



# Transportstyrelsens säkerhetsöversikt

SJÖFART 2019

## INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>INLEDNING</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>YRKESSJÖFART</b>	<b>7</b>
	2.1 Sammanfattning av säkerhetsutvecklingen	7
	2.2 Olycksutredningar gjorda av Statens haverikommission	7
	2.3 Isbergsmodellen – en teoretisk modell över händelsefördelning	8
	2.4 Olycksstatistik – Färre inrapporterade händelser	8
	2.4.1 Detaljerad uppföljning av säkerhetsutvecklingen	9
	2.5 Sjöolyckor – Högre andel allvarliga olyckor	9
	2.6 Karta över sjöolyckor i Sverige 2019	12
	2.7 Personskador och omkomna – Intendenturpersonal fortsatt överrepresenterade i skadestatistiken	14
	2.8 Riskbaserad tillsyn inom nationell sjöfart	15
	2.9 Arbetsmiljö – Rapporteringen måste öka	15
	2.10 Riskbaserad lotsning	16
	2.11 Säkerhetskultur inom den nationella sjöfarten	16
<b>3</b>	<b>FRITIDSSJÖFART</b>	<b>18</b>
	3.1 Sammanfattning av säkerhetsläget	18
	3.2 Etappmål för båtlivet – från 35 omkomna till 25	18
	3.3 Insamling av olycksdata	19
	3.4 Detaljerad genomgång av omkomna i båtlivet	19
	3.4.1 Olycksplatser – var sker olyckorna?	19
	3.4.2 Båttyper i dödsolyckor	19
	3.4.3 Minst 10 omkomna i samband med fiske	20
	3.4.4 Flytvästanvändningens påverkan på chansen att överleva	20
	3.4.5 Drunkning vanligaste dödsorsaken	20
	3.4.6 Alkohol och droger	20
	3.4.7 Geografisk fördelning	21
	3.5 Personskador – många sker i hamnområden	21
<b>4</b>	<b>DEFINITIONER</b>	<b>22</b>
	<b>BILAGA 1</b>	<b>23</b>

# Förord



Den här rapporten är Transportstyrelsens säkerhetsöversikt för sjöfart och fokuserar på de olyckor och tillbud som inträffade under 2019. Säkerheten inom sjöfarten, både den yrkesmässiga och inom båtlivet, är fortsatt god men det finns fortfarande flera förbättringsområden. Fortlöpande dialog och god rapporteringskultur inom branschen är grundförutsättningar för både Transportstyrelsens kontinuerliga sjösäkerhetsarbete och en allmän hög säkerhet till sjöss. Årets publikation innehåller några avsnitt som belyser vikten av just god rapporteringskultur och myndighetens arbete med att främja sådan inom den nationella yrkessjöfarten.

En god säkerhetskultur är dock lika relevant ombord på en fritidsbåt. Under 2019 har myndigheten därför arbetat med flera projekt som syftar till det långsiktiga arbetet att öka sjösäkerheten även inom båtlivet. Inte minst görs detta genom att Transportstyrelsen börjar skissa på en ny båtlivsstrategi som kan ta vid där den nuvarande *Säkrare båtliv 2020* slutar. Den nya strategin utgår från regeringens nya etappmål för transportpolitiken. Etappmålet syftar till att år 2030 ha halverat antalet omkomna till följd av trafikolyckor och ha minskat antalet allvarligt skadade med 25 procent.

I *Transportstyrelsens säkerhetsöversikt luftfart och sjöfart 2018* redovisades det absolut lägsta antalet omkomna i båtlivet sedan statistik började föras under 1970-talet. Antalet omkomna år 2019 är högre men ligger nära de antal som rapporterades in åren innan. Sett utifrån ett lite längre tidsperspektiv ligger antalet omkomna glädjande nog väl i linje med de mål som stakats ut i strategin *Säkrare båtliv 2020*. Inom yrkestrafiken omkom en person i en sjöolycka under 2019. Antalet inkomna rapporter från yrkessjöfarten är färre än 2018 års rekordår men ligger samtidigt något över snittet för åren 2015–2017. Vi hoppas därför att rapporteringen fortsätter att öka de kommande åren, i synnerhet de mindre allvarliga händelserna och tillbudena.

