

Sjövett bland fritidsbåtförare

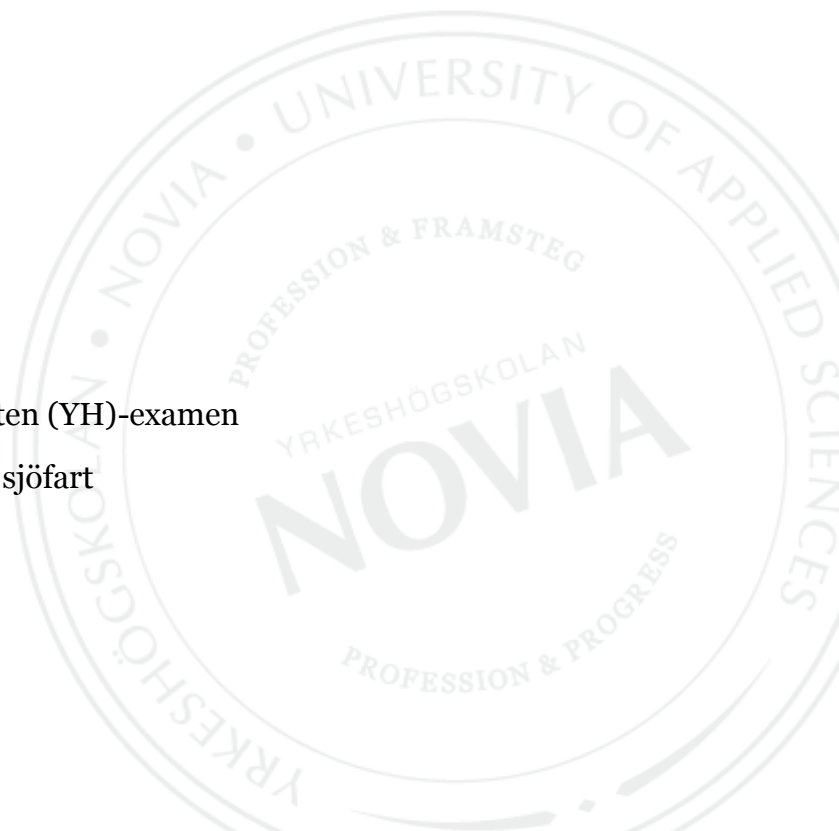
Attityden till sjövett och gott sjömanskap

Casper Carla

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen

Utbildningsprogram inom sjöfart

Åbo 2017



EXAMENSARBETE

Författare: Casper Carla

Utbildningsprogram och ort: utbildning i sjöfart, Åbo

Inriktningalternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Ritva Lindell

Titel: Sjövett bland fritidsbåtförare

Datum 15.03.2017

Sidantal 29

Bilagor 1

Abstrakt

Syfte med undersökningen är att kolla upp vad fritidsbåtförare har för attityd till sjövett inom skärgårdshavet, inte endast hos sig själva utan också överlag bland andra fritidsbåtförare. En säker sjöresa är det alla strävar efter då de framför sin båt i skärgården, i en farled i skärgården rör sig alla sorters båttyper med olika syften.

Metoden jag använde mig av i undersökningen är kvantitativ för att få fram fritidsbåtförarnas åsikter, intervjuer med yrkesfolk samt artiklar med åsikter hos olika sorters båtförare är sånt jag lyfter fram i undersökningen.

Frågeformuläret jag använde var baserad på en internetjänst där varje fråga måste svaras för att komma vidare. Resultatet jag fick var positivt överraskande då det kom fram att så många har avlagt en examen inom sjöfart samt att fritidsbåtförarna har en god attityd bland sig själva och andra i skärgården. Att det finns ett gott förtroende för de finska myndigheterna som övervakar båttrafiken är ett bevis på en säker miljö för alla inblandade.

Språk: Svenska

Nyckelord: Sjövett och gott sjömanskap

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Casper Carla

Koulutsohjelma ja paikkakunta: Utbildning i Sjöfart, Turku

Suuntautumisvaihtoehto/syventävät opinnot: Merikapteeni YH

Ohjaaja: Ritva Lindell

Nimike: Merimiestaito vapaa-ajan veneilijöillä

Päivämäärä 15.03.2017

Sivut 29

Liitteet 1

Tiivistelmä

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää millainen käsitys vapaa-ajan veneilijöillä on merimiestaidosta Saaristomerellä, ei ainoastaan heillä itsellä vaan myös yleisesti vapaa-ajan veneilystä. Jokainen pyrkii turvalliseen merimatkaan veneilessä saaristossa, väylillä joissa liikkuu kaikenlaisia vene- sekä laivatyyppisiä eri tarkoituksin. Käyttämäni metodi tutkimuksessa on kvantitatiivinen, jotta saisin tutkittua vapaa-ajan veneilijöiden mielipiteitä, ammattilaisten haastatteluja sekä artikkeleita erilaisten veneilijöiden mielipiteistä, näitä asioida haluan tuoda esille tutkimuksessa. Kyselylomakkeen perustuu nettipalveluun, jossa jokaiseen kysymykseen on vastattava siirtyäkseen eteenpäin. Olin positiivisesti yllättynyt tuloksesta, koska tuli esille että moni oli suorittanut jonkinlaisen tutkinnon merenkulkualalta ja että vapaa-ajan veneilijöillä on myönteinen asenne itsestään ja muilta veneilijöiltä saaristossa. Veneilijöillä on myös suuri luottamus suomalaisiin viranomaisiin, jotka valvovat vene- ja laivaliikennettä, ja se on osoitus siitä että veneily on turvallista kaikille osapuolille.

Kieli: Ruotsia

Avainsana: Merimiestaito

BACHELOR'S THESIS

Author: Casper Carla

Degree program: Maritime studies, Turku

Specialization: Master Mariner

Supervisor: Ritva Lindell

Title: Seamanship with pleasure vessel drivers

Date 15.03.2017

Number of pages 29

Appendices 1

Summary

The purpose of the research was to have a closer look into what type of attitude pleasure boaters have when it comes to seamanship in The Archipelago Sea. Not only when it comes to themselves but also among other pleasure boaters. A safe voyage is what everyone is looking for when taking out their boat on water, within one fairway in the archipelago there are all types of boats with different intentions/purposes. In order for me to be able to get the pleasure boaters opinions I used a quantitative method. In my research I am highlighting interviews with professionals as well as articles with opinions and different point of views among boaters.

The survey I had was based on a website where each question had to be answered in order to continue. The result I got was positively surprising when it became clear that so many has a degree in navigation as well as that the pleasure boaters have a good attitude among themselves as well as others in the archipelago. That there exists good reliance for the Finnish authorities monitoring the boating is a proof of safe environment for everyone involved.

