



Säkerhetsöversikt

Sjöfart 2021

Innehåll

FÖRORD	3
1. INLEDNING	5
1.1 Kunskapen om händelser sprids till branschen	5
1.2 Statistiken för senare delen av 2021 är preliminär	6
1.3 Fem kapitel bygger upp säkerhetsöversikten	6
2. SAMMANFATTNING AV SÄKERHETSUTVECKLINGEN	7
3. YRKESJÖFART	11
3.1 Transportstyrelsen arbetar systematiskt med sjösäkerhetsarbete	11
3.2 Rapporterade olyckor och tillbud – fler rapporterade händelser	11
3.3 Sjöolyckor – fler allvarliga olyckor registrerades	14
3.4 Personskador och omkomna – fler omkomna än på länge	23
3.5 Ett uppdrag för att förbättra arbets- och levnadsvillkor ombord	31
3.6 Transportstyrelsens uppföljning av säkerhetsläget	31
4. FRITIDSSJÖFART	34
4.1 Färre omkomna inom fritidssjöfarten 2021	34
4.2 Avgränsningar av statistiken – omkomna, saknade och skadade ingår	35
4.3 Insjöar vanligaste farvattnet för omkomna	35
4.4 Ombord- eller ilandstigning ledde till flest personskador	36
4.5 Ökad reglering av vattenskoterkörning	38
5. DEFINITIONER	41
Yrkessjöfart	41
Fritidssjöfart	42
BILAGA 1	43
Statistikutveckling inom yrkessjöfarten sett över 20 år	43
Tabellöversikt	44



Förord

I Transportstyrelsens säkerhetsöversikt för år 2021 presenterar vi statistik över rapporterade olyckor och tillbud i den svenska yrkessjöfarten tillsammans med en beskrivning av vårt förebyggande säkerhetsarbete. För fritidssjöfarten i Sverige presenteras statistik över omkomna eller saknade och skadade i olika situationer. Översikten visar att säkerheten inom fritidssjöfarten är god. Antalet omkomna minskade betydligt i förhållande till året innan. Inom yrkessjöfarten kan vi dessvärre konstatera att 7 personer omkom eller saknas efter olyckor, vilket är fler än på länge.

I den här översikten redovisar Transportstyrelsen säkerhetsutvecklingen inom sjöfarten, med fokus på 2021. Yrkessjöfarten drabbades under 2021 av olyckor där sammanlagt 7 personer omkom eller saknas. Det är det högsta antalet sedan 2013, när också 7 personer omkom eller saknades. Av den anledningen behöver vår myndighet fokusera ytterligare på det som framkommer om orsakerna till dödsolyckorna och noggrant följa upp eventuella rekommendationer som kommer ut av haverikommissionens utredningar. Ännu är det för tidigt att säga vad dessa kommer att visa.

Antalet rapporterade tillbud har fortsatt att öka inom yrkessjöfarten och det betydligt under de senaste fem åren. Det är mycket glädjande att se den ökade rapporteringsviljan, som förhoppningsvis grundar sig i en ökad medvetenhet om nyttan med rapporteringen och en förbättrad säkerhetskultur. Vi tror däremot att det fortfarande finns ett mörkertal när det gäller olyckor och tillbud, eftersom vi ser att kunskapen om rapporteringskraven inte är kända överallt i branschen. Så gäller även för de allvarligare olyckorna. Mörkertalet är olika stort inom olika segment inom yrkessjöfarten.

Antalet omkomna inom fritidssjöfarten var 20 under år 2021. Bara ett år under de senaste 50 åren har färre omkommit och det var år 2018, då 14 personer förolyckades. Även om varje enskild händelse är tragisk, tyder utvecklingen av omkomna i fritidssjöfarten under det senaste decenniet på att vi är på rätt väg. Med det sjunkande antalet förolyckade minskar givetvis också utrymmet att nå ännu bättre resultat. Sjösäkerhetsarbetet bedrivs inom sjösäkerhetsrådet, som är ett forum för utbyte av information och erfarenhet samt koordinering av aktiviteter när det gäller säkerheten inom båtlivet. Rådet samlar alla stora intresseorganisationer samt myndigheter som har att göra med fritidssjöfarten och Transportstyrelsen är sammankallande.

Regeringens etappmål för sjösäkerheten, både yrkes- och fritidssjöfarten sammantaget, är att antalet omkomna inom sjöfarten ska halveras fram till 2030 och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent. Kontinuerligt systematiskt arbete och utveckling av säkerhetskulturen till sjöss är fortsatt viktiga förutsättningar för att uppnå ett ännu bättre läge. Lika viktigt är det att sprida kunskap om risker och uppmuntra till goda beteenden inom fritidssjöfarten.

Covid-19-pandemin fortsatte delvis att påverka yrkessjöfarten under 2021, vilket innebar mindre passagerartrafik jämfört med under ett normalår. Under sommaren, då skärgårdstrafiken har sin högsäsong, hade dock vaccineringen kommit igång på bred front, vilket säkerligen ökade trafiken.

Säkerhetsöversikten för 2021 bygger på preliminär statistik vad gäller slutet av året. Det är ett nytt grepp som vi tar för att kunna komma ut med rapporten tidigare under 2022. Med hopp om att detta uppskattas önskar jag intressant läsning!

Gunnar Ljungberg
Sjö- och luftfartsdirektör

1. Inledning

Den här rapporten redovisar sjösäkerhetsutvecklingen inom yrkes- och fritidssjöfarten under 2021 baserat på ett antal säkerhetsnyckeltal. Uppgifter kommer oss tillhanda både genom Transportstyrelsens egen datainsamling och i samråd med andra myndigheter, olika aktörer och allmänheten. Inkomna händelse-rapporter inom yrkessjöfarten utgör ett viktigt underlag för Transportstyrelsens kontinuerliga säkerhetsarbete.

Befälhavare är enligt sjölagen och Transportstyrelsens föreskrifter¹ skyldiga att rapportera tillbud och olyckor inom yrkessjöfarten. Vi uppmuntrar även andra ombordanställda och allmänheten att rapportera händelser. Vi begär in rapporter när vi får information om sjöfartshändelser genom vår omvärldsbevakning, våra inspektörer, vår samverkan med andra myndigheter eller tips från allmänheten, om befälhavaren inte har rapporterat. Inom fritidssjöfarten är det från och med den 1 juli 2021 obligatoriskt för akutmottagningarna, Polisen och Kustbevakningen att rapportera olyckor i databasen Strada, genom lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Även när det gäller fritidssjöfarten omvärldsbevakar vi och har kontakter med andra myndigheter.

1.1 Kunskapen om händelser sprids till branschen

Genom att få kunskap om händelser inom yrkessjöfarten kan vi styra vår tillsynsverksamhet mot de områden där de största riskerna finns. På så sätt kan åtgärder vidtas innan det sker en allvarlig olycka. Information som rör tillbud och olyckor lämnas vidare till Statens haverikommission (SHK), som är den myndighet som har ansvaret för att genomföra olycksutredningar inom sjöfarten. Lärdomar och viktig information sprids även vidare till branschen genom både kort- och långsiktigt informationsarbete. Det arbetet bedriver Transportstyrelsen genom

- bidrag till San-Nytt², som är ett informationsblad som skickas ut några gånger om året
- olika riktade kampanjer kring aktuella ämnen
- att anordna Sjöfartsseminarium, där våra representanter också håller föredrag
- information på Transportstyrelsens webbplats och i olika mediekkanaler.

Det gör vi för att

- höja säkerhetsmedvetandet och bidra till att förstärka säkerhetskulturen
- uppmuntra och öka antalet inrapporterade händelser.

1 <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/ts-foreskrifter-i-nummerordning/2016/details?RuleNumber=2016:121&ruleprefix=TSFS>

2 <https://san-nytt.se/tidningsarkiv/>

Även inom fritidssjöfarten utgör olycksstatistiken en grund för att planera säkerhetshöjande åtgärder och informationskampanjer. Resultatet från analysarbetet kommuniceras till både branschorganisationer och utövare inom fritidssjöfarten.

1.2 Statistiken för senare delen av 2021 är preliminär

Varje enskild rapport som kommer in till Transportstyrelsen registreras i en databas. Inom yrkessjöfarten används Sjöolyckssystemet. Rapporteringen omfattar samtliga tillbud och olyckor med svenskregistrerade fartyg samt händelser som har inträffat inom svenskt territorialvatten oavsett flagg. Informationen i Sjöolyckssystemet uppdateras efterhand som uppgifter kommer in till Transportstyrelsen. Ny information om en tidigare rapporterad händelse eller en helt ny händelserapport kan tillkomma långt efter det att händelsen inträffade. De uppgifter om yrkessjöfarten som publiceras i den här rapporten återspeglar den information som var känd vid tillfället för framtagandet i februari 2022. Till skillnad från tidigare år bygger senare delen av 2021 på preliminär statistik som senare kan komma att ändras.

Inom fritidssjöfarten inleddes rapporteringen av skadade och omkomna i databasen Strada i hela landet under andra halvåret 2021. Genom Strada ges möjlighet till mer information om olyckorna än tidigare och förhoppningen är därför att det ska ge ett bredare statistikunderlag framöver. Ännu har däremot inte alla rapporteringsskyldiga hunnit utbildas i systemet och därför har olika aktörer kommit igång med sin rapportering i olika hög grad. Under en övergångsperiod fortsätter Transportstyrelsen att inhämta uppgifter om omkomna genom andra källor och samverkan med andra myndigheter, såsom Sjöfartsverket och Polisen. Ett annat sätt att kvalitetssäkra våra data är att vi regelbundet stämmer av med Svenska Livräddningssällskapet kring inträffade fritidsbåtsolyckor. Vi registrerar inte någon statistik över svenskar som råkar ut för fritidsbåtsolyckor utomlands, utan enbart olyckor som inträffar på svenskt vatten.

För fritidssjöfartens del bygger även den statistiken för 2021 i större utsträckning än tidigare på preliminära uppgifter. Det gör att viss statistik inte kan redovisas, eftersom en del av uppgifterna ännu saknas.

1.3 Fem kapitel bygger upp säkerhetsöversikten

Säkerhetsöversikten är indelad i fem kapitel. Kapitel 2 sammanfattar säkerhetsutvecklingen, kapitel 3 och 4 redovisar statistik för yrkessjöfarten respektive fritidssjöfarten och kapitel 5 tar upp definitioner och begrepp. Fördjupade tabeller över händelser inom yrkessjöfarten för åren 2002–2021 presenteras i bilaga 1.

2. Sammanfattning av säkerhetsutvecklingen

En sammanfattning av säkerhetsutvecklingen inom yrkes- och fritidssjöfarten presenteras i tabell 1. Inom yrkessjöfarten definieras

- sjöolycka som en olycka som har uppstått i samband med fartygets drift och
- personolycka som en olycka som inte härrör från driften.

I båda fallen är ett tillbud en händelse som, om den inte avvärjts i tid, hade kunnat utvecklas till en olycka.

Rapporteringen av sjöolyckor inom yrkessjöfarten låg på en något högre nivå under 2021 jämfört med genomsnittet för de föregående fem åren. De inrapporterade tillbudena till sjöolycka var nästintill dubbelt så många som det årliga genomsnittet under perioden 2016–2020: de var 110 stycken jämfört med 59. Fler allvarliga sjöolyckor registrerades under 2021, men färre allvarliga personolyckor. Det var ett illa drabbat år när det gäller antalet omkomna³/saknade. Antalet omkomna var 6 personer. Dessutom saknas en person som antas vara omkommen. Därmed är antalet omkomna eller saknade det största sedan 2013. Totalt rapporterades det in 360 händelser under 2021, jämfört med 315 för 2020.

Inom fritidssjöfarten var dödsolyckorna och antalet omkomna eller saknade på samma nivå som genomsnittet för åren 2016–2020. Antalet dödsolyckor och antalet omkomna är naturligtvis väldigt relaterade till varandra. Varje enskild dödsolycka kan omfatta flera omkomna, men i de flesta dödsolyckor omkommer enbart en person. Antalet skadade inom fritidssjöfarten redovisas inte här, eftersom införandet av databasen Strada under 2021 innebär att antalet inte är jämförbart med tidigare år.

³ Dödsfall orsakade av sjukdom eller självmord ingår inte i den redovisade statistiken över omkomna.



Tabell 1. Nyckeltal 2021 ställda mot medelvärden för de fem föregående åren

Yrkessjöfart			
Nyckeltal	2021	Medelvärde 2016–2020	Ökning/minskning
Sjöolyckor	202	167	↑
Allvarliga sjöolyckor	34	25	↑
Tillbud till sjöolycka	110	59	↑
Personolyckor	47	53	↓
Allvarliga personolyckor	11	23	↓
Tillbud till personolycka ⁴	1	1	=
Omkomna/saknade	7	1	↑
Skadade	91	88	↑
Rapporterande ⁵ fartyg	264	216	↑
Fritidssjöfart			
Nyckeltal	2021	Medelvärde 2016–2020	Ökning/minskning
Dödsolyckor	20	22	↓
Omkomna/saknade	20	23	↓

4 Eftersom tillbud till personolycka inte redovisas förrän 2018, gäller medelvärdet 2018–2020.

5 Rapporterna kan inkomma direkt från fartygen, från andra myndigheter eller genom Transportstyrelsens omvärldsbevakning och uppsökande verksamhet.

Antalet allvarliga sjöolyckor inom yrkessjöfarten ökade år 2021, i likhet med 2019, medan antalet allvarliga personolyckor minskade jämfört med medelvärdena för de föregående fem åren. Det är positivt att antalet rapporterade tillbud till sjöolycka och antalet rapporterade fartyg har ökat, eftersom det tyder på en större rapporteringsbenägenhet från sjöfartsbranschen.

Siffrorna för 2021 ligger fortsatt i linje med den trend av ökad rapporteringsvilja och den medvetenhet om nyttan med rapportering som har observerats åren dessförinnan. Ökningen kan bero på att delar av sjöfartsbranschen arbetar med sin säkerhetskultur och inser betydelsen av en aktiv rapportering. Vi ser det som positivt när branschen rapporterar flera händelser av mindre allvarlig karaktär. Sjöfartsverkets lotsar har en fortsatt god rapportering av tillbud och avvikelser som sker på de fartyg som lotsas till och från kaj. Lotsarnas rapportering är viktig, eftersom den ger en god bild av vad som händer ombord på de fartyg som går till och från svenska hamnar. Om fartyg eller deras rederier inte själva rapporterar händelser som sker ombord, kan det ses som ett tecken på en bristande rapporteringskultur. En annan indikator på underrapportering är att vissa segment inom yrkessjöfarten nästan helt saknar rapporter.

Antalet inrapporterade allvarliga personolyckor har liksom 2020 minskat betydligt jämfört med medelvärdet för de fem föregående åren. Siffrorna bör dock betraktas med en viss försiktighet, eftersom stora delar av sjöfarten, i synnerhet passagerar- och skärgårdstrafiken, var begränsad under 2021 som en följd av covid-19-pandemin. Det har troligen bidragit till färre skadade.