Under 2019 deltog Transportstyrelsen vid olika mässor, aktivitetsdagar och genomförde olika aktiviteter för att belysa vikten av god säkerhet ombord på en fritidsbåt. Samtidigt har vi som myndighet lagt fokus på de ”mjukare” frågorna inom yrkessjöfarten, inte minst genom att lyfta fram arbetsmiljörelaterade frågor och åtgärder. Vi har

identifierat viktiga arbetsmiljöområden som kommer få ökad prioritet vid tillsynsändan, bland annat det systematiska arbetsmiljöarbetet samt organisatorisk och social arbetsmiljö.

Nytt för 2019 års *Säkerhetsöversikt* är att sjö- och luftfart delas upp och presenteras i egna publikationer. Tanken är att vi på så vis kan presentera en mer kvalitativ rapport till en tydligare målgrupp. Samtidigt märks en nygammal nyhet i och med att *Säkerhetsöversikten* utökas med ett antal fördjupade tabeller över yrkessjöfartshändelser som löper över en 20-årsperiod. Med dessa hoppas vi möjliggöra för dig som läsare att själv kunna gräva vidare. Är du intresserad av ännu mer detaljerade data? Då är du givetvis välkommen att kontakta oss. Det är så vi skapar god dialog!

Gunnar Ljungberg  
Sjö- och luftfartsdirektör

# 1. Inledning

Den här rapporten redovisar sjösäkerhetsutvecklingen under 2019 baserat på ett antal nyckeltal. Inom fritidssjöfarten samlar Transportstyrelsen in egna data i samråd med andra myndigheter och aktörer. För yrkessjöfarten kommer uppgifter in till Transportstyrelsen med stöd av de lagar, förordningar och föreskrifter som styr händelserapporteringen. Ytterst vilar rapporteringsplikten på fartygets befälhavare.

I båda fallen kan information om olyckor och deras händelseförlopp också inkomma genom andra kanaler såsom polis, kustbevakningen eller Transportstyrelsens inspektörer.

Rapporteringen från yrkessjöfarten omfattar samtliga tillbud och olyckor som inträffat med svenskregistrerade fartyg samt de händelser som inträffat inom svenskt territorialvatten. Information rörande tillbud och olyckor lämnas vidare till Statens haverikommission (SHK), som är den myndighet som har ansvaret för att genomföra utredningar inom sjöfarten. Inkomna händelserapporter utgör även ett viktigt underlag för Transportstyrelsens proaktiva säkerhetsarbete. Genom att få kunskap om händelser kan Transportstyrelsen styra sin tillsynsverksamhet mot de områden där de största riskerna finns. På så sätt kan åtgärder vidtas innan det sker en allvarlig olycka. Lärdomar och viktig information sprids även vidare till branschen för att öka säkerhetsmedvetandet och bidra till

att höja säkerhetskulturen inom transportslaget. Samma förfarande finns inom båtlivet – olycksstatistiken utgör en viktig grund för att planera säkerhetshöjande åtgärder och kampanjer och resultatet från analysarbetet kommuniceras ut till både branschorganisationer och båtlivsutövare.

Varje enskild rapport som kommer in till Transportstyrelsen matas in i en databas. Inom yrkessjöfarten används en nationell databas SOS (SjöOlycksSystemet). Informationen i databaserna uppdateras efter hand som uppgifter kommer in till Transportstyrelsen och de uppgifter som publiceras i denna rapport återspeglar den information som var känd vid publiceringstillfället.

Rapporten är uppdelad i fyra kapitel, där yrkessjöfarten redovisas i kapitel 2, fritidssjöfart i kapitel 3 och definitioner och begrepp i kapitel 4. Fördjupade tabeller över händelser inom yrkessjöfarten för åren 2000–2019 presenteras i bilaga 1.

Genom att få kunskap om händelser kan Transportstyrelsen styra sin tillsynsverksamhet mot de områden där de största riskerna finns. På så sätt kan åtgärder vidtas innan det sker en allvarlig olycka.

”