Language: Swedish Keyword: Seamanship

Innehållsförteckning

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Inledning..... | 1 |
| 2 | Skärgården och dess närområden | 1 |
| 2.1 | Syfte med undersökningen | 1 |
| 2.2 | Tidigare forskning inom ämnet..... | 2 |
| 2.3 | Tillvägagångssätt i undersökningen..... | 2 |
| 2.4 | Begränsning av undersökningens områden | 3 |
| 2.5 | Olika båttyper i en och samma farled | 3 |
| 2.6 | Körkort och säkerhet till sjöss | 3 |
| 3 | Trafikverket i Finland..... | 4 |
| 3.1 | Säkerhetsinformation till båtförare..... | 4 |
| 3.2 | Gott sjömanskap..... | 4 |
| 3.3 | Sjövett..... | 5 |
| 3.4 | Sjövägsregler inom skärgården..... | 5 |
| 4 | Fartyg och fritidsbåtar inom samma farled | 6 |
| 4.1 | Yrkesmänniskor i Skärgårdshavet | 7 |
| 4.2 | En lots i Åbolands skärgård | 7 |
| 4.2.1 | Fritidsbåtar i farleden | 7 |
| 4.2.2 | Fartygets skugga..... | 8 |
| 4.2.3 | Lekande runt omkring fartyg | 8 |
| 4.2.4 | Körkort och kurser | 8 |
| 4.3 | Befälhavare på förbindelsebåt i Åbolands skärgård..... | 9 |
| 4.3.1 | Fritidsbåtar i farleden | 9 |
| 4.3.2 | Lekande runt omkring fartyget..... | 10 |
| 4.3.3 | Olika väderförhållanden..... | 10 |
| 4.3.4 | Körkort och kurser | 10 |
| 4.4 | Sjöbevakare i Skärgårds havet..... | 11 |
| 4.4.1 | Fritidsbåtar i farleden | 11 |
| 4.4.2 | Lekande på havet..... | 12 |
| 4.4.3 | Olika väderförhållanden..... | 12 |
| 4.4.4 | Körkort och kurser för en säkrare sjöfart..... | 13 |
| 5 | Frågeformuläret..... | 13 |

| | | |
|-----|--|----|
| 5.1 | Fråga 1: Har du kört fritidsbåt och fungerat som båtens befälhavare i skärgården?..... | 13 |
| 5.2 | Fråga 2: Har du gjort en kurs inom sjöfart någonsin? | 14 |
| 5.3 | Fråga 3: Ser du dig själv som kunnig av sjövägsregler?..... | 14 |
| 5.4 | Fråga 4: Har du upplevt en "nära ögat" situation till sjöss någonsin?..... | 15 |
| 5.5 | Fråga 5: Hur tycker du att kunnande av sjövägsregler är till sjöss överlag? 15 | |
| 5.6 | Fråga 6: Alkoholgränsen är en promille till sjöss, vad tycker du om det? | 16 |
| 5.7 | Fråga 7: Är gott sjömanskap något som saknas bland andra båtförare? Gott sjömanskap = visar hänsyn, hjälper till och tar ansvar | 16 |
| 5.8 | Fråga 8: Tycker du myndigheter gör tillräckligt för att övervaka att båtförare följer sjövägsreglerna till sjöss? | 17 |
| 5.9 | Fråga 9: För en säkrare sjöfart, vad tycker du lösningen är? | 17 |
| 6 | Analys av svaren | 18 |
| 7 | Avslutning och diskussion | 20 |
| 8 | Källförteckning..... | 21 |

Bilageförteckning

Bilaga 1

Enkät: Sjövett bland fritidsbåtförare

1 Inledning

Sjövett bland fritidsbåtförare är grunden till detta examensarbete då Ilmari Artto tidigare skrev sitt examensarbete om behovet av körkort inom framförande av fritidsbåtar. Hans undersökning går ut på att granska behovet av ett körkort även till sjöss samt inställningen till det. Arbetet fick mig att fundera på att hur är attityden till just sjövett bland fritidsbåtförarna själva.

Fritidsbåtarna blir bara större, snabbare och utrustningen blir också modernare. Förarna till båtarna är av alla åldrar i olika typer fritidsbåtar.

Då jag även själv arbetat som styrman och utkik då fartyget har navigerat genom skärgården eller i närheten av den har det flera gånger uppstått situationer där fritidsbåtförare inte följt sjövägsreglerna och satt sig själva i situationer där det har kunnat gå mycket värre, men från fartygets sida har man lyckats undvika situationerna på olika sätt.

2 Skärgården och dess närområden

I ett område som skärgården samt dess närområden trafikerar flera olika sorters båtar med olika syften inom till exempel transport och nöjestråfik. Vi kör alla i en och samma farled, vissa med en sjökaptens utbildning i ett fraktfartyg och andra med en ny segelbåt man är ute och seglar med för första gången.

Farosituationer kan uppstå då inte alla parter är medvetna om sjövägsreglerna som gäller till sjöss då man rör sig med båt i skärgården. Skärgården som område har utmärkta farleder där man kan röra sig säkert utan att stöta på grund, för att alla skall passera genom en farled säkert krävs det att sjövägsreglerna följs.

2.1 Syfte med undersökningen

Undersökningens syfte är att komma fram till vad fritidsbåtförarna har för attityd till sjövett bland sig själva och andra som rör sig i skärgården. Flera av förarna har i något skede av sitt liv gjort en kurs inom sjöfart, andra har lärt sig på egen hand och kanske på det sättet blivit informerad av regelverk som gäller inom sjöfarten.

2.2 Tidigare forskning inom ämnet

Tidigare forskning i ämnet gjorde Ilmari Artto år 2015. Han gjorde sitt examensarbete *Veneajokortin tarpeellisuus Suomessa* eller på svenska nödvändigheten av ett körkort till sjöss, ett beställningsarbete han fått av trafiksäkerhetsverket i Finland. Han tog upp frågor som handlar allmänt om inställningen hos människor till ett krav av körkort till sjöss och hur det skulle införas. (Artto, 2015)

Resultatet han kom fram till är att 57 procent av de tillfrågade tyckte det vore en bra idé med att införa ett körkort till sjöss, men hur det skulle införas hade flera svårt att svara på. I resultatet kom det även fram att vidare forskning inom ämnet kan vara nödvändigt. (Artto, 2015)

Informationen inom sjövätt och gott sjömanskap är tagen från Trafikverkets hemsida, de internationella sjövägsreglerna och sjölagen från 1994. Artiklarna är hämtade från Google Scholar där begreppen gott sjömanskap (103 resultat) och sjövätt (24 resultat) medan nyhetsartiklar är hämtade från svenska.yle.fi och Sjöfartstidningen.se där samma sökord användes. För vetenskapliga artiklar används EBSCO host där resultaten med sökorden gott sjömanskap (0 resultat) och sjövätt (0 resultat) användes.

2.3 Tillvägagångssätt i undersökningen

Undersökningen av kunnande inom sjövätt bland fritidsbåtförare har jag gjort genom att läsa flera artiklar inom ämnet och analyserat dem med den kvantitativa metoden. Artiklarna har en stor del bestått av personer som blivit intervjuade som sagt sin åsikt. Personerna har varit i olika branscher inom sjöfarten, bland annat fartygsbefäl, båtpolis och fritidsbåtförare.

Enkäten som användes i undersökningen är baserad på internettjänsten www.webbenkater.com där man kan bygga upp ett eget frågeformulär. Frågeformuläret baseras på 5000 svar per månad. För en fråga får man ett svar och frågeformuläret baserar sig på nio olika frågor. $5000/9=555$ personer hade möjlighet att svara på frågorna.

Frågeformuläret är riktad till alla som kör eller kört fritidsbåt i skärgården oavsett ålder eller kön. Personer som åker som passagerare i en fritidsbåt har också möjlighet att svara på frågeformuläret.

För att uppnå den mängd svar som var möjligt valde jag att dela ett inlägg på Facebook där enkätens frågeställning beskrevs och vad den kommer att användas till. Med hjälp av andra vänner som också delade inlägget fick jag enkäten vidare till fler fritidsbåtförare som rör sig i skärgården.

De personer som svarade på frågeformuläret är utspridda över hela svenskfinland men rör sig med fritidsbåt i den finska skärgården.

Metoden jag använde för att få fram vad en lots, befälhavare på förbindelsebåt och en sjöbevakare har för åsikter om fritidsbåtförarnas beteende i skärgården var en data insamlings metod där jag intervjuade dem om deras personliga åsikt.

2.4 Begränsning av undersökningens områden

Undersökningen är begränsad till skärgårdshavet samt dess närområden i Finland. Den är riktad till de båtförare som framför sina fritidsbåtar inom dessa områden. Utanför finska gränsen då man befinner sig på internationellt vatten eller andra länders vattenområden gäller samma sjövägsregler, men andra begränsningar kan finnas inom olika områden som jag inte har tagit hänsyn till.

