

En lärdom för båtlivet

I januari presenterade Rättsmedicinalverket en omfattande studie om samtliga dödliga drunkningsolyckor i Sverige mellan 2002 och 2021. Studien omfattar drunkningar i olika miljöer såsom badkar, badbassänger, naturliga vatten och även drunkningar vid båtoluckyor. Dock fokuserar studien endast på drunkningsfall och inte andra dödliga båtoluckyor, som kollisioner eller grundstötningar. Text: Jonas Ekblad



STUDIEN VISAR ATT män är kraftigt överrepresenterade i drunkningsolyckor, en trend som för övrigt gäller alla åldersgrupper och alla möjliga sorters olyckor – inte enbart drunkningar. Kanske är det så att män ägnar sig åt vissa aktiviteter som innebär ökade olycksrisker.

Brita Zilg, överläkare och specialist inom rättsmedicin vid Karolinska Institutet, påpekar att till och med små barn som drunknar i badkar oftast är pojkar. En teori är att föräldrar kanske inte vakar lika nära över pojkars säkerhet som flickors.

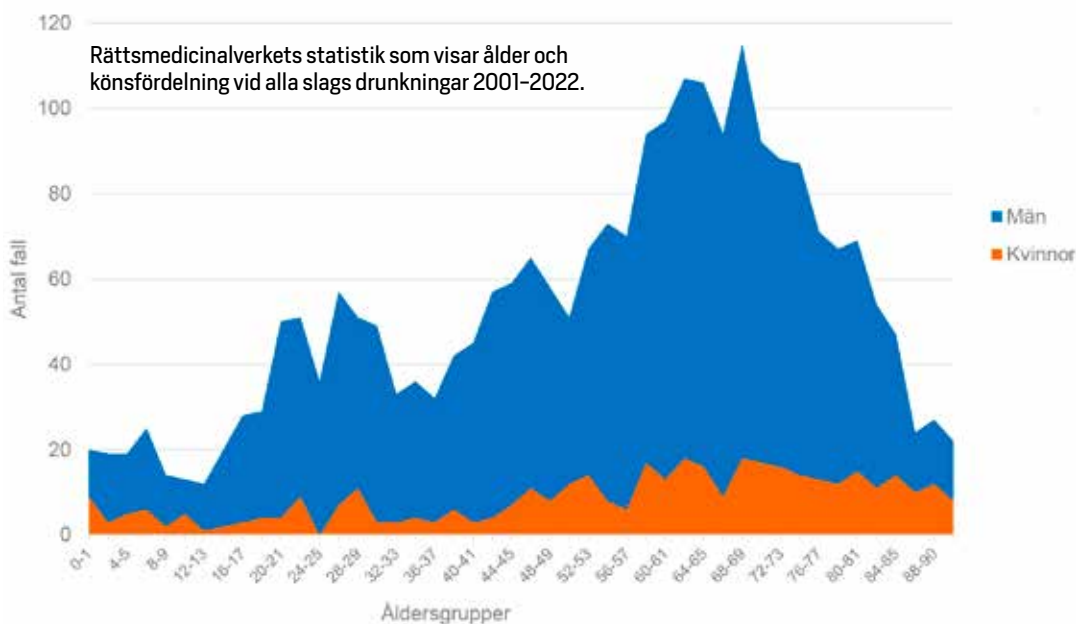
Enligt studien har män i åldersgruppen 40–69 år som färdas i båt den största risken att drunkna, ofta med alkohol i kroppen. Ändå har förekomsten av alkohol bland drunkningsoffer minskat markant sedan 2002.

BRITA ZILG HAR analyserat drunkningsolyckor bland personer under 20 år. Av dessa var inte fler än tio fall kopplade till båtliv under de 20 år som studerades.

En vanlig uppfattning är att äldre och erfarna inom båtlivet bör lära barn och ungdomar sjövätt, men studien tyder på att en del äldre män själva kan ha mycket att lära av de yngre när det gäller säkerhetsbeteende.

Drunkningsolyckorna i Sverige minskade stadigt mellan 2002 och 2012, men har sedan dess stagnerat. Detta mönster återfinns även i andra europeiska länder. Enligt Sjösäkerhetsrådets statistik har antalet omkomna i fritidsbåtsolyckor (inte enbart drunkning) halverats under samma period. Medelvärdet har sedan 2018 legat på omkring 22 omkomna per år, men siffrorna varierar mellan åren och påverkas av slumpen.

En viktig insikt är att personer med icke-svenskt ursprung är



överrepresenterade i drunkningsstatistiken, särskilt barn och unga vuxna. För åldersgruppen 10–19 år är risken att drunkna sju gånger högre för personer med icke-svenskt ursprung. Detta pekar på behovet av riktade informationsinsatser för grupper som saknar erfarenhet av fritidsbåtliv eftersom en del av dessa personer kommer nog, vad det lider, att börja ägna sig åt fritidsbåtliv.