Det minskade antalet dödsolyckor och omkomna inom fritidssjöfarten kan förklaras av naturlig variation mellan åren. Det var 9 personer färre som omkom 2021 jämfört med 2020.

Regeringens etappmål⁶ för sjöfarten är att antalet omkomna ska halveras och antalet allvarligt skadade minska med minst 25 procent till år 2030. Utgångsvärdet för etappmålet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019. Det innebär att antalet omkomna ska minska från omkring 21 personer per år till 10 personer fram till år 2030 för att etappmålet för omkomna ska uppnås.

6 <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>



3. Yrkessjöfart

Det här kapitlet inleds med en presentation av Transportstyrelsens systematiska sjösäkerhetsarbete. Därefter vidtar en redovisning av säkerhetsutvecklingen inom den yrkesmässiga sjöfarten i form av en statistisk uppföljning. Vi beskriver även ett regeringsuppdrag för att förbättra arbets- och levnadsvillkor ombord. Kapitlet avslutas med Transportstyrelsens uppföljning av säkerhetsläget inom yrkessjöfarten.

3.1 Transportstyrelsen arbetar systematiskt med sjösäkerhetsarbete

Transportstyrelsen tog 2017 fram ett sjösäkerhetsprogram för Sverige⁷ som visar hur de olika delarna av Sveriges sjösäkerhetsarbete samverkar. Syftet med programmet är att på ett strukturerat sätt visa hur sjösäkerhetsarbetet bedrivs och hur vi ständigt förbättrar arbetet. Det åskådliggör hur arbetet bedrivs i förhållande till svensk och internationell rätt. Sjösäkerhetsprogrammet utgör också en riktlinje för arbetet med

- fördelning av uppgifter mellan olika myndigheter
- utredningar av olyckor och tillbud
- ingripande åtgärder
- säkerhetsledningssystem hos verksamhetsutövarna
- nyckeltal för mätning av säkerhetsutveckling
- tillståndsprovning
- tillsyn
- analys av säkerhetsdata
- intern och extern utbildning samt spridning av säkerhetsinformation.

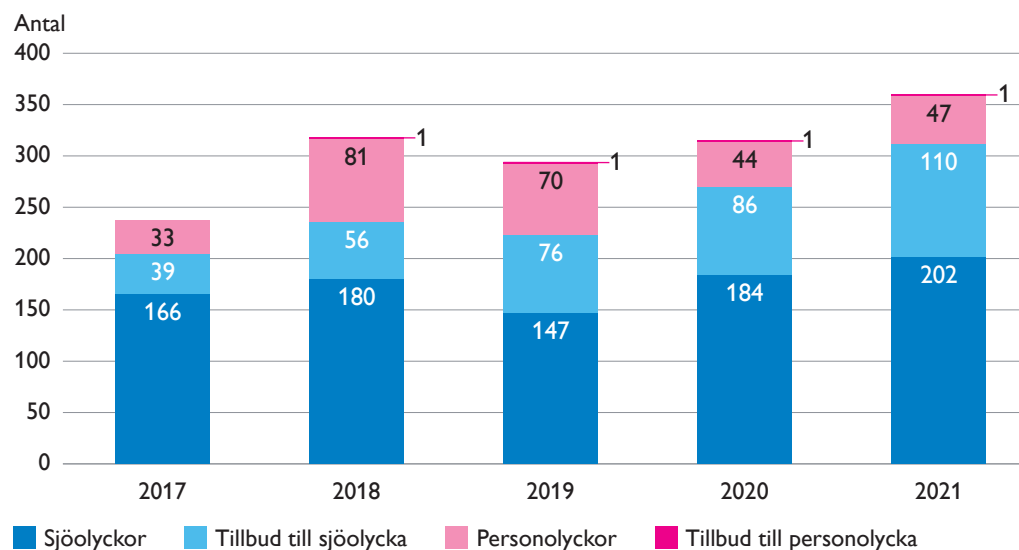
Transportstyrelsen har under 2021 arbetat med att ta fram en sjösäkerhetsplan som ska visa hur myndigheten mer konkret arbetar för att uppfylla sjösäkerhetsprogrammet. Planen ska ge en överblick över de risker och åtgärder kopplat till sjösäkerhet som vi har identifierat. Den ingår i det systematiska arbetet med att nå de transportpolitiska målen som nämndes inledningsvis och som är uppställda av regeringen. Planen ska ses som en rullande femårsplan men där vissa delar uppdateras årligen.

3.2 Rapporterade olyckor och tillbud – fler rapporterade händelser

För år 2021 kan vi notera en viss ökning av rapporterade sjöolyckor och en ökning av rapporterade tillbud till sjöolycka. Diagram 1 visar antalet händelser, uppdelade per kategori, som rapporterats in mellan 2017 och 2021. Fler händelser rapporterades in 2021 än under året innan, 360 respektive 315. Tillbudena till personolycka särredovisas i säkerhetsöversikten från och med 2018.

⁷ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/sjosakerhetsprogram-for-sverige/>

Diagram 1. Antal sjöolyckor, tillbud till sjöolycka, personolyckor och tillbud till personolycka 2017–2021

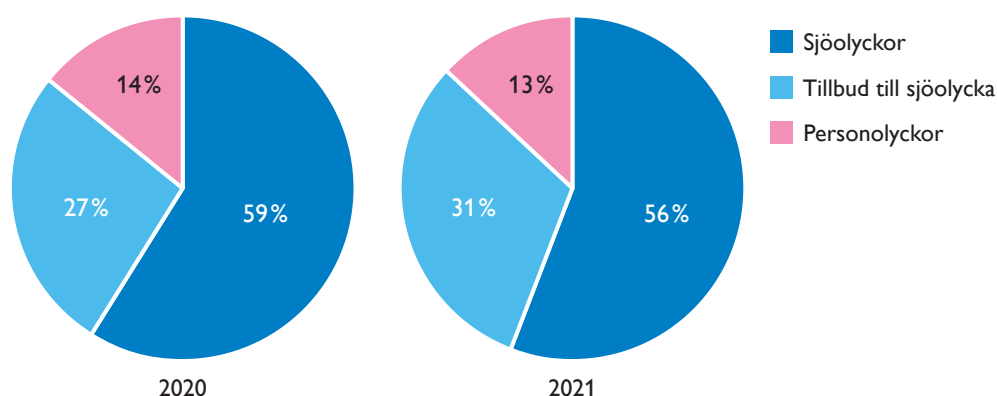


Som diagram 1 visar har tillbudsrapporteringen ökat successivt över tid, och vi ser positivt på att det faktiska antalet rapporterade tillbud fortsatte att öka under 2021. Ökningen 2018 kan till viss del förklaras med att de maskinhaverier som inte lett till någon konsekvens då började läggas in i statistiken som tillbud till sjöolycka i stället för som mindre allvarlig olycka.

Diagram 2 visar hur de inrapporterade händelserna för 2020 och 2021 fördelas procentuellt mellan kategorierna sjöolyckor, tillbud till sjöolycka, personolyckor och tillbud till personolycka.

Andelarna är i stort sett oförändrade mellan åren. 56 procent var sjöolyckor under 2021, medan 13 procent var personolyckor. Tillbud till sjöolycka var knappt en tredjedel av händelserna. Däremot ökade det faktiska antalet rapporterade tillbud till sjöolycka mellan 2020 och 2021, från 86 till 110 stycken.

Diagram 2. Procentuell fördelning av händelsetyper 2020–2021



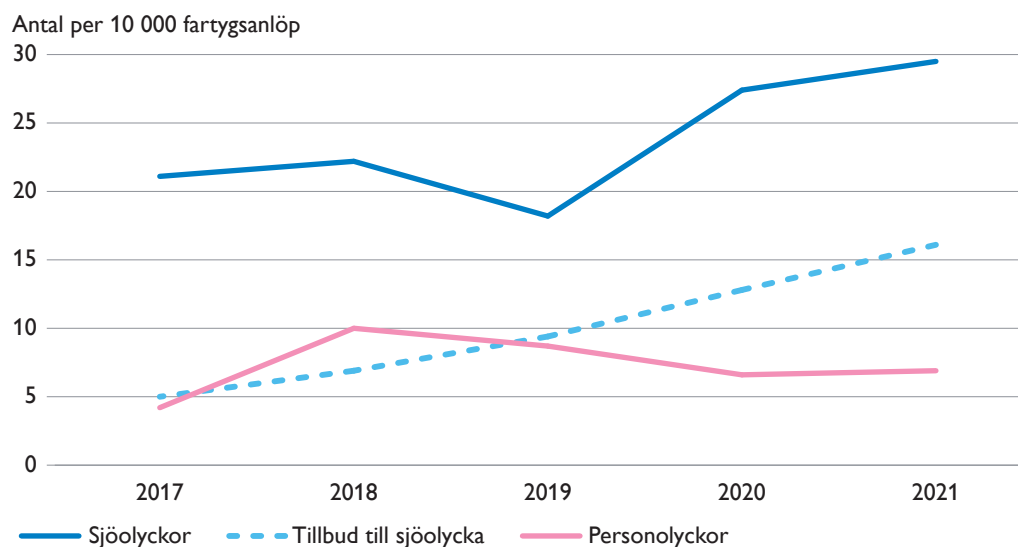
Andelen inrapporterade tillbud till personolycka är väldigt liten, vilket troligast beror på kraftig underrapportering. I tillbuderna ingår händelser som skulle ha kunnat leda till personskada om de inte hade avväjts i tid. Att antalet personolyckor har varit

mindre under de två senaste åren får ses i ljuset av att passagerarsjöfarten har varit kraftigt begränsad till följd av pandemin. Vi får avvakta framtida siffror för att se om minskningen består efter pandemin.

Utvecklingen av antalet rapporterade händelser kan också studeras i ljuset av fartygs-trafiken och flottans storlek. Diagram 3 visar olyckorna och tillbudena justerade för antalet anlöp⁸ i svenska hamnar. Statistiken över anlöp består av preliminära uppgifter från Trafikanalys. Inom den svenska sjöfarten finns en betydande del skärgårdstrafik, som inte ingår i antalet anlöp.

Trenden är en stadig ökning av rapporteringen av tillbud till sjöolycka. År 2021 uppgick de till 16,1 per 10 000 fartygsanlöp, vilket ska jämföras med 12,8 för 2020. Sjöolyckorna och personolyckorna har fluktuerat mer under perioden. Det senaste året visar utvecklingen en ökning av rapporterade sjöolyckor per anlöp och en bibehållen nivå av personolyckor per anlöp, något som även avspeglas i antalet rapporter.

Diagram 3. Antal olyckor och tillbud per 10 000 fartygsanlöp 2017–2021



Typ av olycka eller tillbud	2017	2018	2019	2020	2021
Sjöolyckor	21,1	22,2	18,2	27,4	29,5
Tillbud till sjöolycka	5,0	6,9	9,4	12,8	16,1
Personolyckor	4,2	10,0	8,7	6,6	6,9

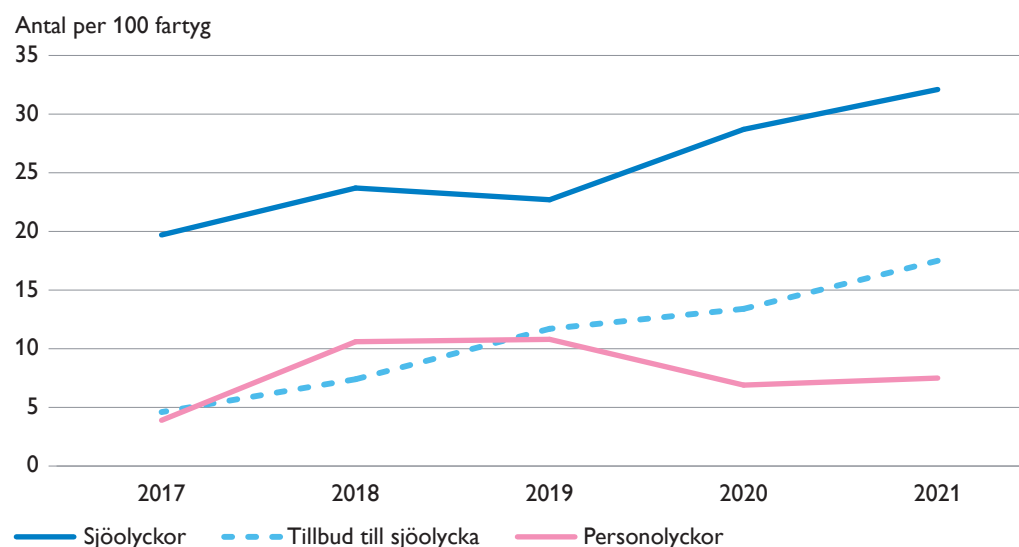
Av diagram 4 framgår antal olyckor och tillbud angivna per 100 svenskregistrerade handelsfartyg⁹. Utvecklingen följer samma mönster som i diagram 3. Att mönstren blir så lika beror till viss del på att antalet olyckor och tillbud har förändrats mer mellan åren än vad antalet anlöp och flottans storlek har gjort. De rapporterade tillbudena till sjöolycka per 100 fartyg har ökat för varje år under perioden och uppgick 2021 till 17,5. Även de rapporterade sjöolyckorna har ökat under perioden och uppgick

⁸ Statistiken över fartygsanlöp är hämtad från Sveriges officiella statistik, Sjötrafik 2021 kvartal 4, tabell 1.1: <https://www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/>

⁹ Statistiken över svenskregistrerade handelsfartyg är hämtad från Sveriges officiella statistik, Fartyg 2021 – svenska och utländska fartyg i svensk regi, tabell 2.1 och 2.2: <https://www.trafa.se/sjofart/fartyg/>

till 32,1. De rapporterade personolyckorna har som mest uppgått till 10,8 under perioden. 2018 ändrade vi kodningsförfarande, vilket resulterade i ett ökat antal registrerade rapporter om personolycka. Minskningen till 6,9 år 2020 beror sannolikt på pandemin. Det är en nedgång som till stor del dröjde kvar 2021, då 7,5 personolyckor per 100 fartyg rapporterades.

Diagram 4. Antal olyckor och tillbud per 100 svenskregistrerade handelsfartyg 2017–2021



Typ av olycka eller tillbud	2017	2018	2019	2020	2021
Sjöolyckor	19,7	23,7	22,7	28,7	32,1
Tillbud till sjöolycka	4,6	7,4	11,7	13,4	17,5
Personolyckor	3,9	10,6	10,8	6,9	7,5

3.3 Sjöolyckor – fler allvarliga olyckor registrerades

Sjöolyckor definieras som inträffade olyckor som har uppstått i samband med fartygets drift. De ska skiljas från tillbud till sjöolycka, som är händelser som hade kunnat utvecklas till en olycka men som inte har fått någon konsekvens. Statistiken i det här avsnittet avser sjöolyckor om inget annat anges.