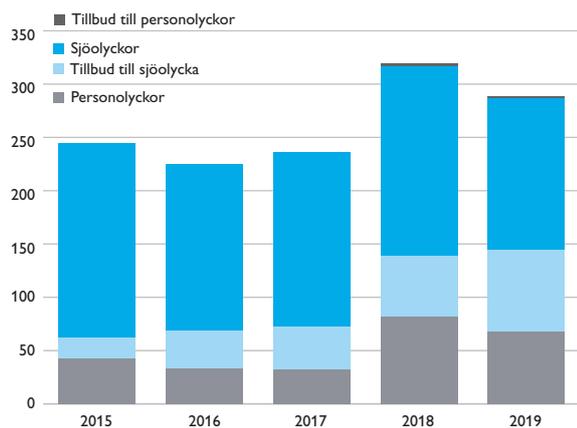


# 2. Yrkessjöfart

## 2.1 Sammanfattning av säkerhetsutvecklingen

År 2019 var ett relativt normalt år för svensk yrkessjöfart, även om det kan noteras en liten ökning av allvarliga olyckor och en minskning av mindre allvarliga olyckor. Totalt rapporterades det 288 händelser för året, varav 77 var tillbud till olyckor. Av dessa 77 bedöms en händelse vara tillbud till personolycka. Vidare har 68 stycken händelser klassificerats som personolyckor och 143 som sjöolyckor. Sjöolyckor definieras som olyckor som har uppstått i samband med fartygets drift, medan personolyckor är sådana händelser som inte härrör från driften. I båda fallen är ett tillbud en händelse som – om den inte avväjts i tid – hade kunnat utvecklas till en olycka. Figur 1 visar antalet händelser, uppdelat per kategori, som rapporterats in mellan 2015 och 2019.

**Figur 1.** Antalet inrapporterade sjöolyckor; tillbud till sjöolyckor; personolyckor samt tillbud till personolyckor



En person omkom inom yrkestrafiken under 2019 i vad som bedöms vara en sjöolycka: en besättningsman förolyckades när han klämdes ihjäl under lossningsarbete.<sup>1</sup> Denna dödsolycka ingår i de 288 inrapporterade händelserna. Antal rapporterade personskador i sjöolyckor uppgick till 34, och i personolyckor (till exempel arbetsplatsolyckor) rapporterades 68 skadade personer.

## 2.2 Olycksutredningar gjorda av Statens haverikommission

De olyckor som klassificeras som mycket allvarliga ska alltid utredas, enligt ett direktiv från EU 2009/59/EU om grundläggande principer för utredning av olyckor inom sjötrafiksektorn.

I Sverige är Statens haverikommission (SHK) den utpekade myndigheten när det gäller utredningen av sjöolyckor. Eftersom sjöolyckor rapporteras till Transportstyrelsen, har myndigheterna ett avtal där Transportstyrelsen vidarebefordrar de rapporter som inte parallellt sänds till SHK. SHK gör därefter en bedömning enligt de kriterier som direktivet anger och beslutar om utredning eller inte. SHK utreder olyckor med svenska fartyg över hela världen och utländska fartyg på svenskt territorialvatten. Där så krävs görs utredningarna i samarbete med utländska staters haverikommissioner. Utredningarna ska i den mån det är möjligt leda till någon form av rekommendation som ökar säkerheten och minskar risken för att händelsen upprepas.

Under 2019 tog SHK beslutet att utreda 3 olyckor och deltog i en utredning som utfördes i ett annat EU-land. SHK:s utredningar finns på [www.havkom.se](http://www.havkom.se).

### Olycka ombord på rorofartyget *BALTICBORG*

Händelsedatum: 2019-03-19  
S-40/19

Utredningen utförs i ett annat EU-land och har inte resulterat i några rekommendationer till Transportstyrelsen.

### Förlisning av fiskefartyget *HADDOCK* sydväst om Hällö den 8 juli 2019

Händelsedatum: 2019-07-08  
Publiceringsdatum: 2020-07-09  
S-95/19

Transportstyrelsen har här tilldelats fyra rekommendationer:

- Säkerställa att samtliga berörda i Transportstyrelsen, i synnerhet handläggare och inspektörer, får utbildning i det nya tillsynssystemet (RS 2020:02 R1).
- Inleda och därefter bedriva en aktiv tillsynsverksamhet i sådan omfattning att den får reell effekt på efterlevnaden av regelverket och därmed en säkerhetshöjande verkan (RS 2020:02 R2).
- På lämpligt sätt stärka förstagångsaktiviteten för det aktuella segmentet (till exempel genom införande av någon form av oberoende besiktning, dokumentationskontroll eller krav på utbildning för den som utfärdar egenkontrollintyget) (RS 2020:02 R3).
- Tydliggöra vad empiriska data innebär och vilka krav som ställs på en verifiering mot sådana data (RS 2020:02 R4).

<sup>1</sup> Ytterligare en händelse ligger kodad som personskada/dödsfall/förgiftning i Transportstyrelsens Sjöolyckssystem (SOS), men faller utanför det normala kodningsmönstret då personen avled i en händelse som inte relateras till sjöfarten. Händelsen räknas därmed inte med i årsstatistiken 2019 som omkommen i personskada.