Svenska Livräddningssällskapet använder drunkningsstatistik

som ett verktyg för att påverka både beslutsfattare och allmänhet. Mikael Olausson, generalsekreterare för organisationen, framhåller vikten av samarbetet med Rättsmedicinalverket:

– Tack vare denna studie har vi nu en stark grund för att utveckla vårt arbete. Det här är en "game changer" för att skapa ett Sverige fritt från drunkning.

– Studien ger insikter i drunkningsolyckor och pekar på vikten av fortsatt arbete för ökad sjösä-

kerhet. För båtlivet handlar det inte bara om att lära ut sjövätt till barn och unga, utan även om att äldre generationer reflekterar över sina egna säkerhetsvanor. Med riktade insatser och ökad kunskap kan vi tillsammans bidra till att få ner drunkningstalen ännu mer.

Forskningen presenterades under ett webbsant presseminarium som finns tillgängligt på www.rmv.se. Där kan även den fullständiga studien laddas ner. ☑



Illustration: Lilo Media.

Redundans för säkerhet

NÄR JAG VAR 14 år var jag ett bortskämt barn som hade fått en OK-jolle av mina föräldrar.

Första sommaren gick ett roderbeslag sönder och behövde svetsas. Jag åkte till ett litet närbeläget båtvarv i skärgården där jag fick hjälp. Varvsägaren var mer än dubbelt så gammal som jag – över 30 – men han och hans fru bjöd på kaffe och berättade om livet i skärgården. Han var nog den enda varvsägaren i skärgården som hade pluggat matematik på universitetet. Vi kom att prata om saker som går sönder och om säkerhet, och han använde ett ord jag inte hört tidigare: Redundans.

Han förklarade att han lärt sig från de gamla skärgårdsborna att om man ger sig ut i en eka utan motor, då ska man ha med sig en reservåra. En åra kan faktiskt gå av, och det kan även

hända att man tappar en åra när man fiskar eller gör något annat.

En åra i reserv, det är redundans. Tyvärr är begreppet inte helt entydigt. Svenska Akademiens ordlista förklarar det som "överflöd av information; övertydlighet". Wikipedia ger en mer detaljerad beskrivning där det bland annat står: "Ordet används även för tekniska system som av säkerhetsskäl har fler komponenter som kan ersätta varandra vid driftsproblem." Det stämmer ju på pricken med den extra åran. Eller hur?

Redundans är ett begrepp som inte så ofta dyker upp på navigationskurser eller i kunskapskraven för Förar- eller Kustskepparintyg. Men jag tänker börja använda det oftare och ska återkomma med fler exempel på redundans inom fritidsbåtlivet. Det finns en hel del.

ocean SIGNAL

BLI SÄKRARE TILL SJÖSS!



rescueME MOB2 är världens minsta personliga nödsändare som kan skicka din position via AIS till båtar i närheten. Den skickar även positionen via DSC (kanal 70) till alla båtar med VHF-radio.

MOB2 monteras i en uppblåsbar flytväst. Den aktiveras automatiskt när flytvästen blåser upp, och positionen skickas ut i minst 12 timmar tills du stänger av din MOB2.

MOB2 blinkar också med vitt och infrarött ljus när den är aktiverad.

I appen Ocean Signal ser du enkelt hur din MOB2 mår och att den fungerar som den ska.

MOB2 är godkänd enligt de nya klass M-reglerna.



rescueME PLB3 är en personlig nödsändare som skickar din position både till båtar via AIS samt direkt till räddningstjänsten via satellit.

Den skickar också en pejsignal på den internationella nödfrekvensen 121.5 MHz samt blinkar med vitt och infrarött ljus när den är aktiverad.

PLB3 kan monteras i en uppblåsbar flytväst. Då aktiveras den automatiskt när flytvästen blåser upp. Positionen skickas ut i minst 24 timmar tills du stänger av din PLB3.

När räddningstjänsten tagit emot larmet blinkar din PLB3 blått (RLS).

I appen Ocean Signal ser du enkelt hur din PLB3 mår och att den fungerar som den ska.

Jonas Ekblad har skrivit och fotograferat för båttidningar sedan början av 80-talet. Det blev tio år i Vi Båtagare och sedan ungefär 20 år i På Kryss. Därefter uppehåll i tidningsskrivandet för en tjänst som analytiker under nio år på Transportstyrelsen. Där gick arbetet huvudsakligen ut på att analysera fritidsbåtolyckor.

Dessutom har Jonas varit ledare för ett tresiffrigt antal navigationskurser, skrivit läroböcker i navigation och sjömanskap samt andra närliggande ämnen.