I avsnittet presenteras

- antalet rapporterade olyckor och tillbud jämfört med antalet rapporterade fartyg
- antalet olyckor efter allvarlighetsgrad
- antalet olyckor per månad
- en karta över var olyckorna har skett
- den procentuella fördelningen av olyckor efter typer av farvatten
- den procentuella fördelningen av nationaliteter på olycksrapporterande fartyg
- antalet olyckor efter initiala händelsetyper
- antalet olyckor efter orsaker.

Diagram 5 visar antalet rapporterade sjöolyckor jämfört med antalet unika olycksrapporterande fartyg. Under 2021 var det något vanligare än under tidigare år att ett fartyg rapporterade flera olyckor. 23 fartyg rapporterade fler än en sjöolycka, jämfört med 13 under 2020.

Diagram 5. Antal rapporterade sjöolyckor jämfört med antal olycksrapporterande¹⁰ fartyg 2017–2021

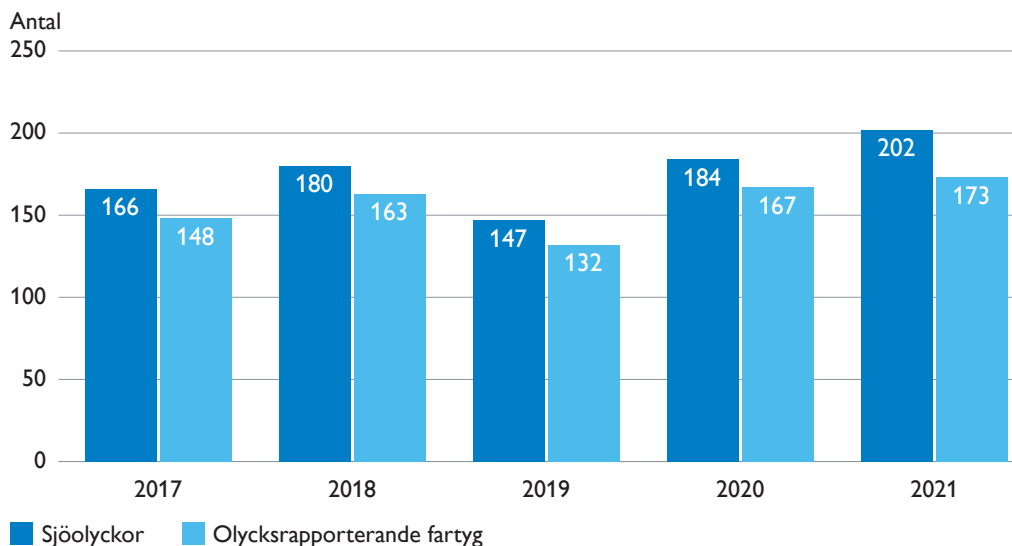
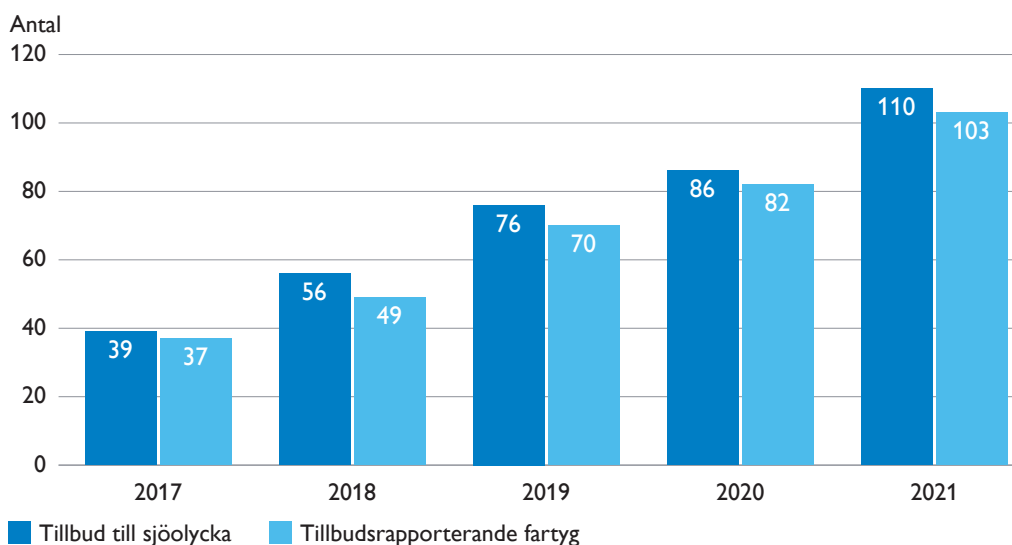


Diagram 6 presenterar motsvarande jämförelse mellan rapporter och unika rapporterande fartyg, när det gäller tillbud till sjöolycka. Mönstret är likvärdigt för vart och ett av åren under den redovisade perioden. 6 fartyg rapporterade fler än ett tillbud till sjöolycka under 2021, jämfört med 4 under 2020.

Diagram 6. Antal rapporterade tillbud till sjöolycka jämfört med antal tillbudsrapporterande¹¹ fartyg 2017–2021



¹⁰ Rapporterna kan inkomma direkt från fartygen, från andra myndigheter eller genom Transportstyrelsens omvärldsbevakning och uppsökande verksamhet.

¹¹ Rapporterna kan inkomma direkt från fartygen, från andra myndigheter eller genom Transportstyrelsens omvärldsbevakning och uppsökande verksamhet.

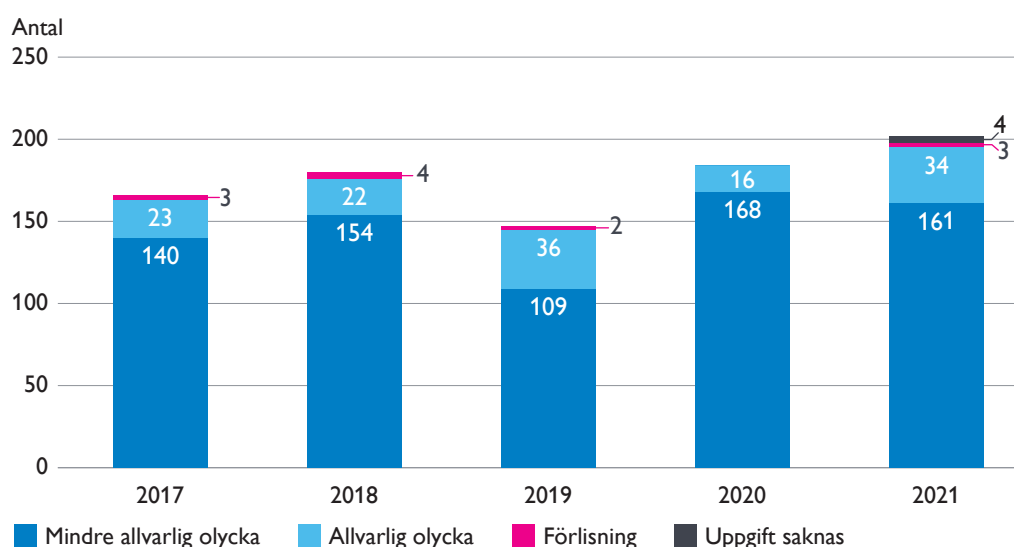


Statistiken visar att av de fartyg som rapporterna gäller står de flesta enbart för någon enstaka sjöfartshändelse per år. Därmed finns det goda grunder att anta att underreporteringen är betydande. Även om antalet inrapporterade tillbud har ökat gradvis under den presenterade femårsperioden, är de fortfarande färre än de inrapporterade sjöolyckorna.

Ökningen 2018 kan till viss del förklaras med att de maskinhaverier som inte lett till någon konsekvens för fartyget sedan dess har lagts in i statistiken som tillbud till sjöolycka. Tidigare lades de in som mindre allvarlig olycka. Den förändringen har tidigare noterats men är viktig att uppmärksamma.

Diagram 7 visar antalet sjöolyckor fördelat efter allvarlighetsgrad.

Diagram 7. Antal sjöolyckor efter allvarlighetsgrad 2017–2021



De allvarliga olyckorna ökade 2021, såväl i faktiska tal som i andel. Knappt var femte olycka var allvarlig, jämfört med var tionde för 2020. De enskilt vanligaste händelsetyperna 2021 bland de allvarliga olyckorna var grundstötning, brand och maskinhaverier. Var fjärde allvarlig olycka utgjordes av grundstötningar. Bränder stod för 14 procent och maskinhaverier för 11 procent.

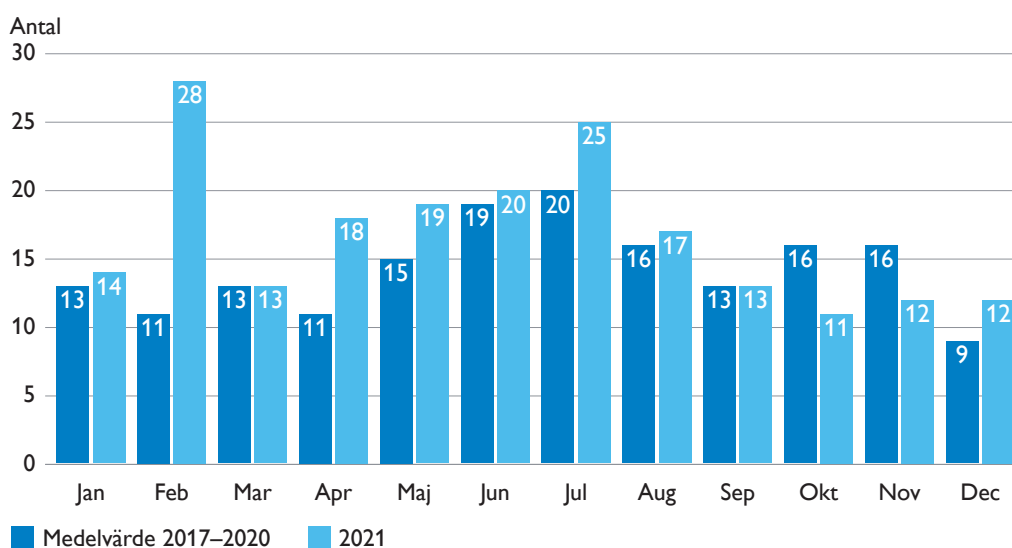
Kategori redovisningen avser en olyckas bedömda initiala händelsetyp. Exempelvis kan ett fartyg få ett maskinhaveri som leder till en grundstötning. Maskinhaveriet räknas då som initialhändelse och grundstötningen som konsekvenshändelse, och den sistnämnda redovisas inte i rapporten. De mindre allvarliga sjöolyckorna utgör alltså den dominerande kategorin med 80 procent, vilket är en minskning från 91 procent år 2020. Samtidigt rapporterades, som vi tidigare konstaterat, fler tillbud till sjöolycka 2021 jämfört med 2020. De olyckor som saknar uppgift om allvarlighetsgrad har inte hunnit bli slutkodade ännu, utan de bygger på preliminära uppgifter.

Under 2021 inträffade 3 förlisningar, som naturligtvis också är en typ av allvarliga olyckor. Inom kategorierna allvarliga olyckor och förlisningar återfinns de dödsolyckor som har inträffat. Det bör i det här sammanhanget sägas att det finns en viss underreportering till databasen även av allvarliga olyckor, vilket påverkar tillförlitligheten i statistiken negativt. Ett tecken på det är att fler allvarliga händelser som borde ha

rapporterats in via gängse kanaler i stället har nått oss i efterhand genom vår omvärldsbevakning. Därmed tror vi också att mörkertalet har ökat. Den ökning vi ser av de rapporterade allvarliga olyckorna skulle alltså kunna vara ännu större.

Antalet sjöolyckor per månad återges i diagram 8. Diagrammet presenterar dels antalet sjöolyckor för 2021, dels medelvärdet för åren 2017–2020. Liksom tidigare år är rapporteringen av sjöolyckor större under sommaren. Det hänger delvis ihop med att skärgårdstrafiken är aktivare då. Hösten står för den lägsta andelen av olyckorna. Som enskilda månader utmärker sig februari och juli, som tillsammans står för en fjärdedel av de rapporterade olyckorna.

Diagram 8. Antal sjöolyckor per månad 2017–2021



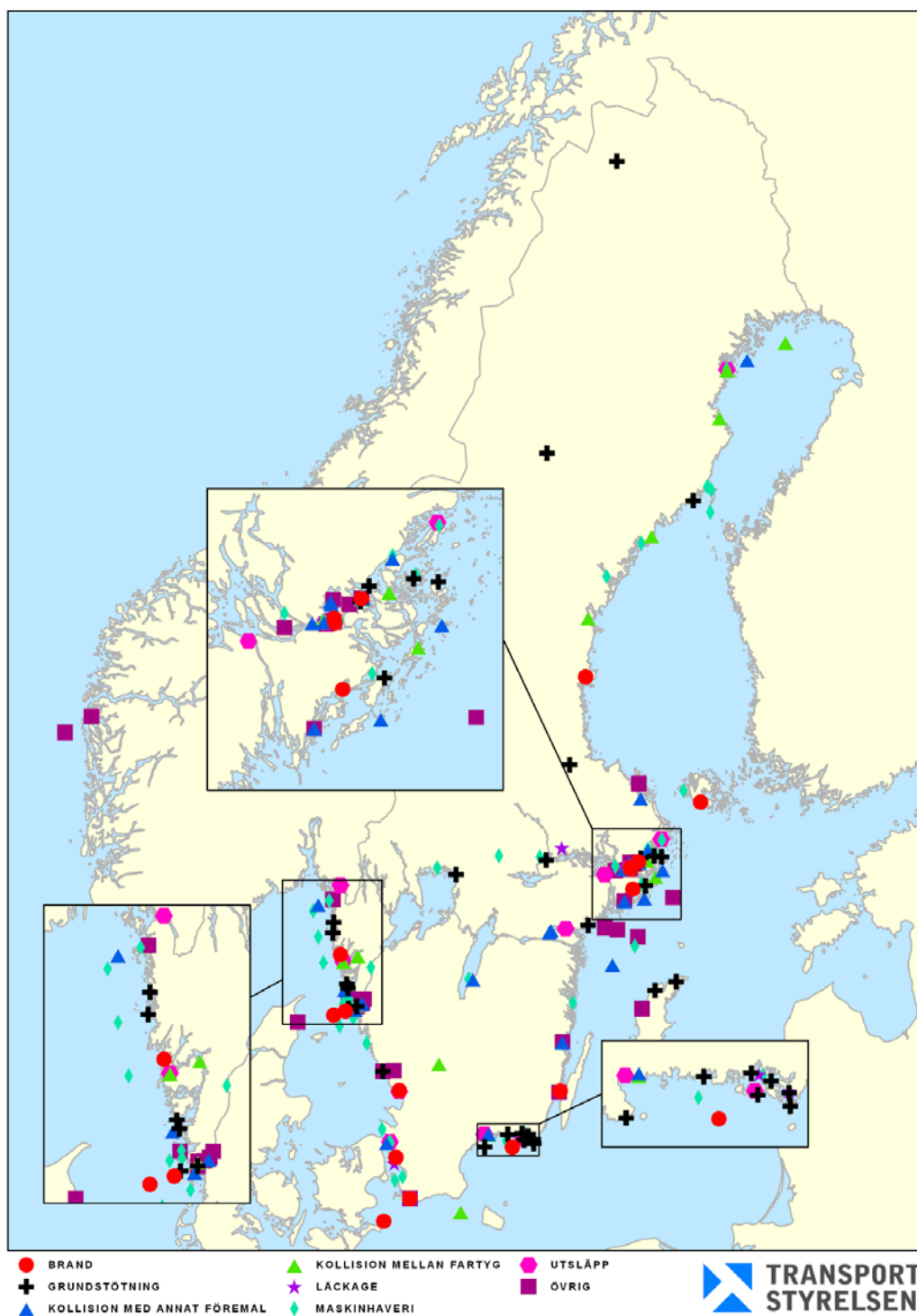
En delförklaring av den uppgång av rapporter som kan noteras i februari är ett tillkommande antal olyckor som kan relateras till isförhållanden. Att antalet olyckor under sommaren 2021 är i paritet med medelvärdet för de föregående åren är ett tecken på viss återhämtning i branschen efter 2020 års minskade trafik till följd av covid-19-pandemin. Som tillägg till statistiken i diagram 8 kan nämnas att antalet rapporterade tillbud till sjöolycka under sommarmånaderna 2021 var ovanligt stort.