2.5 Olika båttyper i en och samma farled

Farleder inom Åbolands skärgård är väl trafikerade, inom en och samma trånga farled kan det finnas tiotals båtar, till exempel två 170 meters passagerarfartyg, 15-åringar som kör med 20 meters motorbåtar och även personer som druckit alkohol och är under den lagliga gränsen som är en promille i finska vatten då man framför en fritidsbåt. Alla dessa varianter av sjöfarare är där helt lagligt och visst kan allting gå bra och ingenting farligt händer, men oftast när det händer något är det på grund av den mänskliga faktorn som uppfattar situationer fel oftast i brist på kunskaper samt gott sjömanskap. (Virta, 2016)

2.6 Körkort och säkerhet till sjöss

Säkerhet är en sak som diskuteras mycket i dagens läge, man försöker begränsa allting med motivationen att det blir säkrare på det här sättet. Ifall alla hade ett körkort när de framför sin båt i skärgården skulle då olyckorna minska drastiskt?

Enligt Helsingfors båt polis Richard Vaenerberg löser inte kravet på körkort till sjöss de farosituationer som uppstår utan allmänt kunnande av sjövätt och gott sjömanskap där man är medveten om de faror som finns när man befinner sig i trånga farleder borde räcka. (Uusikylä, 2014)

3 Trafikverket i Finland

Trafikverket är en myndighet i Finland som ansvarar över säkerheten, certifiering och miljön inom finsk transport. På trafikverkets hemsidor hittar man information till båtförare av alla dess slag om vilka lagar samt föreskrifter som gäller inom sjöfart. (Trafiksäkerhetsverket, ei pvm)

3.1 Säkerhetsinformation till båtförare

Befälhavaren eller innehavaren över båten är den som är ansvarig över att båten är rätt utrustad enligt de bestämda besiktnings certifikatet över just den båten. Beroende på motorns storlek samt båtens storlek är det bestämt hur många personer som får åka med den och vad för utrustning båten måste ha ombord. Det uppmanas också till att det lönar sig att vara nykter när man beger sig ut på sjön. (Trafisäkerhetsverket, 2011)

3.2 Gott sjömanskap

Detta begrepp används flitigt inom sjöfarten, det dyker fram i lagstiftningen samt undersökningar av olyckor som hänt till sjöss. Vad det till stor del är att det berättar om hur du ska som människa bete dig till sjöss.

Ett fartyg eller en fritidsbåt oberoende storlek har en person som är i ansvar för båtens framfart och denna person är befälhavaren. Befälhavaren har enligt sjölagen ett visst ansvar ombord var begreppet ”gott sjömanskap” också dyker upp. I grund och botten menar man med gott sjömanskap att båten framförs enligt alla krav och föreskrifter som gäller och att befälhavaren handlar efter sin utbildning eller kunskap så gott han eller hon kan. (Trafiksäkerhetsverket, 2014) (justitieministeriet, 1994)

Med gott sjömanskap anses till exempel:

- Båten framförs säkert med tanke på vädret
- Säker kurs och fart enligt område samt situation
- Båten och utrusningen är underhållen

- Man tar i beaktande andra båtar runt omkring en, miljön och situationer som kan dyka upp som man enligt lag måste agera till (Trafiksäkerhetsverket, 2014)

3.3 Sjövett

Begreppet sjövett handlar till skillnad från gott sjömanskap mer om vad reglerna säger hur du ska bete dig till sjöss. Det är mer om ansvar om dig själv samt din besättning. Till sjövett hör bland annat att du är medveten om sjövägsreglerna och framför din båt säkert enligt dem. (Trafiksäkerhetsverket, 2014)

De internationella sjövägsreglerna är till för att förhindra kollisioner till sjöss. Den version som man använder i dagens läge är uppbyggd år 2008 där de flesta föreskrifter är från föredraget från 1972. (IMO, 1972)

Som befälhavare ombord har du ett visst ansvar och skall agera därefter för allas säkerhet och det är din skyldighet att göra det. (Trafiksäkerhetsverket, 2014)

3.4 Sjövägsregler inom skärgården

Inför sommaren 2013 påminde Trafiksäkerhetsverket tillsammans med segling och båtsport i Finland allmänt om sjövägsreglerna till fritidsbåtförare. Inför sommaren ökar fartygstrafiken och även fritidsbåtstrafiken, då är det viktigt att alla är medvetna av de sjövägsregler som gäller inom sjöfarten. Till skillnad från vägtrafiken har man inom sjöfarten ingen förkörsrätt utan där talar man om väjningsplikt. Väjningsreglerna är inte begränsade till farleder utan de gäller över allt. Kort sagt om reglerna:

- Den båt med lättare styrförmåga skall hålla undan för de som har svår styrförmåga
- Den båt som kör om en annan skall göra det säkert så att man inte stör eller skadar den omkörande
- Då motorbåtar möts väjer båda till styrbord
- Då två båtar med korsande kurs möts väjer den som har den andra på sin styrbordssida, väjningen skall ske i god tid samt tydligt
- En motorbåt skall väja för en segelbåt ifall den seglar, kör segelbåten för motor räknas den som en motorbåt

- Då segelbåtar måste väja för varandra är det beroende på varifrån man har vinden in på sina segel
- Alla slags båtar skall hålla undan för fartyg som har begränsad styrförmåga. Det kan vara på grund av en trång farled eller fartygets djupgående
- Ifall du inte är väjningsskyldig skall du hålla din kurs och fart. Ifall inte den väjningsskyldige väjer gör du någon sorts handling för att undvika kollision

På dessa regler kommer man långt för en säker sjöresa för alla som rör sig omkring i skärgården. (Trafiksäkerhetsverket och Segling och båtsport i Finland, 2013)

4 Fartyg och fritidsbåtar inom samma farled

Farlederna och havet är till för oss alla som kör båtar och alla är vi där för att dela på det. Fartygen med erfarna bryggbefäl navigerar genom skärgården och håller ständigt utkik över andra som befinner sig där. Alla som befinner sig med båt i skärgården har som mål att anlända tryggt till hamnen. En farled känns för en fritidsbåt oftast mycket bred och säker att navigera i, men för ett stort fartyg som kör i en hög hastighet kan det lätt kännas tvärtemot. (Sjöström, 2014)

Vad bryggbefälen säger som navigerar i skärgården är oftast att fritidsbåtarna håller sig undan för de större fartygen. Från fartygets sida ser man ibland fall där fritidsbåtförarna enkelt kunde göra en liten annan manöver i god tid för att sätta sig själva i en mycket säkrare situation, men istället försöker man till exempel korsa fartygets för med en liten marginal. Situationen som uppstår ser väldigt olika ut för de båda parterna, från fartygets sida kan det hända att fritidsbåten blir i en skugga av självaste fartyget så att inte befälet ser den medan från fritidsbåten ser man att allting går klart. Situationer som denna kan leda till katastrofala följder ifall fritidsbåten får motorstopp eller dylikt då den befinner sig i denna skugga sett från fartyget. En befälhavare säger att under sommarmånaderna då trafiken är som störst händer situationer som denna dagligen att fritidsbåtförarna äventyrar sin egen säkerhet. (Sjöström, 2014)

En annan vanlig situation i farlederna är fritidsbåtar som befinner sig mitt i farleden även om de gick att köra vid utkanten riktigt bra. Från fartygets sida ser man det långt före och hoppas att fritidsbåten väjer undan i god tid. Då fritidsbåten inte gör det måste man från

fartygets sida oftast använda ljudsignaler som lätt kan skrämman upp fritidsbåtföraren som man sedan ser att gör hastiga vājningar som också kan sluta dåligt. (Sjöström, 2014)

4.1 Yrkesmänniskor i Skärgårdshavet

I Åbolands skärgård krävs det av fartygets befäl att antingen ha lotsnings rättighet eller ta lots för att navigera sitt fartyg in till hamn. Lotsträckan börjar vid finska Utö och sträcker sig fram hela vägen till hamn utan lotsbyte.