### Allvarlig sjöolycka med svenskflaggade roro-passagerarfartyget *PETER PAN* mellan Rostock och Travemünde den 9 juli 2019

Händelsedatum: 2019-07-09

Publiceringsdatum: 2020-06-23

S-98/19

Transportstyrelsen har här tilldelats två rekommendationer:

- Uppmärksamma problematiken med korsfyllningsregler i kombination med risker för brandspridning och vidta lämpliga åtgärder för att lyfta frågan även på internationell nivå (RS 2020:01 R1).
- Vidta åtgärder, nationellt och internationellt, för att uppmärksamma problematiken med sammanbyggt vevhusventilation (RS 2020:01 R2).

### Mycket allvarlig sjöolycka på *Rindö*

Händelsedatum: 2019-11-14

Publiceringsdatum: 2020-09-18

S-190/19

Denna utredning har inte resulterat i några rekommendationer till Transportstyrelsen.

## 2.3 Isbergsmodellen – en teoretisk modell över händelsefördelning

Det finns olika teoretiska modeller för att bedöma en rimlig rapporteringsnivå av olyckor och tillbud. En sådan modell är den så kallade isbergsmodellen, där toppen av isberget är det som syns ovanför vattenytan och i olycks-sammanhang består av de mycket allvarliga olyckorna. Nästa nivå är de mindre allvarliga olyckorna, som normalt beräknas till 30 mindre allvarliga olyckor på varje allvarlig olycka. Det sista steget är tillbud, som motsvarar botten av isberget och där räknar man att det går ungefär 300 tillbud på varje mycket allvarlig olycka.

Förhållandena mellan allvarlighetsgraderna kan skilja sig lite beroende på vilken bransch man tittar på, och en rapporteringsgrad som visar förhållandet 1:10:100 är vad som inledningsvis skulle vilja uppnås för sjöfarten. För 2019 finns en rapporteringsgrad av 3 mindre allvarliga olyckor på varje allvarlig olycka och 2 rapporterade tillbud på varje allvarlig olycka, vilket pekar på en kraftig underrapportering, i synnerhet av tillbud.

Det finns därmed ett stort behov av att få upp rapporteringen av dessa kategorier för att kunna arbeta mer proaktivt med den olycksstatistik som Transportstyrelsen förfogar över. Till exempel skulle man på ett effektivare sätt kunna riskbasera den tillsyn som utförs av andra aktörer på delegation av myndigheten, och på så sätt öka den faktiska säkerheten ombord och minska risken för skador på både människa, miljö och fartyg. Även forskning och innovation inom säkerhetshöjande åtgärder skulle gynnas av ökad rapporteringsbenägenhet.

## 2.4 Olycksstatistik – Färre inrapporterade händelser

Befälhavare är enligt sjölagen och Transportstyrelsens föreskrifter skyldiga att rapportera tillbud och olyckor inom yrkessjöfarten. Vi på Transportstyrelsen uppmuntrar även andra ombordanställda och allmänheten att rapportera händelser inom yrkessjöfarten. Vi begär in rapporter när vi får information om sjöfartshändelser genom omvärldsbevakning, tips från allmänheten och samverkan med andra myndigheter. Varje inrapporterad händelse registreras, bedöms och klassificeras utifrån en kodningsstruktur i en samlad databas som sträcker sig bakåt till mitten av 1980-talet. Den som är intresserad av att ta del av mer detaljerad statistik är välkommen att höra av sig till [sjoutredning@transportstyrelsen.se](mailto:sjoutredning@transportstyrelsen.se).

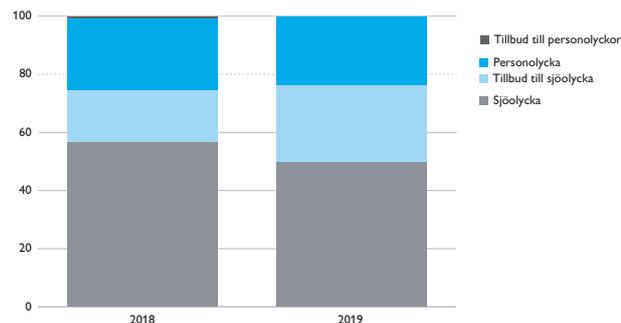
2019 rapporterades något färre händelser än under 2018: 288 respektive 317. Figur 2 visar hur antalet inrapporterade händelser för dessa två år fördelas mellan kategorierna sjöolycka, tillbud till sjöolycka, personolycka samt tillbud till personolycka. Figuren visar att andelen personolyckor är relativt lika mellan åren, medan det finns en minskning i andelen inrapporterade sjöolyckor under 2019, till förmån för en större andel inrapporterade tillbud.<sup>2</sup> Nedanstående figur 3 visar vidare hur händelse-typerna fördelar sig över en femårsperiod. Även om andelen inrapporterade tillbud har ökat, finns det fortfarande ett stort mörkertal inom denna kategori.