Kartan visar var de inrapporterade sjöolyckorna har inträffat under 2021. På svenskt vatten gäller rapporteringsplikt oavsett flagg. Utöver de som syns på kartbilden har ytterligare 4 inträffat ombord på svenskflaggade fartyg utanför svenskt territorialvatten – 2 av dem i Europa utanför Norden och resterande 2 utanför Europa. De händelserna har medvetet tagits bort ur kartbilden i syfte att göra den överskådligare.

Det finns kluster av rapporterade olyckor inom ett ganska litet område i och omkring Stockholm, på Västkusten och i Blekinge, även om det är färre än hälften av olyckorna som har inträffat där. Det finns också några kluster av

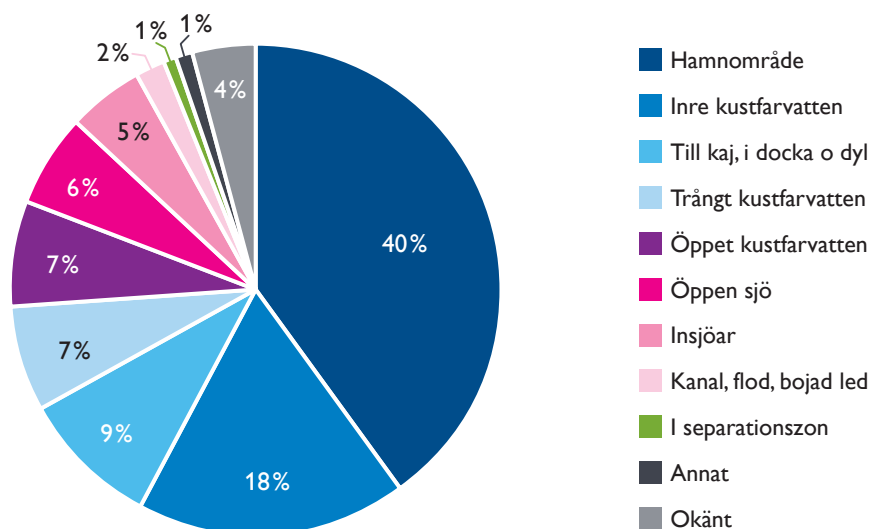
- maskinhaverier längs övre Norrlandskusten och längs Västkusten
- grundstötningar strax söder om Göteborg, i Stockholms skärgård och i Karlskrona skärgård
- kollisioner med andra föremål i Stockholms skärgård.

Karta 1. Karta över sjöolyckor 2021



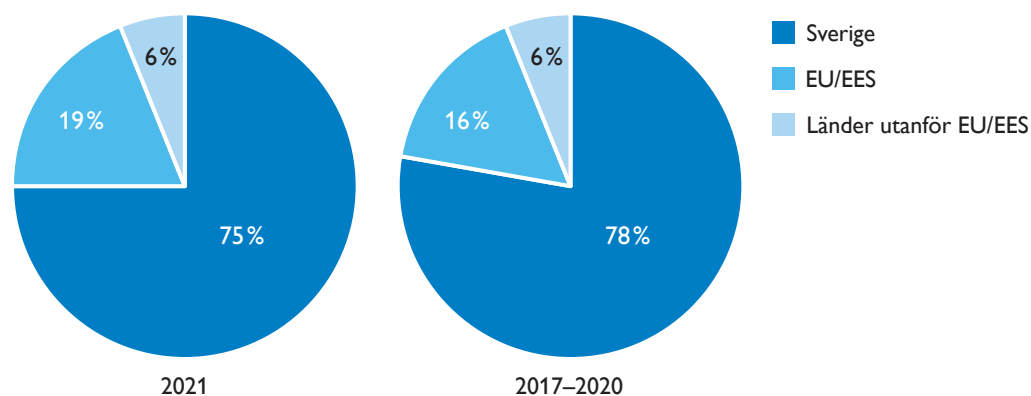
I diagram 9 redovisas fördelningen av 2021 års sjöolyckor efter farvattenstyp. Andelen sjöolyckor som sker i hamnområde har ökat betydligt sedan föregående år, från 23 till 40 procent, medan andelen i inre kustfarvatten har sjunkit från 32 till 18 procent. I övrigt är fördelningen i stort sett densamma som föregående år.

Diagram 9. Procentuell fördelning av sjöolyckor efter typer av farvatten 2021



Diagrammen 10 och 11 visar vilken flagg¹² de olycksrapporterande¹³ fartygen har.

Diagram 10 och 11. Procentuell fördelning av olycksrapporterande fartygs¹⁴ nationaliteter 2021 och under perioden 2017–2020



Andelen rapporter från svensklagrade fartyg minskade något 2021 jämfört med de närmast föregående åren, från 78 procent i genomsnitt 2017–2020 till 75 procent. Här bör man ha i åtanke att den nationella sjöfarten utgör en stor del av trafiken på svenskt territorialvatten.

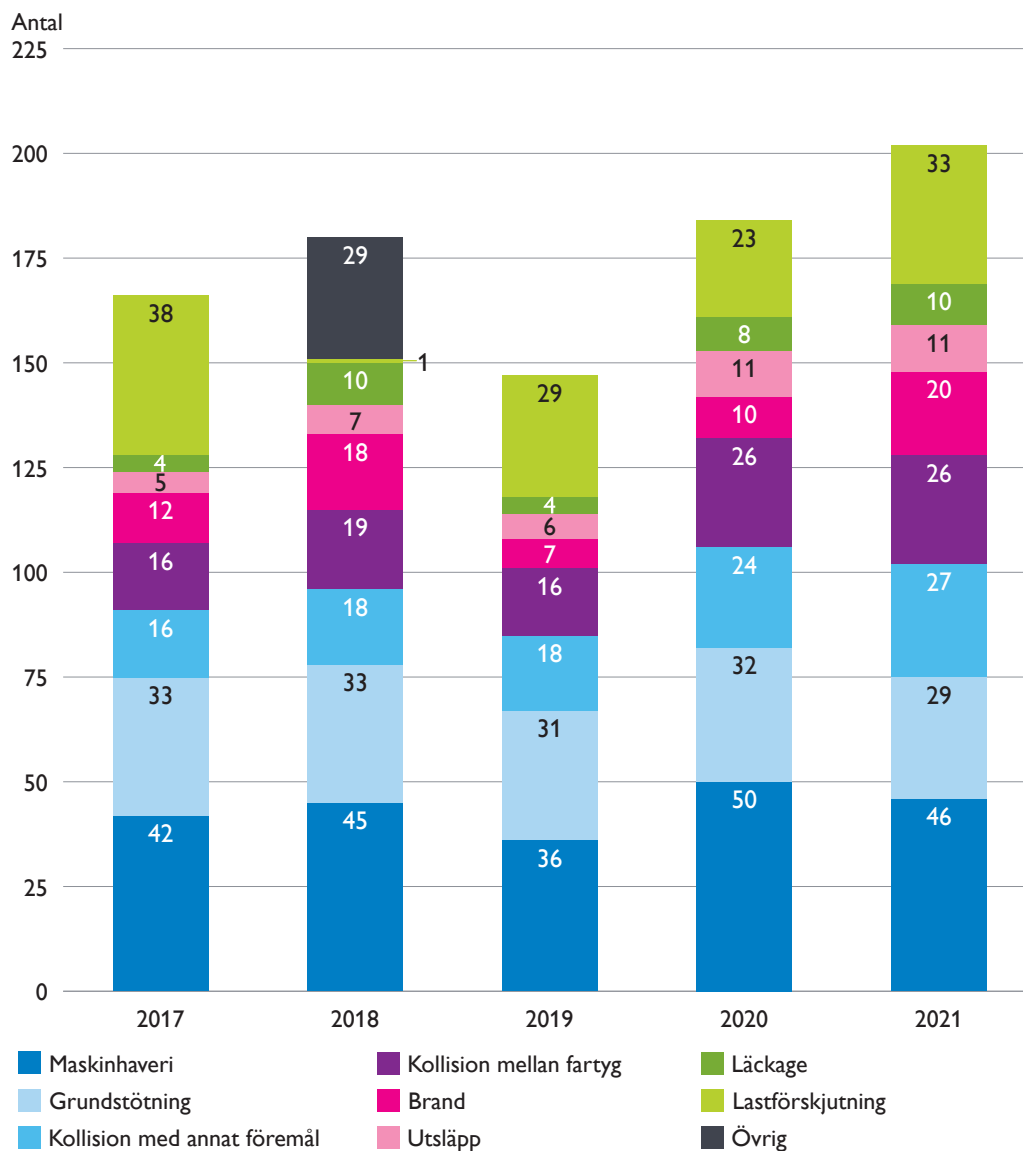
¹² Storbritannien trädde ur EU den 1 februari 2020.

¹³ Rapporterna kan inkomma direkt från fartygen, från andra myndigheter eller genom Transportstyrelsens omvärldsbevakning och uppsökande verksamhet.

¹⁴ Ett fartyg räknas en gång för varje rapporterad olycka.

Diagram 12 redogör för alla rapporterade sjöolyckor fördelade på typ av olycka för åren 2017–2021.

Diagram 12. Antal sjöolyckor efter initiala händelsetyper 2017–2021



Totalt rapporterades fler sjöolyckor under 2021 än under något annat år sedan år 2000. Bränderna ökade något jämfört med 2020. I övrigt är fördelningen mellan de olika typerna av olycka snarlik den för 2020. Som tidigare nämnts avser kategori-redovisningen en olyckas bedömda initiala händelsetyp.

Nästan en fjärdedel av alla initialhändelser för sjöolyckor utgörs av maskinhaverier. Det gör dem till den största kategorin bland händelsetyperna. Grundstötningar svarar för 14 procent och olika typer av kollisioner för 26 procent, vilket är i linje med året innan. Bränderna ökade något under 2021 och utgjorde var tionde sjöolycka, jämfört med var tjugonde under 2020. Det motsvarar en ökning från 10 till 20 stycken. Kategorin övriga sjöolyckor omfattar händelser kopplade till exempelvis förtöjning, lastning och lossning. Inom kategorierna utsläpp, läckage och lastförskjutning rapporteras förhållandevis få händelser. År 2021 förekom ingen händelse där lastförskjutning var den initiala händelsetypen. Utsläpp och läckage svarade sammanlagt för en tiondel av det totala antalet händelser.

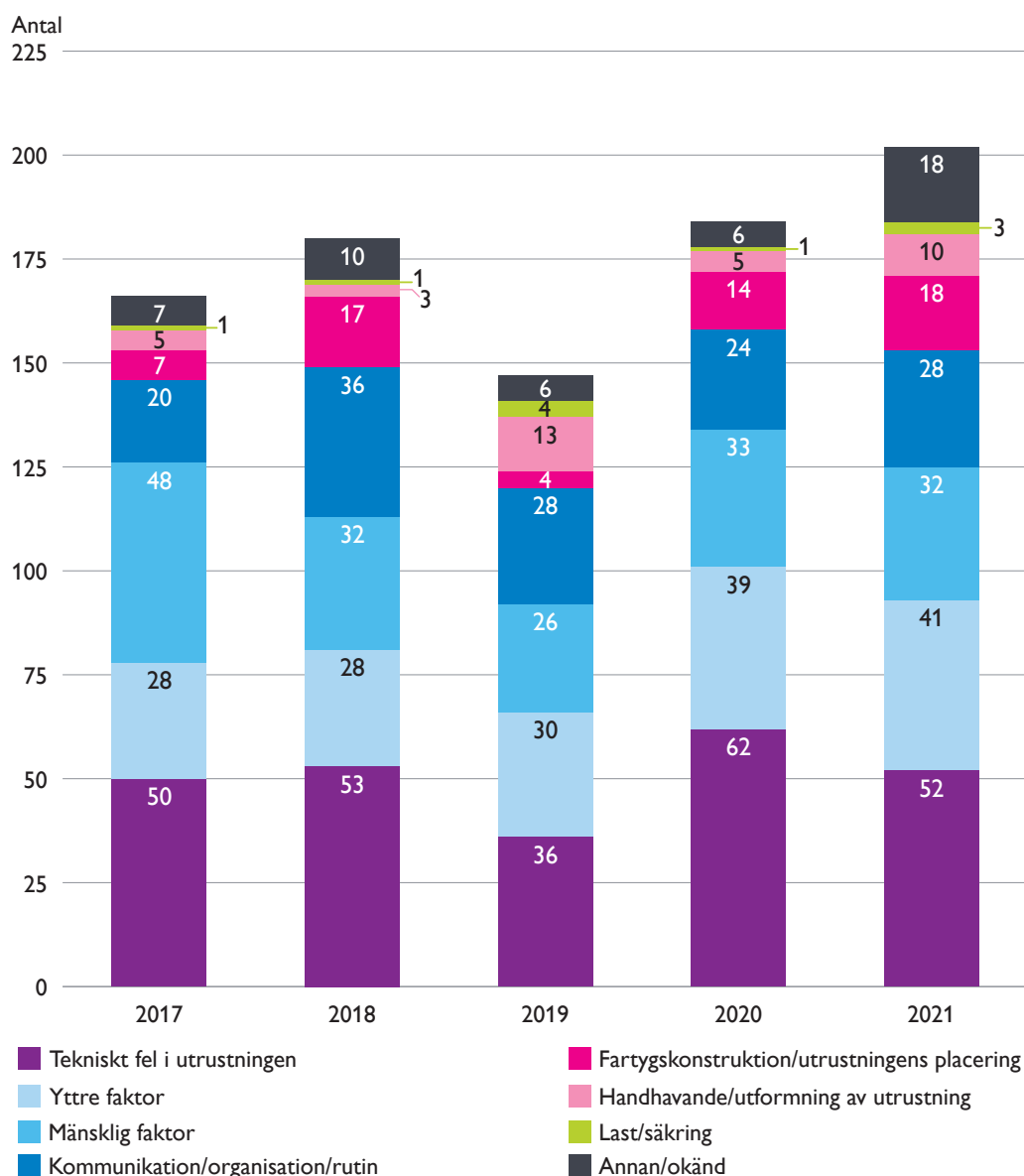


Diagram 13 visar de bedömda primära olycksorsakerna för de inrapporterade sjöolyckorna för perioden 2017–2021. I likhet med de tre närmast föregående åren är tekniska fel i utrustningen den mest frekventa olycksorsaken 2021 och omfattar en fjärdedel av alla händelser. Jämfört med 2020 är de däremot mindre förekommande i både antal och andel av olyckorna. Yttre faktorer står för en femtedel av olyckorna, vilket är samma nivå som tidigare år.