Skärgårdsfärjorna och förbindelsebåtarna som trafikerar i skärgården krävs det av befälhavaren att ha inrikesskepppar behörighet eller motsvarande utbildning för att framföra fartyget.

Sjöbevakarna har egen utbildning samt behörigheter beroende på farkosterna de framför i sitt arbete.

4.2 En lots i Åbolands skärgård

Ahlbäck har arbetat som lots i Åbolands skärgård sedan 1991. Under sommarmånaderna då trafiken är som störst upplever han ”nära ögat” situationer åtminstone en gång, det samma gäller för de andra lotsarna. Med ”nära ögat ” situationer anser han då fartyget måste göra en extra onödig manöver för att undvika kollision med en fritidsbåt. Farlederna är inte så breda så en onödig manöver vill man undvika då det extra utrymmet är väldigt begränsat.

Fritidsbåtförarna tänker inte alltid att även fartyg kan ha höga hastigheter. Hastighetsbegränsningar finns det i skärgården, men ett roll on – roll off fartyg kan till exempel ha hastigheter upp till 20 knop som man inte lätt lägger märke till på grund av storleken av fartyget. (Ahlbäck, 2016)

4.2.1 Fritidsbåtar i farleden

För en fritidsbåt med ett djupgående runt en meter kanske inte nödvändigtvis behöver köra i en farled, men eftersom farleder är ut märkta och på det sättet lätta att följa också med hjälp av elektroniska navigations hjälpmedel underlättar de sjöresan. De moderna navigations hjälpmedel som finns visar tydligt var man kan köra och var man inte kan köra. Det gör också pappers sjökort som inte används lika mycket i dagens läge som också

är ett säkert alternativ och bra att kunna använda ifall de elektroniska systemen slås ut. (Ahlbäck, 2016)

Både segelbåtar och motorbåtar som rör sig längs med en farled kan lätt glömma bort att fartyg också rör sig där i samma riktning. Personer som sitter inne i fritidsbåtar omringat av ett kapell glömmar ibland bort att kolla bakåt och se vad som händer där. En orsak till det är att kapellet skymmer utsikten bakåt och ljudet från motorn gör att man inte hör lika bra ifall ett fartyg ger en ljudsignal för att varna fritidsbåten. (Ahlbäck, 2016)

4.2.2 Fartygets skugga

Ett fartyg där bryggan är i aktern kan fören skymma utsikten betydligt och skapa en skugga där man inte ser med ögonen vad som finns där. Denna skugga kan vara upp till en sjömil beroende av fartygstyp. (Ahlbäck, 2016)

Situationer där fritidsbåtar blir i denna skugga är besvärliga för lotsen då han eller hon inte har ögonkontakt med fritidsbåten. Vid dessa situationer ger man oftast en ljudsignal för att varna. En till farosituation kan hända ifall fartyget också behöver svänga och fritidsbåten svänger åt samma håll. För en motorbåt med högre hastigheter går det snabbare att fara undan, men för segelbåtar som seglar tar vājningen betydligt längre tid. Då ögonkontakt saknas med fritidsbåten under dessa situationer kan vara stressigt åt bryggbefälet. (Ahlbäck, 2016)

4.2.3 Lekande runt omkring fartyg

Vattenskotrar är oftast de som vill leka i fartygets vågor genom att köra fullt in i dem och hoppa över till följande våg. Vågorna de hoppar i är de som uppstår bakom fartyget och på det sättet utsätter inte de sig själva i fara. Från fartygets sida kan det upplevas som störande då man inte gärna vill ha någon sorts båttyp allt för nära fartyget.

Lekande kring fartyg var betydligt vanligare förr än vad det är i dagens läge. Allmänt kunnande av gott sjömanskap och sjövätt har kanske bidragit till den förändring? (Ahlbäck, 2016)

4.2.4 Körkort och kurser

Idag finns det olika kurser inom sjöfart man kan göra frivilligt. Inom hobbyn eller arbete kan kurser vara ett krav. Dessa kurser är oftast väldigt teoretiska och dyra att avlägga.

Körkort för fritidsbåtförare tycker Ahlbäck är en bra idé ifall kursen inte är så dyr utan håller en rimlig prisnivå så att alla har chans att göra den. För olika båtstorlekar borde det vara olika krav. En kurs borde avläggas för att få kortet och innehållet borde hålla sig till en allmän nivå att man inte fördjupar sig allt för mycket på teoretiska saker. Bondförnuft hur man betar sig i skärgården är någonting som borde läras ut på kursen tillsammans med manövrering av båtar, meteorologi för väder och vind spelar en stor roll och att man lär sig beakta andra båtar. Med andra ord gott sjömanskap och sjövätt. (Ahlbäck, 2016)

4.3 Befälhavare på förbindelsebåt i Åbolands skärgård

Jan ”Bambu” Eriksson arbetar på skärgårdsfärjan m/s Viken som trafikerar i Åbolands östra skärgård. Där har han nu arbetat lite på ett år då han tidigare arbetade på färjorna som trafikerar till och från Nagu.

Under sommarmånaderna upplever han ”nära ögat” situationer ett par gånger på ställen där farlederna är bredare men också där de är smalare. Vid trånga farleder är det besvärligt för där är det väldigt begränsat var man kan köra och det gör situationen mycket mer utmanande.

Segelbåtarna är väl medvetna om sina rättigheter då seglen är uppe, men glömmer lätt bort olika skyldigheter de har i trånga farleder tillsammans med fartyg som måste befinna sig mitt i farleden på grund av sitt djupgående. (Eriksson, 2017)

4.3.1 Fritidsbåtar i farleden

Farlederna m/s Viken trafikerar i är på vissa ställen väldigt rymliga, men på ställen där de är som smalast är det endast m/s Viken själv som rymms. Både motorbåtar och segelbåtar som rör sig inom dessa områden är medvetna om grundreglerna inom sjövätt men då det kommer till trånga farleder kan det bli missförstånd. (Eriksson, 2017)

Segelbåtarna skall hålla sig undan fartyg i trånga farleder och detsamma gäller motorbåtar. För segelbåtar som seglar kan detta lätt glömmas bort för att där farleden är bredare och rymligare är det de motordrivna fartygen som skall hålla sig undan för seglande segelbåtar. (Eriksson, 2017)

Farleden mellan Pargas och Nagu färjfäste är under sommartid väldigt trafikerad av alla typers fritidsbåtar. Där gäller det att ha ständigt utkik och följa med vad fritidsbåtarna gör och inte gör för en säker sjöresa. (Eriksson, 2017)

Jan har en gång varit med om en krock med en segelbåt där segelbåten sjönk på tio sekunder. Krocken skedde att fartyget körde rakt på och gjorde ett stort hål i segelbåten, besättningen på segelbåten lyckades alla säkert ta sig i jollen de drog bakom. Detta fall blev 100% segelbåtens fel efter myndigheternas granskningar. (Eriksson, 2017)

4.3.2 Lekande runt omkring fartyget

Av förbindelsebåtarna blir det inte så stora vågor att människor söker sig till dem för att leka med sina båtar. Det är mest människor på olika öar som brukar fara och simma då fartygen passerar ön på ganska nära håll och skapar ett mindre svall. (Eriksson, 2017)

Inget lekande runt omkring fartygen varken förr eller nu är sådant att det skulle störa fartygets navigering eller säkerhet. (Eriksson, 2017)

