder för att påverka fritidsbåtlivet lyser med sin frånvaro i treårsplanen. Ordet sjöfylleri finns inte ens nämnt i planen. Verket förefaller dessutom att nästan uteslutande förlita sig på att en programserie i en av de smala TV-kanalerna ska påverka fritidsbåtägarnas attityder och beteenden. Sjöfartsverket har inte bemödat sig att genomföra en målgruppsanalys av det slag som MHF menar är en förutsättning för en effektiv kommunikation till risktagare i sjötrafiken, t.ex. fortkörare och sjöfyllerister. Det har inte heller, så långt som vi har kunnat informera oss, skett någon vetenskaplig utvärdering av i vilken utsträckning programserien "Kasta Loss" har påverkat attityder och beteenden bland fritidsbåtägare samt förekomsten av olyckor förorsakade av den mänskliga faktorn.

Det finns, enligt vår mening, anledning för Sjöfartsverket att göra en kritisk självgranskning när det gäller mål och medelsanvändning för sjösäkerhetsarbetet inom fritidsbåtsektorn. Verket behöver utforma en kommunikationsstrategi i en genomtänkt process. Det finns många frågor att ställa i en sådan process. Vilka åtgärder och arbetsmetoder ger resultat? Är nuvarande ordning den optimala för att uppnå de högt ställda målen att halvera de svåra olyckorna? Vilka konkreta resultat förväntas nästa års insatser ge i form av sparade liv och minskade svåra olyckor? Hur stora är mörkertalen i statistiken gällande sjöfylleri?

²³ Näringsdepartementet, *Regleringsbrev för budgetåret 2007 avseende Sjöfartsverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer*, s. 3-4

²⁴ Sjöfartsverket, *Treårsplan 2007-2007*, s. 75

Sjöfartsverket skulle kunna lära sig mycket av Vägverkets trafiksäkerhetsarbete, trots de brister som finns även i det arbetet. En styrka i Vägverkets arbetssätt är att de större kampanjerna utvärderas vetenskapligt, t.ex. kampanjen *Don't Drink & Drive* som har granskats avseende uppnådd uppmärksamhet, budskapets upplevda trovärdighet samt påverkan av nykterhet i trafiken.²⁵

Samverkan mot sjöfylleri

För att förebygga sjöfylleri föreslår MHF att det bildas en arbetsgrupp med olika aktörer som kan arbeta på bred front med frågan. Statliga och lokala myndigheter, forskare och organisationer bör ingå i arbetet. Erfarenheter från olika typer av insatser mot rattfylleri bör tas tillvara. Forskningsinsatser är nödvändiga och resurser för detta bör avsättas och sektoransvaret för detta arbete bör klarläggas av Näringsdepartementet. Utan en målmedveten samverkan och ett samfällt strategiskt arbete kommer inte antalet dödade och svårt skadade i sjöolyckor att minska utan öka.

²⁵ Vägverket, *Effektmätning av kampanjen "Don't Drink & Drive"*. Aktiviteter i Stockholms och Gotlands län maj-juni 2005, Publikation 2005:94, Borlänge 2005