Kategorierna mänsklig faktor samt kommunikation, organisation och rutiner baseras i hög grad på liknande förhållanden. Men där mänsklig faktor främst avser orsaker där den enskildes handlingar spelar in, täcker kommunikation, organisation och rutiner in de förutsättningar som de anställda ges. Före 2018 var mänsklig faktor den dominerande av de två. Dock förändrade Transportstyrelsen 2018 registreringen av grundorsaken till olyckor, vilket ledde till att de två orsakerna blev lika vanligt förekommande. 2021 bidrog den mänskliga faktorn också i stort sett lika mycket till olyckorna, med 16 procent jämfört med 14 procent för kommunikation, organisation och rutiner.

Olyckorna som härrör från fartygets konstruktion, utrustningens placering, handhavande/utformning av utrustning eller last/säkring är relativt få. De representerar tillsammans 15 procent av olyckorna.

Diagram 13. Antal sjöolyckor efter orsaker 2017–2021



3.4 Personskador och omkomna – fler omkomna än på länge

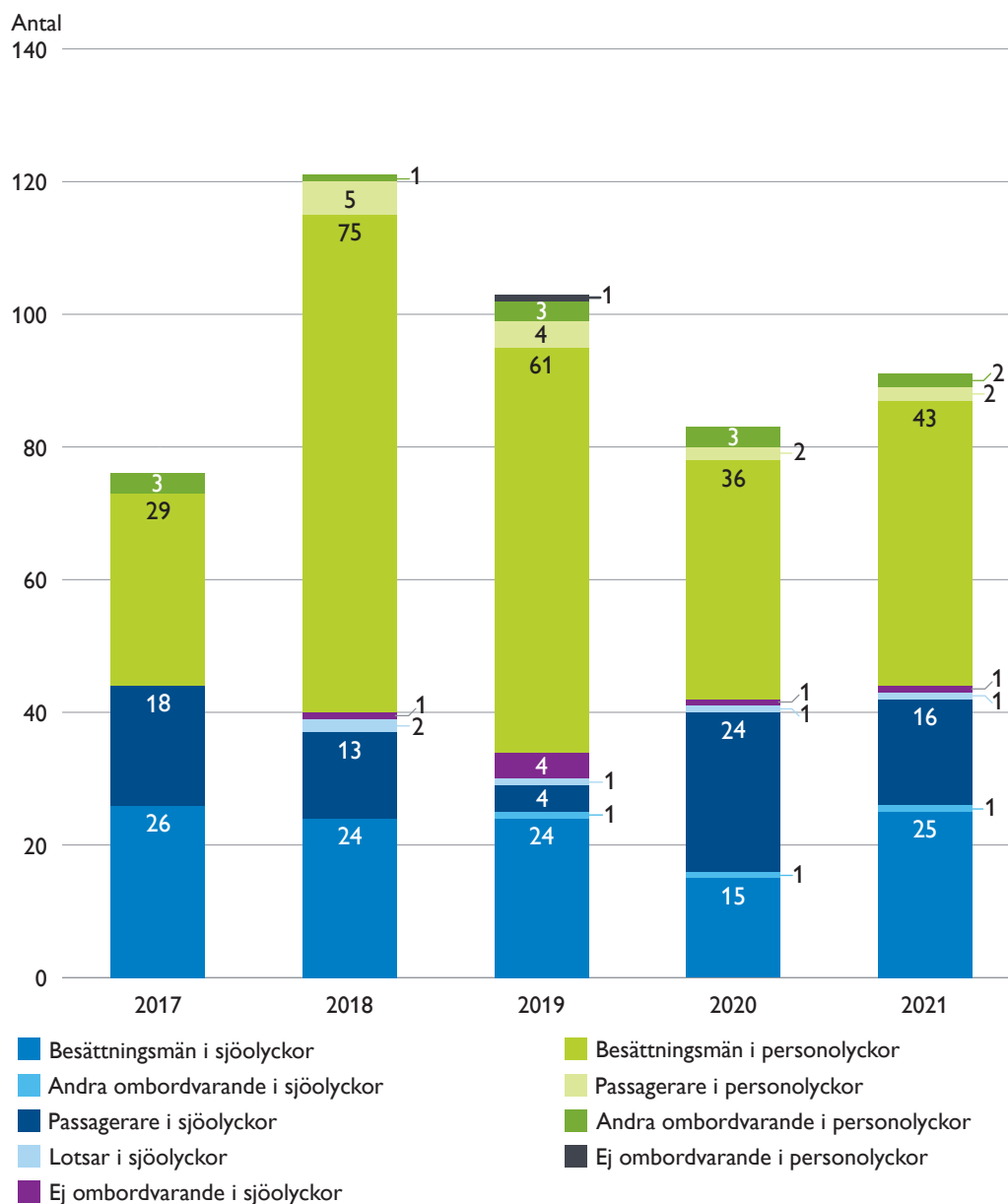
Här redovisas statistik över personskador och omkomna i samband med yrkessjöfart, fördelat mellan sjöolyckor och personolyckor för de gångna fem åren.

Personolyckor definieras som olyckor som inte är relaterade till fartygets drift. Här ryms således arbetsplatsolyckor med ombordanställda och passagerare som skadar sig genom fall eller dylika händelser som inte är orsakade av fartygets drift. Om en passagerare eller någon ur besättningen i stället faller och skadar sig på grund av exempelvis en kajstuds, som beror på fartygets drift, räknas inte händelsen som personolycka. Då betraktas den som en kollision och klassificeras därmed som en sjöolycka.

Av diagram 14 framgår antalet skadade i yrkessjöfarten under 2017–2021 fördelade efter roll ombord och efter sjö- eller personolycka. Diagrammet visar på ett något större antal rapporterade personskadade 2021 jämfört med året innan: 91 personskadade jämfört med 83. Antalet rapporterade personskadade i sjöolyckor uppgick 2021 till 44, och i personolyckor rapporterades 47 skadade. Som noterades i 2018 års säkerhetsöversikt beror det ökade antalet 2018 främst på ett ändrat kodningsförfarande hos Transportstyrelsen.

Den vanligaste skadesituationen 2021 var, liksom tidigare år, att en besättningsman skadades i en personolycka. Det gällde för 47 procent av skadorna. De skadorna utgjorde en lika stor del som för 2020. Drygt en fjärdedel av skadorna utgjordes av besättningsmän som skadats i sjöolyckor. Sådana skador stod för en större del än under året dessförinnan. Nästan 1 av 5 skador skedde i en situation där en passagerare skadades i en sjöolycka, vilket var en mindre del än under 2020. Totalt sett kvarstår relationen mellan andelen skadade i sjöolyckor respektive personolyckor. De representerar hälften vardera av de rapporterade skadorna under 2021.

Diagram 14. Antal skadade efter roll ombord och sjö-/personolyckor 2017–2021

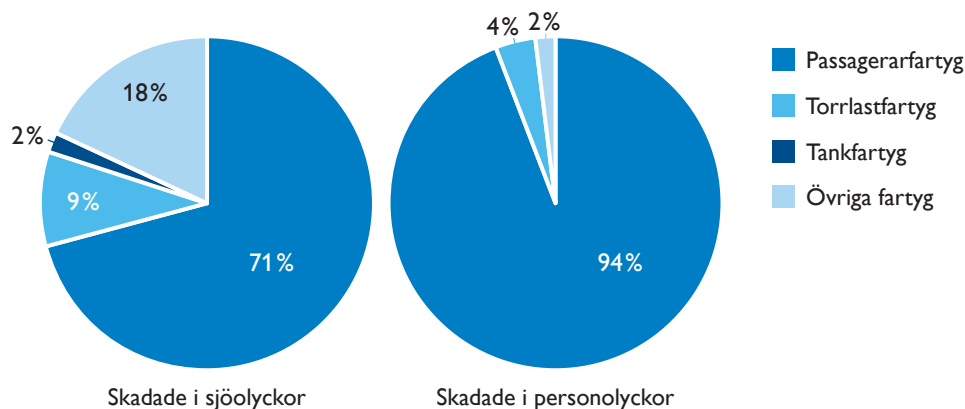




Diagrammen 15 och 16 visar de fartygstyper som de inrapporterade personskadorna inträffade på under 2021. Sjöolyckor och personolyckor presenteras var för sig i egna diagram. Inom båda dessa olyckstyper visar statistiken att flest personskador sker ombord på passagerarfartyg, vilket delvis kan förklaras med att de har fler ombordanställda än andra fartygstyper. Rimligtvis sker fler personskador även ombord på andra fartygstyper, men av olika anledningar rapporteras de inte in. Liksom 2020 har till exempel inga personskador rapporterats från segmentet fiskefartyg.

Dominansen av segmentet passagerarfartyg är särskilt stor vad gäller skadade i personolyckor, där nästan samtliga skador inträffade på den typen av fartyg. Då ska man också ha i åtanke att covid-19-pandemin har slagit hårt mot passagerarfartygen. Under 2021 skedde 94 procent av skadorna i personolyckor ombord på sådana fartyg. Det är en markant ökning jämfört med 2020, då 72 procent av skadorna vid personolyckor inträffade på passagerarfartyg. I gengäld har övriga fartygstyper minskat betydligt och från fiskefartyg samt tankfartyg saknas helt rapporter av skadade i personolyckor. Personskador som sker till följd av sjöolyckor har en lite mer nyanserad spridning. Även här inträffar en betydande andel ombord på passagerarfartyg, 71 procent, medan en tiondel av skadorna rapporteras från torrlastfartyg och ungefär en femtedel från kategorin övriga fartyg. Det innebär en minskning av andelen skador ombord på passagerarfartyg från 83 procent 2020 och en ökning av andelen skador ombord på kategorin övriga fartyg. Utvecklingen av skadorna ombord på övriga fartyg ska tolkas med försiktighet, eftersom det är ganska få skador det handlar om – 8 stycken under 2021. Kategorin övriga fartyg omfattar olika typer av arbetsfartyg, exempelvis bogser- och forskningsfartyg, isbrytare och prämar.

Diagram 15 och 16. Procentuell fördelning av skadade i sjöolyckor efter fartygstyper och skadade i personolyckor efter fartygstyper 2021



Det är rimligt att andelen skadade både i person- och sjöolyckor är större inom passagerartrafiken än i sjöfartens övriga segment, eftersom det i regel är fler anställda ombord på ett passagerarfartyg. De fartygen utgör dessutom en stor del av den nationella sjöfarten. Den trafiken har också normalt sett fler ankomster och avgångar än många andra typer av fartyg, och befinner sig oftare i hamn och i trånga farvatten där olycksriskerna är större. Enligt diagram 9 rapporteras också fler olyckor som har inträffat i hamnar, inre kustfarvatten och vid kajer. Det beror till största delen på mindre marginaler i trånga omgivningar, men eventuellt också på att de händelserna är lättare för omgivningen att upptäcka och därmed rapporteras in mer frekvent. Underrapporteringen av mindre allvarliga olyckor och tillbud till personskada får

anses vara betydande. I synnerhet gäller det inom vissa delar av sjöfarten, exempelvis fiske samt pråm- och entreprenadbranschen. En viktig del av Transportstyrelsens fortlöpande arbete är att både uppmuntra och underlätta rapporteringen av händelser ombord. En god rapporteringskultur och en god förmåga hos branschen att dra lärdomar av inträffade händelser gynnar branschen och bidrar till en säkrare sjöfart på sikt.

Antalet omkomna eller saknade¹⁵ till följd av personolyckor eller sjöolyckor inom yrkessjöfarten år 2017–2021 framgår av diagram 17. Under 2021 omkom 6 personer och en person saknas. De 6 omkomna förolyckades i separata olyckor och den saknade ingår i en av de olyckorna. Antalet omkomna eller saknade 2021 är stort jämfört med tidigare år – det är det största antalet under ett enskilt år sedan 2013. Överlag är ändå de omkomna eller saknade ett fåtal varje år, även om förstås varje enskild händelse är en tragedi. Tidigare under den redovisade perioden omkom 3 personer i sjöolyckor och 2 personer i personolyckor.

Diagram 17. Antal omkomna eller saknade efter sjö- eller personolyckor 2017–2021

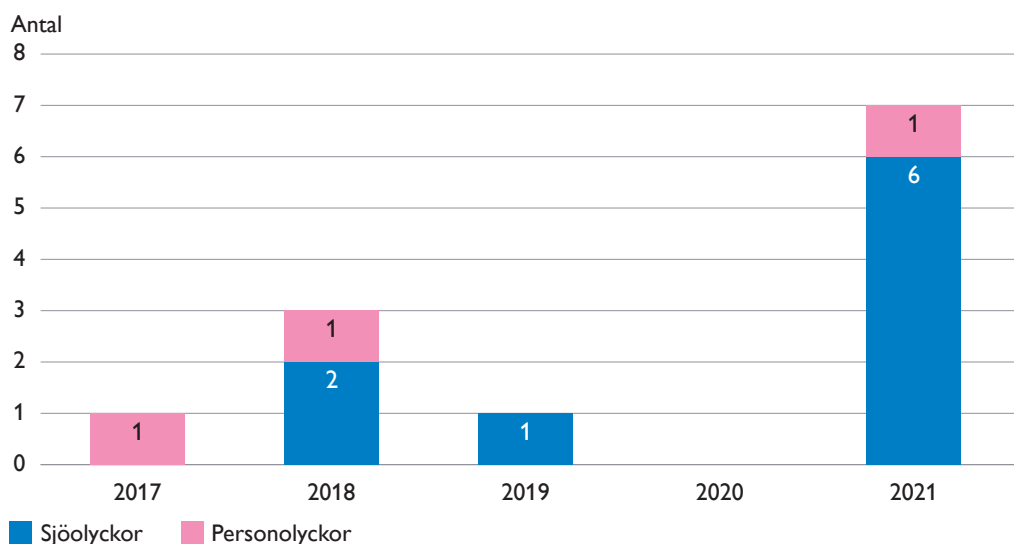
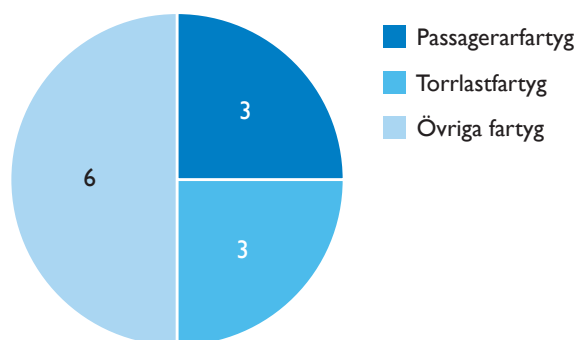


Diagram 18 visar vilka typer av fartyg som de omkomna/saknade härrör från, för åren 2017–2021. Diagrammet är en sammanslagning av sjö- och personolyckor. Totalt har 12 personer mist livet eller saknas under den aktuella tidsperioden. Under 2021 omkom en person vardera på passagerarfartyg respektive torrlastfartyg och 4 personer på fartyg av typen övrig. En person saknas efter en olycka på ett fartyg av typen övrig. Tidigare under den redovisade perioden omkom 2 personer vardera i olyckor med passagerarfartyg respektive torrlastfartyg och en person i en olycka ombord på ett fartyg av typen övrig. Några dödsolyckor för fiske- eller tankfartyg har inte rapporterats in under 2017–2021.