4.3.3 Olika väderförhållanden

Vid dimma är det oftast utamande för alla fartygtyper att navigera i, ifall man har radar underlättar det massor. Fritidsbåtar är sällan utrustade med radar utan oftast endast en navigerings plotter där det tydligt syns var du befinner dig, detta gör det lättare för fritidsbåten av navigera i dimma. Problemet uppstår då man kör mitt i farleden för att vara på den säkra sidan för sin egen del. (Eriksson, 2017)

Fartygen som också kör i samma farled är utrustade med radar och lägger märke till fritidsbåten och måste hålla sig undan den för att undvika kollision. Förbindelsebåtarna brukar köra på sidan av farleden och ibland även utanför faleden vid tät dimma för att undvika närsituationer med fritidsbåtar. För fritidsbåtens del är det bra att fartyg utrustade med radar ser dem och håller sig undan då de inte själva vet vem annan befinner sig i deras närhet då sikten är begränsad. (Eriksson, 2017)

Även vid goda väder förhållanden då sikten är bra kan fritidsbåtförare utsätta sig i fara vid situationer där man använder sig av autopilot och gör någonting annat under tiden autopiloten kör båten. Vid dessa situationer måste förbindelsebåtarna ge ljudsignaler för att få den andres uppmärksamhet. (Eriksson, 2017)

4.3.4 Körkort och kurser

Kurser inom sjöfart och för ett körkort är någonting som inte möjliggör gör sjöfarten säkrare. Gott sjömanskap är sådant man lär sig då man rör sig inom skärgården och sjövätt

är människor medvetna om. Det viktigaste vore att man tar hänsyn till varandra då man rör sig på havet både för sin egen säkerhet och andras. (Eriksson, 2017)

Kurser för fritidsbåtförare är lite som sjökaptens utbildningen, du blir inte sjökaptan bara för att du gjort utbildningen. Med erfarenhet kommer även gott sjömanskap och då du väl lär dig vad det betyder och innebär klarar man sig bra inom skärgården då man framför sin fritidsbåt. (Eriksson, 2017)

4.4 Sjöbevakare i Skärgårds havet

Sjöbevakarna i Finland är en myndighet som hör till gränsbevakningsväsendet vars uppgift är att övervaka Finlands gränser. Fysiskt övervakande av havsgränsen är inte sjöbevakarnas huvudsyssla utom samarbete med flera andra myndigheter hör till deras arbete där bland annat övervakning av sjötrafiken inom skärgården hör till. (Gränsbevakningsväsendet, ei pvm)

Andersson har 21 års arbetserfarenhet bakom sig som sjöbevakare, idag är han stationerad på Mariehamns sjöbevakningsstation. Inom hans arbetsuppgifter hör det bland annat till att övervaka sjötrafiken inom skärgårdshavet till exempel från en av deras patrulleringsbåtar.

Olika varianter av ”nära ögat” situationer upplever han som sjöbevakare ganska ofta, inte endast sig själv i en sådan situation utan mycket sånt han ser då de är ute och övervakar sjötrafiken. (Andersson, 2017)

4.4.1 Fritidsbåtar i farleden

Med sjöbevakarnas patrulleringsbåtar kan man nästan köra i varje farled i skärgårdshavet. De har olika båtar beroende på vad deras uppgift är.

Under en vanlig sommardag rör sig alla typerns fritidsbåtar i skärgården och de flesta vill hålla sig till en farled eftersom det är där det är säkert att köra för att undvika grundstötningar. På de ställen det inte finns hastighetsbegränsningar kan dagens moderna båtar hålla väldigt höga hastigheter ifall man vill. Som förare till båten måste man då vara väldigt noggrann med att följa med vad andra båtar gör för att säkert ta sig framåt, ifall en snabb väjningsmanöver måste göras kan det hända att dit man svänger är någon annan som du också måste väja för. Då man missbedömer situationer kan det leda till olika farosituationer. (Andersson, 2017)

Längs med strandkanter och öar kan det röra sig mindre typers nöjesbåtar som till exempel kanoter och vattenskotrar. Farliga tillfällen kan vara då en båt kommer med högre hastighet runt en udde och inte vet vad som finns bakom den då sikten är begränsad och till exempel en kanot kan vara ganska svårsedd ifall det går lite sjö och solen reflekterar från vattnet som även skymmer sikten. (Andersson, 2017)

Kunnande av sjövägsreglerna är på en god nivå av förare från alla sorters fritidsbåtar. Det som kanske borde påminnas är att segelbåtar som seglar har ingen väjningsplikt i de flesta fallen där man rör sig bland andra fritidsbåtar. Använder segelbåten motorn som hjälp att röra sig framåt ändrar det båtens manövrerings egenskaper och därefter räknas den som en motorbåt vilket leder till att sjövägsreglerna följs som om du vore en motorbåt. (Andersson, 2017)

4.4.2 Lekande på havet

Idag om du har rätt ålder och känner dig för att hyra till exempel en vattenskotter kan det vara väldigt enkelt. Du behöver inget körkort eller tidigare erfarenhet utan endast betala en summa pengar för tiden du kör med vattenskotern. För att göra motsvarande på land ifall du vill hyra en moped krävs det mycket mera av föraren, du måste förutom att ha ålder även körkort och kanske till och med erfarenhet. (Andersson, 2017)

Det finns utrustning i dag för flera olika syften inom nöjestrifiken. Faran uppstår oftast då oerfarna personer försöker mer än vad de egentligen klarar av. (Andersson, 2017)

Förr fanns det inte samma möjligheter som idag både med utrustning och hastigheter, så lekande på havet har ökat om man jämför med hur det såg ut förrut men det betyder inte att sjötrafiken blivit osäkrare. (Andersson, 2017)

4.4.3 Olika väderförhållanden

Andersson lyfter fram samma sak som Eriksson på förbindelsebåten m/s Viken. Det handlar om navigering i dimma av fritidsbåtar som inte är utrustade med radar. Olika navigerings hjälpmedel finns det tillgängligt där det visar var exakt på havet du befinner dig och vilken hastighet samt kurs du rör dig i. (Andersson, 2017)

Fritidsbåtförarna kan glömma bort att de inte är ensamma i farleden och då är det farligt att röra sig i högre hastigheter mitt i farleden eftersom mötande trafik eller annan trafik inte syns på en navigerings plotter då deras syfte är att hjälpa dig med att visa var du befinner

dig. Radar är det bästa navigerings utrustningen i dåliga väderförhållanden för att säkert veta vad som finns där var sikten är skymd. (Andersson, 2017)

4.4.4 Körkort och kurser för en säkrare sjöfart

För en levande skärgård åt alla så kan ett krav på körkort vara en ganska hård smäll åt skärgårdstrafiken. Det skulle heller kanske inte göra sjötrafiken säkrare, men fritidsbåtförarna borde motiveras att göra någon slags kurs inom sjöfart. En kurs kunde kanske ge rabatt på båtförsäkringen eftersom en avlagd kurs inom sjöfart höjer ditt medvetande om de faror som finns ute på havet. (Andersson, 2017)

5 Frågeformuläret

Frågeformuläret är riktad till de personer som kör eller är passagerare i fritidsbåtar i skärgården, även den frågeställdas syn på andra fritidsbåtförarens beteende är något som uppmärksammas.

Frågeformuläret består av nio olika frågor och varje fråga har tre olika svars alternativ. För att komma vidare till följande fråga måste man välja ett av alternativen som svar.

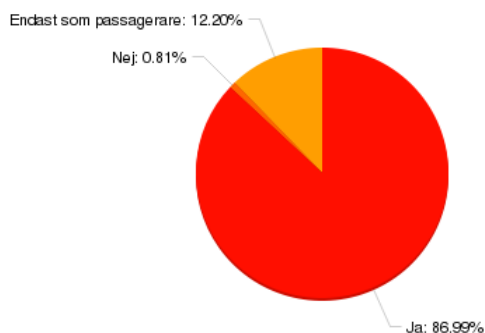
123 personer deltog och slutförde frågeformuläret.

I detta kapitel tas frågorna upp och visar mängden personer som valt ett visst svar samt procent enheten för de olika svars alternativen.

5.1 Fråga 1: Har du kört fritidsbåt och fungerat som båtens befälhavare i skärgården?

I frågan ville jag få fram ifall den frågeställda har kört fritidsbåt i skärgården och ifall han eller hon fungerat som fritidsbåtens befälhavare ombord. Med befälhavare ombord menas i stort sätt att man bär ansvaret ombord. De tre olika alternativen man kunde välja som svar fanns 1) Ja 2) Nej eller 3) Endast som passagerare.

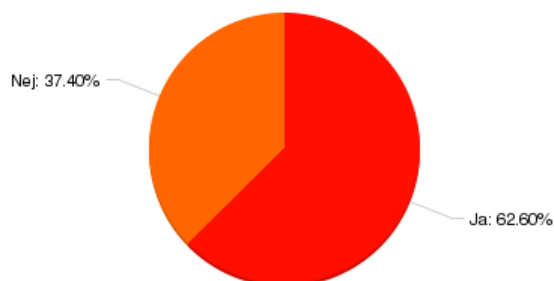
Av de frågeställda vad det 107 (86,99%) som svarade 1) Ja, 15 (12,20%) svarade 2) Endast som passagerare och en (0,81%) svarade 3) Nej.



5.2 Fråga 2: Har du gjort en kurs inom sjöfart någonsin?

I frågan ville jag få fram ifall den frågeställda gjort en kurs inom sjöfart. Till de kurser räknas allihop som har med sjöfart att göra, det kan vara att man gjort en båtförar kurs eller avlagt en examen som vaktstyrman. De tre olika alternativen man kunde välja som svar fanns 1) Ja 2) Nej, jag kan det som behövs ren eller 3) Nej.

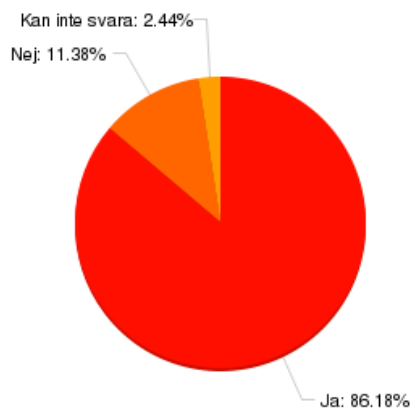
Av de frågeställda var det 77 (62,60%) som svarade 1) Ja, 46 (37,40%) svarade 2) Nej och ingen svarade 3) Nej, jag kan det som behövs ren.



5.3 Fråga 3: Ser du dig själv som kunnig av sjövägsregler?

I frågan ville jag få fram ifall den frågeställda anser sig vara kunnig av sjövägsreglerna. Reglerna gäller allihop, men beroende på båttyp följer man dem på olika sätt. De tre olika alternativen man kunde välja som svar fanns 1) Ja 2) Nej eller 3) Kan inte svara.

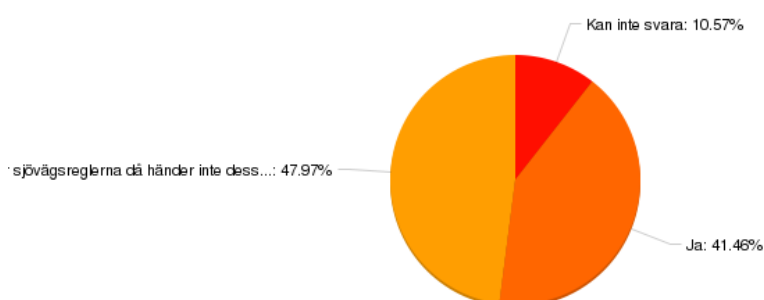
Av de frågeställda var det 106 (86,18%) som svarade 1) Ja, 14 (11,38%) svarade 2) Nej och tre (2,44%) svarade 3) Kan inte svara.



5.4 Fråga 4: Har du upplevt en ”nära ögat” situation till sjöss någonsin?

I frågan ville jag få fram ifall den frågeställda upplevt en ”nära ögat” situation då han eller hon rört sig på havet. Med en ”nära ögat” situation menas det att en olycka var nära, men man lyckats undvika den på olika möjliga sätt. De tre olika alternativen man kunde välja som svar fanns 1) Kan inte svara 2) Ja eller 3) Nej jag följer sjövägsreglerna då händer inte dessa situationer.

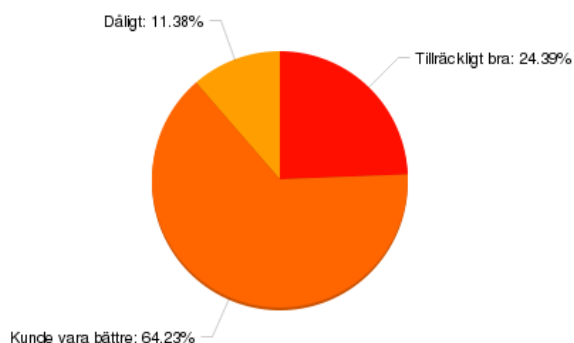
Av de frågeställda vad det 13 (10,57%) som svarade 1) Kan inte svara, 51 (41,46%) svarade 2) Ja och 59 (47,97%) svarade 3) Nej jag följer sjövägsreglerna då händer inte dessa situationer.



5.5 Fråga 5: Hur tycker du att kunnande av sjövägsregler är till sjöss överlag?

I frågan ville jag få fram vad den frågeställda har för åsikt angående andras beteende till sjöss. Då man kör sin båt och följer sjövägsreglerna kanske det finns någon annan som inte följer dem vilket leder till att ifall man inte är väjningsskyldig måste man slutligen väja för att undvika en möjlig farosituation. De tre olika alternativen man kunde välja som svar fanns 1) Tillräckligt bra 2) Kunde vara bättre eller 3) Dåligt

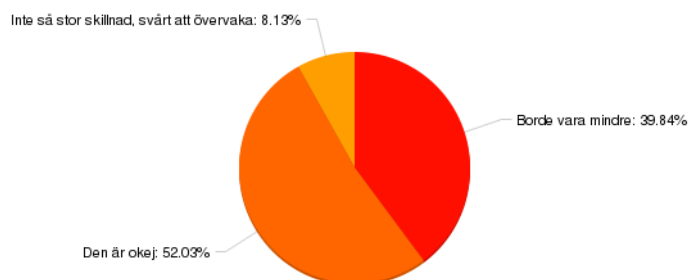
Av de frågeställda var det 30 (24,39%) som svarade 1) Tillräckligt bra, 79 (64,23%) svarade 2) Kunde vara bättre och 14 (11,38%) svarade 3) Dåligt.



5.6 Fråga 6: Alkoholgränsen är en promille till sjöss, vad tycker du om det?

I frågan ville jag få fram vad den frågeställda tycker om alkoholgränsen vi har i Finland. Till sjöss med fritidsbåt är den en promille medan till exempel på land med bil är den 0,5 promille. De tre olika alternativen man kunde välja som svar fanns 1) Borde vara mindre 2) Den är okej eller 3) Inte så stor skillnad, svårt att övervaka.

Av de frågeställda var det 49 (39,84%) som svarade 1) Borde vara mindre, 64 (52,03%) svarade 2) Den är okej och 10 (8,13%) svarade 3) Inte så stor skillnad, svårt att övervaka.