¹⁵ Dödsfall orsakade av sjukdom eller självmord ingår inte i den redovisade statistiken över omkomna. Rapporteringen omfattar samtliga olyckor med svenskestrerade fartyg eller som har inträffat inom svenskt territorialvatten oavsett flagg.

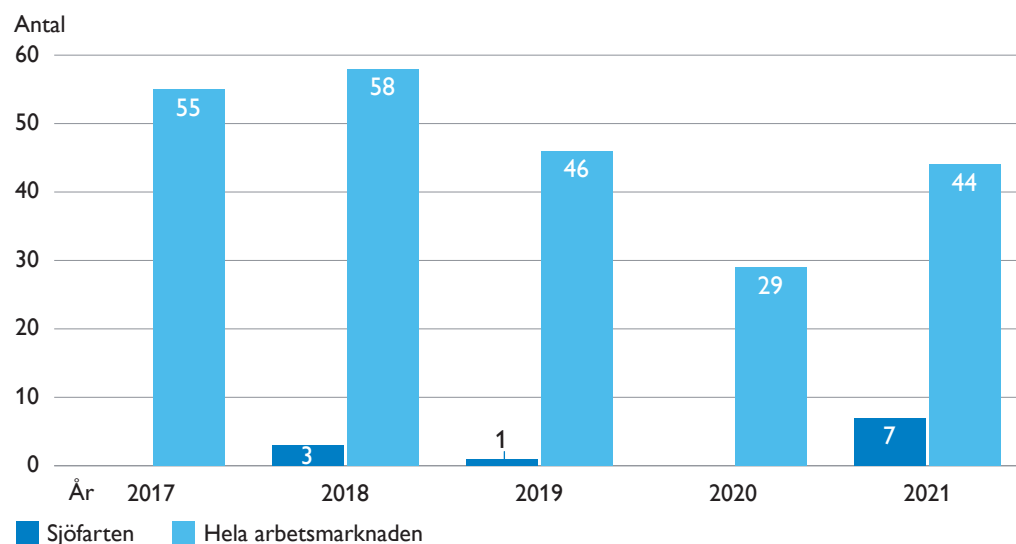
Diagram 18. Antal omkomna/saknade efter fartygstyper 2017–2021



Antalen omkomna/saknade i arbetsplatsolyckor inom yrkessjöfarten jämförs i diagram 19 med hela arbetsmarknaden¹⁶. Sjöfarten ingår även i redovisningen av hela arbetsmarknaden. Det är både ombordanställda och andra ombordvarande i tjänsten som ingår i sjöfartens omkomna.

Nästan var sätte arbetsplatsolycka med dödlig utgång inträffade inom sjöfarten under 2021. Eftersom det enbart rör sig om ett enskilt år med ett högre antal omkomna inom sjöfarten, skulle det kunna bero på slumpartade förhållanden. Det är därmed för tidigt att uttala sig om huruvida det finns någon ökande trend, utan vi behöver avvakta hur utvecklingen kommer att se ut under de kommande åren.

Diagram 19. Antal omkomna/saknade i arbetsplatsolyckor inom sjöfarten jämfört med hela arbetsmarknaden 2017–2021



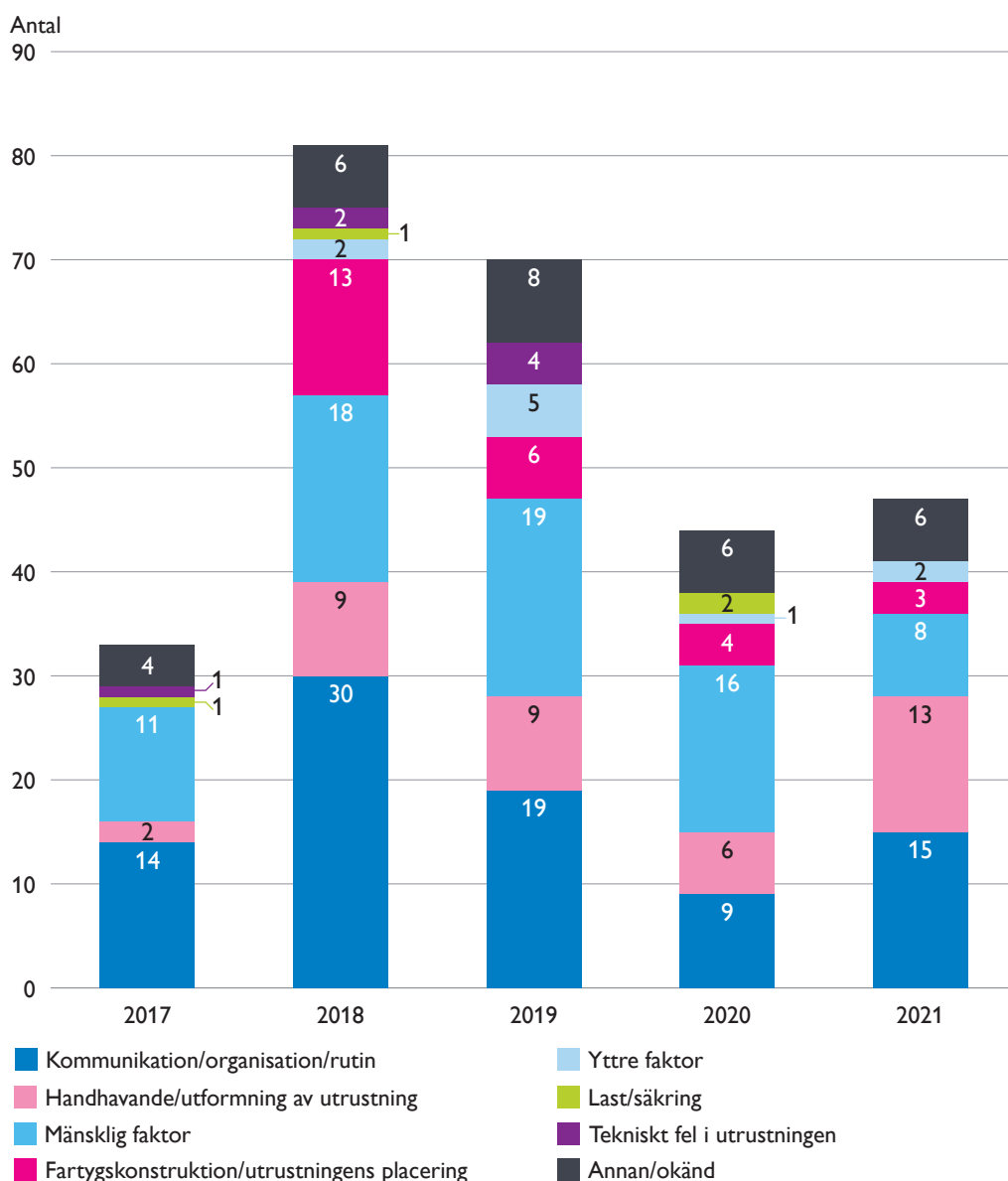
¹⁶ Statistiken över omkomna i arbetsplatsolyckor på hela arbetsmarknaden är hämtad från Arbetsmiljöverket: <https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbetsmiljostatistik-officiell-arbetskadestatistik/statistik-om-dodsolyckor-i-arbetet/>. Statistiken omfattar arbetstagare och egenföretagare på den svenska arbetsmarknaden samt dödsolyckor där anställda i utländska företag, som är verksamma i Sverige men registrerade i andra länder, omkommer. Den omfattar även dödsolyckor i arbetet där de förolyckade inte är förvärvsarbetande, till exempel vissa elever på arbetsplatser, värnpliktiga, intagna i kriminalvårdsanstalt med flera.



Hur personolyckorna fördelar sig på olika orsaker under den senaste femårsperioden visas i diagram 20. Den vanligaste bedömda olycksorsaken 2021 var kommunikation, organisation och rutiner, vilket gäller för en tredjedel av personolyckorna. Den orsaken har därmed ökat andelsmässigt sedan 2020, då den stod för en femtedel av olyckorna. Som vi beskrivit i stycket om sjöolyckornas fördelning efter orsaker, förändrades synsättet på grundorsaken till olyckor 2018. Förändringen ledde till en viss förskjutning från att bedöma orsaker som mänsklig faktor till att i större utsträckning bedöma dem som kommunikation, organisation och rutiner. Det mönstret syns delvis även för personolyckorna.

Den näst vanligaste orsaken till personolyckor 2021 var handhavande och utformning av utrustning, som stod för 28 procent av olyckorna. Det innebär en fördubbling av andelen jämfört med 2020. Värt att ha i åtanke är att det endast var 9 av personolyckorna under 2020 som bedömdes bero på kommunikation, organisation och rutiner samt 6 av olyckorna som bedömdes bero på handhavande och utformning av utrustning. Därför är det mer osäkert att dra några slutsatser om utvecklingen. En liten förändring i antal kan bero på slumpen, men ge en stor andelsmässig förändring. Den mänskliga faktorn stod för 17 procent av personolyckorna under 2021, vilket är en halvering av andelen jämfört med året dessförinnan. Övriga olycksorsaker representerar enbart ett fåtal olyckor vardera. Även totalt sett var personolyckorna så pass få till antalet, 47 stycken, att fördelningen på orsaker måste tolkas med viss försiktighet.

Diagram 20. Antal personolyckor efter orsaker 2017–2021



Vi har valt att endast presentera övergripande orsaker till personolyckor. Det beror dels på att vi har begränsade kodningsmöjligheter i databasen, dels på att de rapporter vi får in genom exempelvis myndighetssamverkan ofta saknar detaljerad information om händelserna och de bakomliggande orsakerna. Kommunikation, organisation, rutiner och mänsklig faktor kan ofta vara svåra att skilja från varandra. Som vi beskrivit tidigare handlar dock den förstnämnda mer om de förutsättningar som ges från organisationen, medan den andra handlar mer om individuellt beteende. Dessa två orsaker är de intressantaste i det olycksförebyggande arbetet, inte bara för att de är de vanligaste olycksorsakerna, utan också för att de är möjliga att påverka. Med ett aktivt och förebyggande arbete inom arbetsmiljö kan antalet skadade minska. Det förutsätter att man systematiskt arbetar med utrustning, underhåll och att minska stress men också med attityden hos den enskilda personen till det gemensamma ansvaret att använda tillgänglig skyddsutrustning och följa existerande rutiner.

3.5 Ett uppdrag för att förbättra arbets- och levnadsvillkor ombord

Under hösten 2020 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda arbets- och levnadsvillkoren inom yrkessjöfarten samt föreslå åtgärder och kontrollmöjligheter som skulle kunna bidra till en säkrare, hållbarare och effektivare sjöfart. Bakgrunden till uppdraget är bland annat olyckor med allvarlig utgång som Statens haverikommission (SHK) har utrett och som har skett på svenskt vatten under de senaste åren. Det är av största vikt att den sjöfart som bedrivs på såväl svenskt som internationellt vatten har en hög säkerhet och bedrivs på ett hållbart sätt.

Inom ramen för uppdraget har Transportstyrelsen identifierat ett antal generella problemområden. De specifika problem som förekommer ombord skiljer sig däremot åt mellan olika typer av fartyg och verksamheter, eftersom förutsättningarna och förhållandena ombord kan vara vitt skilda. Med anledning av regeringens uppdrag lämnade vi 11 förslag till åtgärder våren 2021. Vi har bland annat föreslagit att myndigheten ska utvärdera och besluta om en ny strategi för svensk sjöfartstillsyn för att bättre kunna upptäcka brister inom organisation, arbetsmiljö och levnadsvillkor ombord. Rapporten föreslår också att vi ska utöka vårt samarbete med andra relevanta myndigheter och organisationer i syfte att upptäcka brister som kan leda till sjösäkerhetsrisker. Andra exempel på förslag till åtgärder är att Transportstyrelsen ska

- arbeta för att öka förståelsen för säkerhetsorganisation och säkerhetskultur på fartyg inom nationell sjöfart
- tydliggöra och informera sjömän om vilka vägar som finns för att lämna tips, information och klagomål angående arbets- och levnadsvillkor ombord samt vikten av att rapportera olyckor och tillbud
- i det internationella arbetet särskilt bevaka och arbeta för att öka medvetandegraden kring frågor som rör arbets- och levnadsvillkor ombord.

En heltäckande lista över förslagen finns i uppdragsrapporten¹⁷.

3.6 Transportstyrelsens uppföljning av säkerhetsläget

Transportstyrelsen följer regelbundet upp säkerhetsutvecklingen utifrån den information om händelser som rapporterats till myndigheten. Vi utvärderar också säkerhetsläget med hjälp av vår olycksstatistik, utredningar från SHK och resultatet av vår tillsyn. En del av utvärderingen sker i vårt analysforum för den nationella sjöfarten.

¹⁷ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/redovisning-av-uppdrag-att-utreda-och-foresla-atgarder-for-en-mer-saker-hallbar-och-effektiv-sjofart/>



Transportstyrelsen har delegerat delar av den operativa tillsynen inom den nationella sjöfarten till Kustbevakningen (KBV), bland annat kontroll av behörigheter, bemanning och märkning av fartyg. KBV utför varje år cirka 500 kontroller av yrkesfartyg, framför allt i det nationella tonnaget, och registrerar brister inom nämnda områden i ungefär 120–160 av dessa kontroller. Vi använder resultaten från KBV:s inspektioner i vårt arbete, tillsammans med olycksstatistiken och rekommendationerna från SHK, i syfte att riskbasera den tillsyn som vi utför för den nationella sjöfarten. Målet med den riskbaserade tillsynen är att fokusera på de segment inom sjöfarten som är mest utsatta och har störst nytta av tillsyn. Läs mer om riskbaserad tillsyn på Transportstyrelsens webbplats¹⁸.

Vi fortsatte under 2021 även att se över hur reglerna för lotsplikt kan moderniseras. Det sker genom att reglerna görs mer enhetliga och inkluderar ett riskbaserat synsätt. Aktuell information om arbetet finns på Transportstyrelsens webbplats¹⁹.