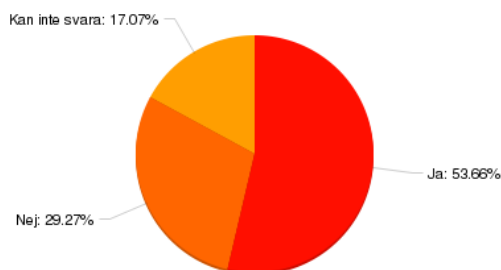


5.7 Fråga 7: Är gott sjömanskap något som saknas bland andra båtförare?

Gott sjömanskap = visar hänsyn, hjälper till och tar ansvar

I frågan ville jag få fram vad den frågeställda tycker om kunnande av gott sjömanskap bland andra båtförare, med en kort förklaring vad gott sjömanskap är. De tre alternativen man kunde välja som svar fanns 1) Ja 2) Nej eller 3) Kan inte svara

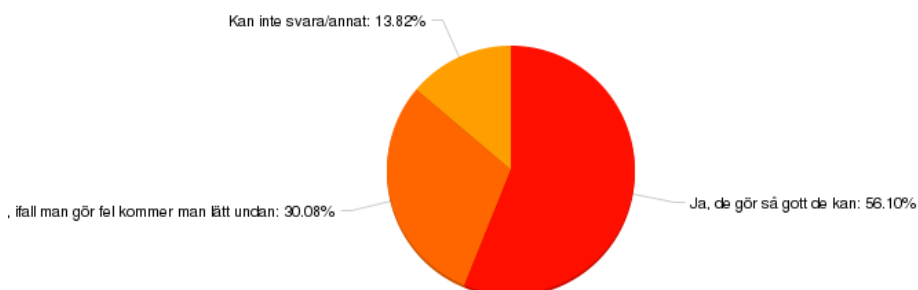
Av de frågeställda var det 66 (53,66%) som svarade 1) Ja, 36 (29,27%) svarade 2) Nej och 21 (17,07%) svarade 3) Kan inte svara.



5.8 Fråga 8: Tycker du myndigheter gör tillräckligt för att övervaka att båtförare följer sjövägsreglerna till sjöss?

I frågan ville jag frå fram ifall den frågeställda tycker myndigheter gör tillräckligt för att övervaka att båtförare följer sjövägsreglerna till sjöss. Situationer där båtförare bryter mot reglerna och utsätter andra eller sig själva för farosituationer händer lätt bland mindre och större båtar. De tre olika alternativen man kunde välja som svar fanns 1) Ja, de gör så gott de kan 2) Nej, ifall man gör fel kommer man lätt undan eller 3) Kan inte svara/annat

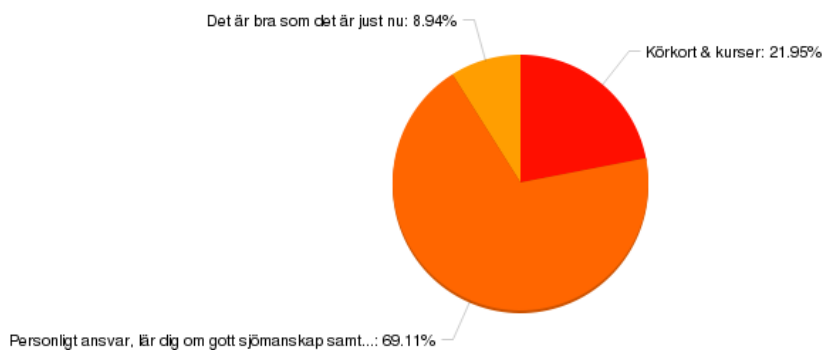
Av de frågeställda var det 69 (56,10%) som svarade 1) Ja, de gör så gott de kan, 37 (30,08%) svarade 2) Nej, ifall man gör fel kommer man lätt undan och 17 (13,82%) svarade 3) Kan inte svara/annat.



5.9 Fråga 9: För en säkrare sjöfart, vad tycker du lösningen är?

I frågan ville jag få fram vad den frågeställda tycker att lösningen för en säkrare sjöfart kunde vara. De tre olika alternativen man kunde välja som svar fanns 1) Körkort och kurser 2) Personligt ansvar, lär dig om gott sjömanskap och sjövett (sjövägsregler) eller 3) Det är bra som det är just nu.

Av de frågeställda var det 27 (21,95%) som svarade 1) Körkort och kurser, 85 (69,11%) svarade 2) Personligt ansvar, lär dig om gott sjömanskap och sjövett (sjövägsregler) och 11 (8,94%) svarade 3) Det är bra som det är just nu.



6 Analys av svaren

I detta kapitel analyseras svaren från frågeformuläret genom att ta en fråga om gången och kollar upp vad de frågeställda valt för alternativ som svar och drar en slutsats enligt det.

Bland de som svarat på frågeformuläret hade nästan alla fungerat som befälhavare på sin fritidsbåt i skärgården. Båtens storlek har ingen skillnad eftersom befälhavaren ombord har alltid samma ansvarsområden, men även som passagerare har man ett ansvar att till exempel inte låta en berusad person framföra fritidsbåten.

Över hälften av de som svarat har gjort någon slags kurs inom sjöfart. Det bevisar att kunskande av de grunder som gäller inom sjöfart är relativt bra. Allting som lärs ut på kurser är svårt att komma ihåg men det viktigaste stannar i minnet och finns där då man beger sig ut på sjön.

Ifall ett körkort införs i Finland med krav av en kurs inom sjöfart har vi flera som avlagt en kurs som borde få den till godo då man ansöker om körkortet. Ett kursintyg fås alltid efter en avklarad godkänd kurs som i mitt tycke borde räcka som kompetens bevis för ett körkort.

86% anser sig själva kunnande av sjövägsreglerna vilket är det bästa sättet att undvika kollision eller missförstånd. Då fritidsbåtar framförs i skärgården i dess farleder är det viktigt att väjningsreglerna följs för att alla skall ha en säker sjöresa. Då man kör i obekanta vatten vill man hålla sig inom farleden för säkerhetens skull.

Flera fritidsbåtförare hade upplevt en ”nära ögat” situation till sjöss. Det är ganska oroande att så många gjort det då dessa situationer leder enklare till olyckor. Situationerna uppstår lätt då man inte beaktar alla omständigheter som kan uppstå i en närsituation då två båtar möts. Det kan vara att den andra föraren inte gör så som du tror att han eller hon skall göra eller en plötsligt väderförändring.

Majoriteten tycker att kunnande av sjövägsreglerna till sjöss kunde vara bättre, tidigare i frågeformuläret tyckte flera att de har goda kunskaper inom sjövägsreglerna. Motorbåtar och segelbåtar möts på olika sätt beroende på om de kör för motor eller seglar och de regler kan lätt missförstås.

Grundprincipen är att den som har sämre manövrerings egenskaper får fortsätta sin sjöresa medan den med bättre förutsättningar skall hålla sig undan. Då dessa regler samt styrbordsregeln inte är helt klara för alla leder det lätt till missförstånd från båda parterna.

Mängden alkohol i blodet då man framför sin fritidsbåt kan diskuteras mycket och vad straffet skall vara för de som blir fast för det av myndigheterna. Många tycker att gränsen borde minskas medan majoriteten tycker gränsen är okej.

Alkohol och missförstånd samt en blandning av dessa två är en farlig kombination då man framför sin fritidsbåt både för din egen säkerhet och andras.

Majoriteten tycker att gott sjömanskap är något som saknas bland andra fritidsbåtförare. Gott sjömanskap är svårt att lära ut till andra för de handlar mer om hur du som person skall bete dig till sjöss.

En grundregel inom detta är enkelt förklarat att du visar hänsyn, hjälper till och tar ansvar då du beger dig ut på sjön med din fritidsbåt.