¹⁸ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/vart-uppdrag-och-arbetsatt/tillsyn/riskbaserad-tillsyn/>

¹⁹ <https://transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-hamnar/Lotsning/oversyn-av-lotsplikt/>



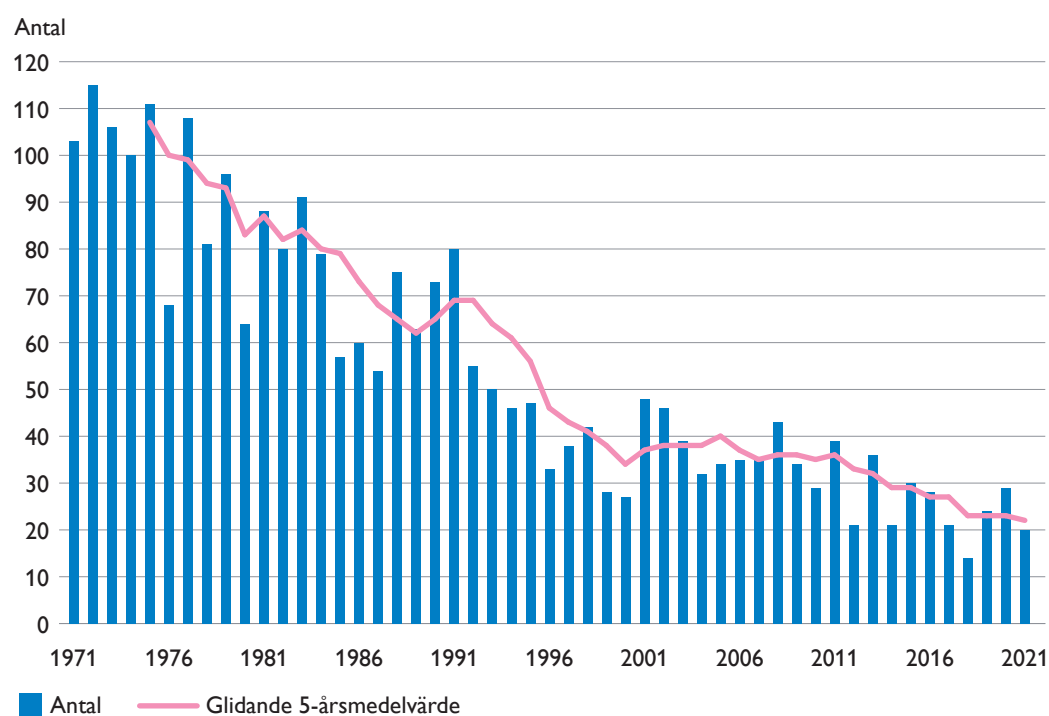
4. Fritidssjöfart

I det här kapitlet presenteras säkerhetsutvecklingen för fritidssjöfarten i form av en statistisk uppföljning av omkomna och skadade.

4.1 Färre omkomna inom fritidssjöfarten 2021

Under 2021 omkom 20 personer i 19 fritidsbåtsolyckor. Antalet omkomna har minskat jämfört med föregående år, då 29 personer omkom. Diagram 21 visar antal omkomna och saknade inom båtlivet för åren 1971–2021 samt det femåriga glidande medelvärdet²⁰. 2021 är bland de fem år med lägst antal omkomna och saknade under den redovisade 50-årsperioden. Under det senaste decenniet har utvecklingen gått mot så pass små antal att några olyckors ökning eller minskning mellan åren, vilket kan bero på slumpen, nu kan få relativt sett större påverkan på lägesbilden. Förändringarna mellan de senaste åren ska därför tolkas med försiktighet.

Diagram 21. Antal omkomna/saknade 1971–2021



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

²⁰ Ett femårigt glidande medelvärde visar medelvärdet för de senaste fem åren. För 2021 visas medelvärdet för 2017–2021, för 2020 visas medelvärdet för 2016–2020 och så vidare.

Det glidande medelvärdet för 2021 ligger på 22 och befäster därmed en fortsatt avtagande utveckling som har rått under de senaste åren, se tabell 2.

Tabell 2. Femårigt glidande medelvärde för antal omkomna/saknade 2017–2021

År	2017	2018	2019	2020	2021
Antal	27	23	23	23	22

4.2 Avgränsningar av statistiken – omkomna, saknade och skadade ingår

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

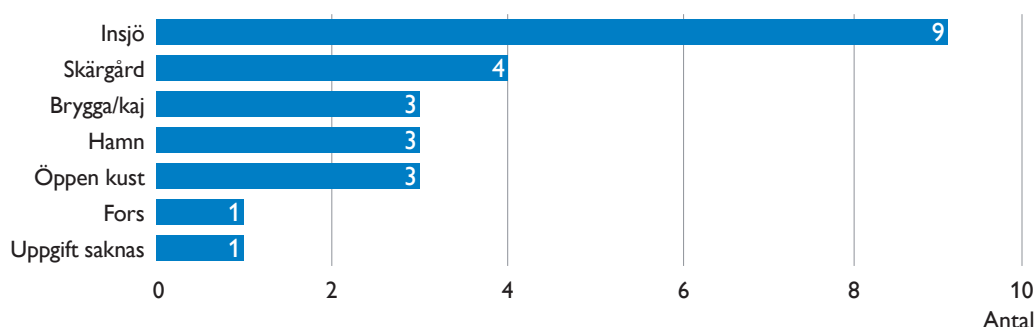
Om det inträffar en olycka vid bad från en båt, betraktas det som en badolycka och inte någon fritidsbåtolycka. Dödsfall som primärt orsakats av sjukdom, mord eller självmord ingår inte heller i statistiken.

4.3 Insjöar vanligaste farvattnet för omkomna

Nästan hälften av personerna, 9 stycken, omkom i en insjö. Det är det vanligaste farvattnet där personer omkom under 2021, se diagram 22. Under färd i skärgård utanför ett hamnområde omkom 4 personer. Vid brygga/kaj, i hamnområde respektive längs öppen kust omkom 3 personer vardera. En person omkom under färd i en fors.

Viktigt att notera är att en och samma olycka kan räknas till flera av kategorierna. En olycka kan till exempel äga rum i en hamn i en insjö.

Diagram 22. Antal omkomna/saknade efter typer av farvatten 2021



Vanligtvis är det åldersintervallet 60–69 år som dominerar i statistiken över omkomna och saknade. Det gäller även för 2021, men nästan lika många var i intervallet 40–49 år. Hälften av de omkomna var 60 år eller äldre. De yngsta har varit förskonade från dödsolyckor under året. Den yngsta omkomna var 22 år och den äldsta var 85 år. För 3 av de omkomna saknas uppgift om ålder vid tillfället för statistikframtagningen.

Av de omkomna var 2 kvinnor.

Tabell 3. Antal omkomna/saknade efter åldersgrupp 2021

Ålder (år)	0–19	20–29	30–39	40–49	50–59	60–69	70–79	80 och äldre	Uppgift saknas
Antal	0	2	0	5	0	6	3	1	3

Som brukligt är det sommarmånaderna som dominerar när det gäller omkomna i fritidssjöfarten. Hälften av de omkomna förolyckades under sommaren. Resterande fördelar sig jämnt mellan vår och höst. Ingen omkom i januari–februari eller i november–december.

Tabell 4. Antal omkomna/saknade per månad 2021

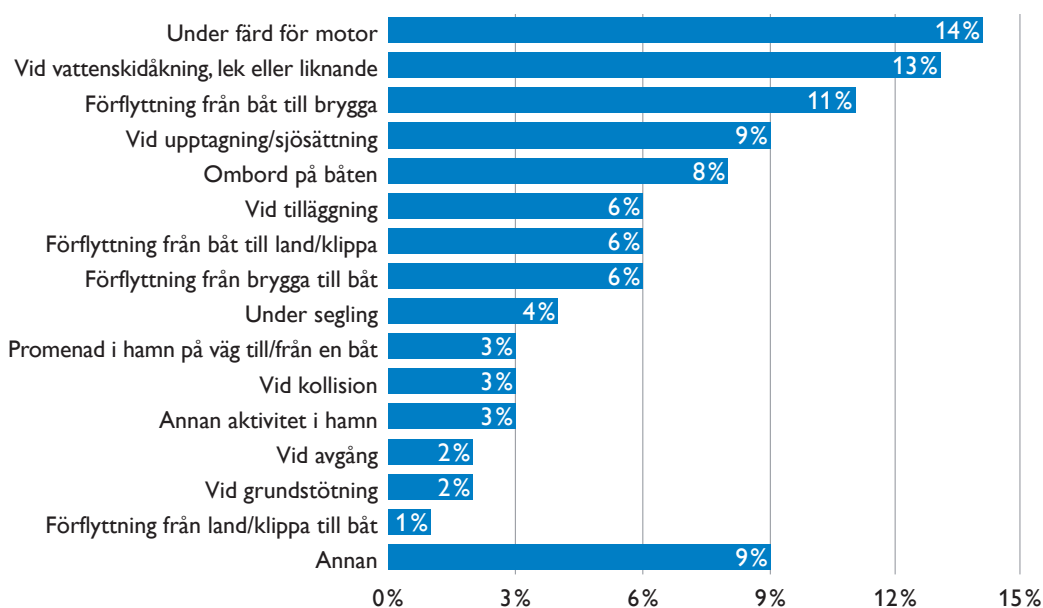
Månad	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Antal	0	0	2	2	1	4	4	2	2	3	0	0

4.4 Ombord- eller ilandstigning ledde till flest personskador

Under 2021 rapporterades 413 olyckor med personskador kopplade till fritidssjöfarten ifrån sjukvården. Det är närmare en fördubbling av antalet rapporter från föregående år, men ökningen måste ses i ljuset av förändrade regelverk, fler rapporterade instanser och ökad geografisk täckning.

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

Diagram 23. Procentuell fördelning av aktivitet vid olyckstillfället för personskador 2021 enligt rapporter från sjukvården





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

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

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

4.5 Ökad reglering av vattenskoterkörning

Användningen av vattenskotrar har ökat, vilket har inneburit att fler människor har kommit i kontakt med dem och att vissa problem därmed har uppmärksammats. Det gäller bland annat störande och oaktsamt beteende. Hösten 2020 fick Transportstyrelsen bemyndigande av regeringen att föreskriva regler inför kommande lagstiftning om förarbevis för framförande av vattenskotrar. Lagen trädde i kraft den 1 maj 2022. Bemyndigandet gäller regler i samband med att vi

- utfärdar förarbevis
- godkänner utbildningsanordnare
- utövar tillsyn över utbildningsanordnare.

Vi har genomfört ett omfattande arbete med regleringen under 2021. Arbetet har både inneburit att bistå regeringen i förarbetet med lag och förordning samt att ta fram myndighetens egna föreskrifter.

Syftet med lagen om förarbevis för att få köra vattenskotrar är att

- höja kunskapsnivån om sjösäkerhet, sjövätt och miljöpåverkan
- säkerställa att föraren i praktiken kan framföra en vattenskotrar på ett betryggande sätt.

Lagen bidrar därigenom till regeringens transportpolitiska hänsynsmål om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt inom transportsystemet samt att miljömål och ökad hälsa kan uppnås. Förhoppningen är att lagen ska leda till att olyckor kan undvikas i större utsträckning och att vattenskoterförarna kommer att bete sig mer hänsynsfullt mot sin omgivning. Syftet med regler för godkännande och tillsyn av utbildningsanordnare är att säkerställa kvaliteten på utbildningarna.

Transportstyrelsen har tagit fram en förarutbildning som innehåller avsnitt om säkerhet, miljö, risker och störande åkning. Utbildningen omfattar totalt 15 timmar samt innehåller både teori och praktik. Det finns övergångsregler som ger personer som har andra typer av intyg för att få framföra fritidsbåtar eller yrkesfartyg möjlighet att utan ytterligare utbildning ansöka om förarbevis för vattenskoter. Läs mer om reglerna på myndighetens webbplats²¹. På vår webbplats görs också ansökan om förarbevis. Det har varit ett omfattande arbete med it-utveckling för att skapa e-tjänsten där ansökningarna görs.

Vi har under 2021 startat arbetet med att godkänna utbildningsanordnare som har ansökt om tillstånd för att bedriva vattenskoterutbildning. För att kunna få tillstånd krävs att den sökande

- inte är försatt i konkurs
- har utsett en utbildningsansvarig person
- har tillräckliga resurser för att bedriva utbildning
- har fastställda och dokumenterade rutiner för att bedriva utbildning.

Fram till och med mars 2022 har ett 40-tal utbildningsanordnare godkänts. Det finns en bra geografisk spridning av tillgängliga utbildningar.

Myndighetens tillsyn över utbildningsanordnarna är upplagd i huvudsak som ett system av egenkontroll, där anordnarna ska dokumentera att de följer regelverken. De är skyldiga att årligen rapportera till oss, bland annat att

- instruktörerna har relevant kompetens och att den bibehålls
- utbildningen bedrivs enligt godkänd kursplan
- kursdeltagarnas kunskaper och färdigheter prövas enligt kursplanen
- genomförda utbildningar rapporteras till Transportstyrelsen
- kursutvärderingar genomförs och följs upp.

Utöver egenkontrollen kommer Transportstyrelsen att utföra periodisk, riskbaserad och händelsestyrd tillsyn med start under 2022 för att se till att anordnarna fortsatt utbildar på föreskrivet vis.

Den 1 juni 2019 infördes en åldersgräns på 15 år för att få köra vattenskoter i Sverige. I Transportstyrelsens regleringsbrev för 2021 fick myndigheten i uppdrag att utvärdera åldersgränsen. Uppdraget innefattade att utvärdera erfarenheterna av tre sommarsäsonger med åldersgräns.

²¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fritidsbatar/vattenskoter/>



En majoritet av dem som under de senaste åren varit inblandade i vattenskoterolyckor genom att de har framfört vattenskotern, åkt med som passagerare eller åkt i exempelvis en ring bakom skotern har varit mellan 20 och 35 år. Det visar den olycksstatistik som finns att tillgå. Transportstyrelsen har konstaterat att det ändå finns skäl för att åldersgränsen borde vara högre än 15 år, till exempel utifrån ett mognadsperspektiv. Forskning har visat att unga människor tenderar att ta större risker och uppträda mer impulsivt jämfört med vuxna på grund av hjärnans mognadsgrad. En högre åldersgräns skulle alltså främst motiveras med att förebygga de risker som kan uppstå när ungdomar kör vattenskoter.

Transportstyrelsen föreslog i redovisningen av uppdraget²² att regeringen bör vänta med att reglera åldersgränsen. Det föreslog vi mot bakgrund av andra åtgärder kopplat till vattenskoterkörning som var planerade att träda i kraft inom en snar framtid. Exempelvis införs krav på förarbevis från och med den 1 maj 2022 och Polisen kan sedan sommaren 2021 bötfälla personer som buskör med vattenskoter.