Majoriteten tycker att myndigheterna gör tillräckligt för att övervaka att sjövägsreglerna följs till sjöss. Visst är det svårt att övervaka att alla följer varje väjningsregel som gäller, där kommer gott sjömanskap in i bilden igen för allas säkerhet.

Att fritidsbåtförarna tycker att myndigheterna gör så gott de kan för att övervaka är bra för det visar att de har ett förtroende för myndigheterna att de gör deras arbete. Då man har ett gott förtroende till dem är det lättare för andra att följa efter och tillsammans skapa en trygg sjöfart för alla.

För en säkrare sjöfart anser majoriteten att personligt ansvar att du lär sig vad som gäller då du beger dig ut på sjön skapar en säkrare sjöfart. Körkort och kurser var inte lika populärt svar bland de frågeställda och de kan bero på att det betyder mera byråkrati att hålla reda på för den vanliga fritidsbåtföraren.

7 Avslutning och diskussion

Jag hade räknat med lite mer svar på mitt frågeformulär, men att 123 personer deltog genom att svara på frågeformuläret under en månads tid var fortfarande riktigt bra. Av de som svarade var nästan alla personer som själv rör sig i skärgården med sin fritidsbåt. Att en så stor del avklarar en kurs inom sjöfart är positivt överraskande, vilket skall tas i beaktande om det bestäms att ett körkort skall införas.

Överlag är inställningen till sjövätt bland fritidsbåtförarna själva positiv som den är just nu, vi har alla det där vanliga tankesättet att vi själva är de som gör rätt medan andra inte har den samma kunskap vi själva anses ha. Flera fritidsbåtförare hade upplevt ”nära ögat” situationer och tycker att kunnande av sjövägsregler bland andra fritidsbåtförare inte är på den nivå de själva anser sig vara. Körkort och kurser anses inte vara lösningen för att göra havet säkrare för alla som rör sig där. Lösningen för en säkrare sjöfart vore att alla tar sig ett ansvar och på egen hand lär sig mer om vilka regler som gäller till sjöss och där borde kanske myndigheterna och media hjälpa till med lättillgänglig information åt allmänheten om sjövätt samt gott sjömanskap. För de personer som skall bege sig ut på sjön lönar det sig att ta en tankeställare hur man beter sig till sjöss för allas säkerhet.

En stor del av fritidsbåtförarna har en förälder eller en bekant som lärt dem då de var yngre hur man kör båt samt sjövätt. Den första sjöresan för många är vägen ut till sommarstugan då man lär sig vad för slags sjö prickar det finns och hur man skall väja för andra båtar. För den personen som lär ut dessa saker är det viktigt att påpeka att man inte är ensam till sjöss och med vanligt bondförnuft att du tar hänsyn till andra båtar är information man klarar sig långt på.

För framtida behov inom detta ämne kunde vara en möjlighet att testa sina egna kunskaper inom sjövätt, till exempel ett övningsprov som kunde göras på datorn hemifrån som vore gratis för alla. Provet kunde bestå av olika väjningssituationer samt frågor om olika sjö prickar samt deras betydelse. Trafikverkets hemsida kunde göra reklam för detta med en länk till webb sidan där provet finns.

8 Källförteckning

Virta, T. (den 4 augusti 2016). Finland har hösta promillegränsen till havs - vissa är fulla vid rodret. *YLE nyheter*.

Uusikylä, J. H. (den 20 April 2014). "Körkort ökar inte säkerheten". *YLE nyheter*.

Artto, I. (2015). *veneajokortin tarpeellisuus Suomessa*. Examensarbete, Yrkeshögskolan Novia, Sjökapten, Åbo.

Trafisäkerhetsverket. (u.d.). *Trafi*. Hämtat från Trafiksäkerhetsverket (TRAFI): <http://www.trafi.fi/sv/trafi>

Trafisäkerhetsverket. (den 10 Oktober 2011). *TRAFI*. Hämtat från Säkerhet: <http://www.trafi.fi/sv/batliv/sakerhet>

Trafiksäkerhetsverket och Segling och båtsport i Finland. (den 20 juni 2013). *Trafiksäkerhetsverket*. Hämtat från Båtförare, minns väjningsreglerna också på farlederna: http://www.trafi.fi/sv/trafi/aktuellt/2244/batforare_minns_vajningsreglerna_ocksa_pa_farlederna

Sjöström, P.-H. (den 1 juli 2014). Där fritidsbåtar och handelsfartyg möts.

Ahlbäck. (den 19 oktober 2016). lots. (C. Carla, Intervjuare) Åbo, Åboland, Finland.

Trafiksäkerhetsverket. (u.d.). *Trafi*. Hämtat från <http://www.trafi.fi/sv/sjofart>

Trafiksäkerhetsverket. (den 20 augusti 2014). *Trafi*. Hämtat från Gott sjömanskap - även på insjöarna: http://www.trafi.fi/sv/batliv/sjomanskap/gott_sjomanskap

justitieministeriet. (den 15 juli 1994). *finlex*. Hämtat från Sjölag 1994/674: <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1994/19940674?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=bef%C3%A4lhavaren#L6>

IMO. (1972). *International Maritime Organization*. Hämtat från Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs): <http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/colreg.aspx>

Eriksson, J. (den 2 Mars 2017). befälhavare på förbindelsebåt. (C. Carla, Intervjuare) Åbo, Finland.

Gränsbevakningsväsendet. (u.d.). *Rajavartiolaitos*. Hämtat från <http://www.raja.fi/gransbevakningsvasendet>

Andersson, R. (den 9 Mars 2017). Sjöbevakare. (C. Carla, Intervjuare) Åbo.

Bilaga 1

Sjövätt bland fritidsbåtförare

Sida 1

Nu har du chansen att vara med och delta i min undersökning om sjövätt bland fritidsbåtförare. Diskussioner har varit ifall ett körkort för fritidsbåtförare ska införas i Finland.

Hjälp mig att svara på dessa frågor (9st korta frågor) för att kolla upp attityden till Sjövätt bland er som kör fritidsbåtar i skärgården samt dess närområden.

Casper Carla – examensarbete om Sjövätt bland fritidsbåtförare

Sida 2

Har du kört fritidsbåt och fungerat som båtens befälhavare i skärgården? *

- Ja
- Nej
- Endast som passagerare

Har du gjort en kurs inom sjöfart någonsin? *

- Ja
- Nej

Sida 3

Ser du dig själv som kunnig av sjövägsreglerna? *

- Ja
- Nej
- Kan inte svara

Har du upplevt en "nära ögat" situation till sjöss någonsin? *

- Kan inte svara
- Ja
- Nej jag följer sjövägsreglerna då händer inte dessa situationer

Hur tycker du att kunnande av sjövägsregler är till sjöss överlag? *

- Tillräckligt bra
- Kunde vara bättre
- Dåligt

Sida 4

Alkoholgränsen är 1 promille till sjöss, vad tycker du om det? *

- Borde vara mindre
- Den är okej
- Inte så stor skillnad, svårt att övervaka

**Är gott sjömanskap något som saknas bland andra fritidsbåtförare?
Gott sjömanskap = visar hänsyn, hjälper till och tar ansvar ***

- Ja
- Nej
- Kan inte svara

Tycker du myndigheter gör tillräckligt för att övervaka att båtförare följer sjövägsreglerna till sjöss? *

- Ja, de gör så gott de kan
- Nej, ifall man gör fel kommer man lätt undan
- Kan inte svara/annat

För en säkrare sjöfart, vad tycker du lösningen är? *

- Körkort & kurser
- Personligt ansvar, lär dig om gott sjömanskap samt sjövätt (sjövägsregler)!
- Det är bra som det är just nu

Du har nu slutfört enkäten. Tack så mycket för att du deltog.

Du kan nu stänga fönstret.