22 <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/utvardering-av-aldersgrans-for-att-fa-framfora-vattenskoter/>

5. Definitioner

Yrkessjöfart

Grundbegrepp

Olycka

Händelse eller serie av händelser som har resulterat i något av följande:

- en person har omkommit eller skadats
- en person har försvunnit till sjöss
- förlust eller förmodad förlust av ett fartyg eller att fartyget har övergivits
- materiell skada på fartyget
- grundstötning, att fartyget har blivit manöverodugligt eller har varit inblandat i kollision
- materiell skada på marin infrastruktur utanför fartyget som allvarligt kan äventyra säkerheten för fartyget, andra fartyg eller någon person eller
- allvarlig skada på miljön eller risk för en allvarlig skada på miljön som uppkommit genom skada på ett eller flera fartyg.

En olycka inkluderar emellertid inte någon avsiktlig handling eller försummelse med intention att orsaka skada på fartygets säkerhet, någon person eller på miljön.

Skadad

Person som bedömts och rapporterats som skadad av befälhavaren.

Tillbud

Händelse som har utsatt eller, om den inte hade åtgärdats, skulle ha kunnat utsätta fartyget, personer eller miljön för fara.

Olyckors allvarlighetsgrad

Allvarlig olycka

Olycka som har skett i samband med driften av ett fartyg, som inte är att betrakta som förlisning (totalhaveri) och som involverar en brand, explosion, kollision, grundstötning, påsegling, skada på grund av hårt väder, isskada, skrovspricka eller misstänkt skrovdefekt etcetera, som resulterar i att:

- fartygets huvudmaskineri immobiliseras, omfattande skada uppstår på bostadsutrymmen, allvarlig strukturskada såsom penetrering av skrovet under vattenlinjen uppstår etcetera, vilket medför att fartyget inte är i skick att fortsätta sin resa eller
- förorening oavsett kvantitet eller
- ett haveri som gjort bogsering eller undsättning från land nödvändig

eller en olycka som har resulterat i att:

- en person har omkommit eller skadats allvarligt eller
- en person har försvunnit till sjöss.

Förlisning

Totalhaveri eller olycka i samband med driften av ett fartyg som har medfört att fartyget har försvunnit eller övergivits i sjön.

Mindre allvarlig olycka

Olycka som inte är att betrakta som förlisning eller allvarlig olycka.

Olyckors indelning

Personolycka

Olycka med personskada ombord som inte kan härledas till fartygets drift.

Sjöolycka

Olycka som kan härledas till fartygets drift.

Fritidssjöfart

Grundbegrepp

Olycka

Plötslig händelse eller serie av händelser som har involverat ett sjösatt fritidsfartyg på svenskt vatten.

Omkommen/saknad

Omkommen eller saknad person vid olycka med fritidsbåt under färd, fritidsbåtsrelaterad olycka i hamn eller på väg till eller från en fritidsbåt. Dödsfall som orsakats av sjukdom, mord, självmord eller som inträffat vid bad från båt ingår inte.

Skadad

Skadad person vid olycka med fritidsbåt under färd, fritidsbåtsrelaterad olycka i hamn eller på väg till eller från en fritidsbåt. Skador som orsakats av sjukdom eller som inträffat vid bad från båt ingår inte.

Bilaga 1

Statistikutveckling inom yrkessjöfarten sett över 20 år

I bilaga 1 redovisas fördjupade tabeller för åren 2002–2021. För tydlighetens skull särredovisas svenska respektive utlandsflaggade fartyg utifrån kategorierna sjöolycka, tillbud till sjöolycka, personolycka och tillbud till personolycka i olika tabeller. Transportstyrelsen har sedan 2012 haft ett fördjupat samarbete med Försäkringskassan rörande insamlingen av personolycksrapporter.

Fartygskategorierna som anges är fiskefartyg, passagerarfartyg, tankfartyg, torr-lastfartyg och övriga fartyg. Den sistnämnda kategorin omfattar olika typer av arbetsfartyg, exempelvis bogser- och forskningsfartyg, isbrytare och pråmar. Nedanstående matris anger vilken tabell som redovisar händelse utifrån typ och fartygsnationalitet.

Syftet med tabellerna är att möjliggöra för läsaren att själv undersöka händelseutvecklingen över tid. I samtliga tabeller har händelser som rör sjukdom, självmord och försvinnande medvetet tagits bort.

Den som önskar mer specifik statistik uppmuntras att sända sin förfrågan till: sjoutredning@transportstyrelsen.se.

Tabellöversikt

Tabellnummer	Flagg	Händelsetyp	Olycka/tillbud	Sida
Tabell 1	Svensk	Sjöolycka	Tillbud till sjöolycka	44
Tabell 2	Svensk	Sjöolycka	Sjöolycka	45
Tabell 3	Utländsk	Sjöolycka	Tillbud till sjöolycka	46
Tabell 4	Utländsk	Sjöolycka	Sjöolycka	47
Tabell 5	Svensk	Personolycka	Tillbud till personolycka	48
Tabell 6	Svensk	Personolycka	Personolycka	49
Tabell 7	Utländsk	Personolycka	Tillbud till personolycka	50
Tabell 8	Utländsk	Personolycka	Personolycka	51

Tabell 1. Tillbud till sjöolycka, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
År																		
2002	0	0	0	0	0	7	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0	0	15
2003	0	0	1	0	0	10	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	15
2004	0	0	2	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	8
2005	0	0	2	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	0	2	0	0	8
2006	0	0	2	0	0	4	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	8
2007	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	3	0	0	2	0	0	9
2008	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	7
2009	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	9
2010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2
2011	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	7
2012	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6
2013	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	5
2014	0	0	2	0	0	7	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	12
2015	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	13
2016	0	0	1	0	0	22	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	27
2017	0	0	1	1	0	20	0	0	1	0	0	1	0	0	2	1	0	25
2018	0	0	2	4	0	28	0	0	2	0	0	5	0	0	5	4	0	42
2019	0	0	1	2	0	38	0	0	3	0	0	0	0	0	9	2	0	51
2020	0	0	0	1	0	27	0	0	0	0	0	3	1	0	6	2	0	36
2021	0	0	3	1	0	50	0	0	3	0	0	2	0	0	8	1	0	66
Totalt	0	0	18	9	0	256	0	0	19	0	0	32	1	0	46	10	0	371

Tabell 2. Sjöolycka, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
2002	2	0	21	5	0	52	0	0	12	0	0	18	0	0	15	7	0	118
2003	0	2	13	28	0	52	0	0	10	5	0	21	0	0	20	33	2	116
2004	0	1	13	6	0	54	1	0	14	8	0	19	0	1	25	15	2	125
2005	1	0	12	5	0	55	0	0	9	0	0	22	4	0	16	10	0	114
2006	1	1	14	21	1	43	0	0	10	14	2	12	2	1	15	38	5	94
2007	0	0	8	6	0	61	0	0	14	3	0	19	2	0	18	11	0	120
2008	0	0	13	19	2	68	1	0	3	0	0	19	0	0	22	20	2	125
2009	0	0	8	18	0	65	0	0	9	1	0	15	4	0	22	23	0	119
2010	0	0	12	30	0	67	1	0	7	0	0	17	1	0	18	32	0	121
2011	0	0	7	17	0	50	0	0	3	0	0	8	2	2	24	19	2	92
2012	2	1	7	56	0	81	2	0	6	5	0	15	8	0	19	73	1	128
2013	1	1	11	16	0	61	0	0	5	0	0	9	6	2	22	23	3	108
2014	0	2	11	19	2	99	0	0	1	1	0	7	4	1	29	24	5	147
2015	0	0	12	21	0	95	2	0	6	4	0	14	2	0	15	29	0	142
2016	1	0	13	13	1	84	1	0	4	4	0	8	3	0	19	22	1	128
2017	2	0	8	30	0	85	0	0	0	1	0	7	6	0	26	39	0	126
2018	1	0	7	17	0	82	1	0	4	1	1	10	15	0	32	35	1	135
2019	1	0	5	12	0	67	5	0	9	2	0	5	7	1	30	27	1	116
2020	0	0	17	35	0	97	1	0	4	2	0	8	1	0	24	39	0	150
2021	0	0	9	28	0	93	1	0	7	1	0	9	6	2	33	36	2	151
Totalt	12	8	221	402	6	1411	16	0	137	52	3	262	73	10	444	555	27	2475

Tabell 3. Tillbud till sjöolycka, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
År																		
2002	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	15	0	0	0	0	0	16
2003	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	5	0	0	0	0	0	9
2004	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	4
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2
2006	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
2007	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	7	0	0	0	0	0	9
2008	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	4
2009	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	0	0	0	0	6
2010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
2012	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	6	0	0	0	0	0	8
2013	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	3
2014	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	14	0	0	0	0	0	17
2015	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	6
2016	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	5	0	0	9
2017	0	0	0	0	0	4	0	0	2	0	0	7	0	0	1	0	0	14
2018	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	11	0	0	0	0	0	14
2019	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	21	0	0	0	0	0	25
2020	0	0	0	0	0	2	0	0	15	3	0	33	0	0	0	3	0	50
2021	0	0	0	1	0	3	0	0	12	1	0	29	0	0	0	2	0	44
Totalt	0	0	0	1	0	18	0	0	51	4	0	167	0	0	7	5	0	243

Tabell 4. Sjöolycka, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
2002	0	0	10	0	0	6	0	0	2	0	3	34	0	0	10	0	3	62
2003	0	0	1	2	0	2	0	0	5	0	0	44	0	0	6	2	0	58
2004	0	0	4	0	0	5	0	0	1	0	0	23	1	1	8	1	1	41
2005	0	0	3	0	0	4	0	0	7	0	0	32	0	0	2	0	0	48
2006	0	0	0	0	0	5	0	0	9	0	0	20	4	0	2	4	0	36
2007	0	0	2	0	0	6	0	0	7	0	0	22	0	0	2	0	0	39
2008	0	0	2	0	0	3	0	0	8	0	0	26	0	0	4	0	0	43
2009	0	0	3	2	0	4	0	0	3	0	6	22	0	0	3	2	6	35
2010	0	0	1	0	0	3	0	0	4	0	0	19	0	0	3	0	0	30
2011	0	2	2	0	0	4	0	0	5	1	1	35	0	0	4	1	3	50
2012	0	0	2	1	0	3	1	0	7	1	0	40	1	0	5	4	0	57
2013	0	0	1	1	1	7	0	0	3	0	0	19	0	0	4	1	1	34
2014	0	0	0	5	0	9	0	0	3	0	0	19	22	0	7	27	0	38
2015	0	0	1	0	0	3	0	0	4	3	0	26	4	4	7	7	4	41
2016	0	0	0	0	0	4	0	0	4	2	0	14	1	0	6	3	0	28
2017	0	0	1	2	0	9	1	0	7	2	0	20	0	0	3	5	0	40
2018	0	0	2	0	0	9	1	0	6	4	1	27	0	0	1	5	1	45
2019	1	0	1	0	0	5	0	0	3	5	0	18	1	0	4	7	0	31
2020	0	0	0	0	0	4	0	0	4	2	0	24	1	0	2	3	0	34
2021	0	0	1	3	0	6	0	0	1	3	1	37	2	2	6	8	3	51
Totalt	1	2	37	16	1	101	3	0	93	23	12	521	37	7	89	80	22	841

Tabell 5. Tillbud till personolycka, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
År																		
2002	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
2003	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2005	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4
2006	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2007	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2008	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
2020	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
2021	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Totalt	0	0	0	1	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	11

Tabell 6. Personolycka, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
2002	4	1	5	10	1	11	2	0	2	9	1	10	2	1	3	27	4	31
2003	1	0	1	17	2	17	3	0	3	3	0	3	0	0	0	24	2	24
2004	1	1	2	20	0	15	1	0	1	7	0	6	2	0	2	31	1	26
2005	0	1	1	10	0	11	3	0	3	6	1	7	1	0	1	20	2	23
2006	0	0	0	12	0	10	8	0	7	12	1	13	0	0	1	32	1	31
2007	1	0	1	9	1	12	5	1	6	9	0	9	1	1	2	25	3	30
2008	2	1	3	10	1	14	5	0	6	9	1	10	1	0	1	27	3	34
2009	2	0	2	12	0	13	8	0	6	9	0	9	2	0	2	33	0	32
2010	1	0	1	18	0	20	0	0	0	7	0	8	5	0	5	31	0	34
2011	0	0	0	20	0	24	3	0	3	8	0	10	2	0	2	33	0	39
2012	0	0	0	50	0	49	2	0	2	11	0	11	2	0	2	65	0	64
2013	0	1	1	30	0	31	4	0	4	7	0	7	1	0	1	42	1	44
2014	1	0	1	25	1	26	0	0	0	10	0	10	2	0	2	38	1	39
2015	1	0	1	30	0	30	0	0	0	3	0	3	2	1	3	36	1	37
2016	0	0	0	17	0	17	2	0	2	5	0	6	2	0	2	26	0	27
2017	0	0	0	24	1	25	2	0	2	2	0	2	2	0	2	30	1	31
2018	0	0	0	74	1	74	3	0	3	1	0	1	0	0	0	78	1	78
2019	0	0	0	58	0	58	1	0	1	3	0	3	4	0	4	66	0	66
2020	0	0	0	25	0	27	3	0	3	6	0	6	4	0	4	38	0	40
2021	0	0	0	42	0	42	0	0	0	1	0	1	1	0	1	44	0	44
Totalt	14	5	19	513	8	526	55	1	54	128	4	135	36	3	40	746	21	774

Tabell 7. Tillbud till personolycka, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
År																		
2002	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2006	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2007	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2008	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	3	0	1
2019	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2021	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totalt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	3	0	1

Tabell 8. Personolycka, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
År																		
2002	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	2
2003	0	0	0	2	0	3	0	0	0	2	3	5	0	0	0	4	3	8
2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	5	0	5
2005	1	2	1	0	0	0	0	0	0	4	1	5	0	2	1	5	5	7
2006	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	1	8	0	0	0	16	1	8
2007	0	0	0	0	0	0	1	0	3	1	3	3	0	0	0	2	3	6
2008	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	2
2009	1	0	1	0	1	1	0	0	0	3	0	3	0	0	0	4	1	5
2010	0	0	0	0	0	0	2	0	2	1	0	1	1	0	1	4	0	4
2011	0	0	0	2	0	2	0	0	0	2	0	3	0	0	0	4	0	5
2012	0	0	0	2	0	2	0	0	0	1	1	2	0	0	0	3	1	4
2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	4	2	1	1	5	2	5
2014	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
2015	0	0	0	1	0	1	1	0	1	3	0	3	1	0	1	6	0	6
2016	0	0	0	1	0	1	3	0	3	4	0	4	0	0	0	8	0	8
2017	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	2
2018	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	3	0	3
2019	0	0	0	2	1	3	0	0	0	1	0	1	0	0	0	3	1	4
2020	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	4
2021	0	0	0	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	3
Totalt	2	2	2	19	4	24	8	0	10	50	10	52	4	3	4	83	19	92