Som figur 1 ovan visar har en successiv ökning av tillbudsrapporteringen skett över tid, en förändring som märks redan från 2014. Ökningen kan till viss del förklaras med att maskinhaverier, som inte lett till någon konsekvens för fartyget, successivt sedan 2016 började läggas in i statistiken som tillbud till sjöolycka i stället för som mindre allvarlig olycka. Från och med 2018 läggs maskinhaverier, som inte lett till någon konsekvens för fartyget, konsekvent in som tillbud.

Andelen tillbud till personolycka är väldigt låg, vilket troligast beror på kraftig underrapportering. Denna kategori presenterades för första gången i Transportstyrelsens Säkerhetsöversikt för år 2018. Tidigare har liknande händelser räknats in under en bredare kategori enbart benämnd tillbud. I den nya redovisade kategorin tillbud till personolycka ingår händelser som skulle ha kunnat leda till personskada om de inte hade avvärijts i tid. Här ingår även exempelvis exponering för asbest som inte bedömts ge några medicinska men. Ett sådant fall av asbestexponering finns rapporterat 2019. Tyvärr är det osäkert hur många individer som exponerats, men hittills har inga skador rapporterats.

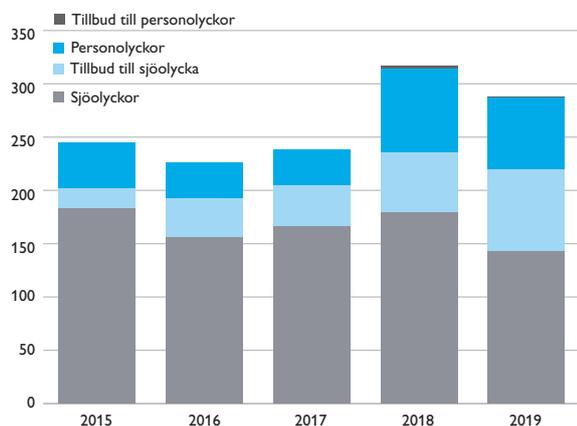
<sup>2</sup> Liknande utveckling märks mellan åren 2015 och 2016, jämför figur 1 ovan.

**Figur 2.** Fördelningen mellan olika händelser för åren 2018 och 2019



I absoluta tal minskade antalet inrapporterade personolyckor under 2019, men kategorin i sig utgör ungefär samma andel som föregående år.

**Figur 3.** Antal händelser fördelat på sjöolyckor, tillbud till sjöolycka, personolyckor och tillbud till personolycka. Notera att kategorin tillbud till personolycka redovisades för första gången år 2018.



Figur 3 visar fördelningen av alla inrapporterade händelser efter typ av händelse för åren 2015–2019. Siffrorna från 2019 skiljer sig från föregående år genom att antalet rapporterade allvarliga olyckor och tillbud till sjöolycka har ökat, medan antalet rapporterade mindre allvarliga olyckor har minskat. Rent statistiskt går det inte att dra några slutsatser av detta utan att avvakta kommande års utveckling. Däremot går det att konstatera att Transportstyrelsen har fått in färre rapporter från passagerarfärjor under 2019 än åren innan, i synnerhet rörande mindre allvarliga händelser. Det skulle kunna vara en delförklaring till att 2019 har färre rapporter totalt, men det skulle även kunna förklara fördelningen av händelserna utifrån allvarlighetsgraderna.

#### 2.4.1 Detaljerad uppföljning av säkerhetsutvecklingen

Inom sjöfartsområdet följs säkerhetsutvecklingen regelbundet upp utifrån information om de händelser som rapporterats. Säkerhetsläget utvärderas också med hjälp av information från Transportstyrelsens tillsynsarbete, både

inom den nationella sjöfarten samt hamn- och värdstatsinspektioner.

Transportstyrelsen har delegerat delar av den operativa tillsynen 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.

Transportstyrelsen använder denna statistik i sitt arbete, tillsammans med olycksstatistik och rekommendationer från SHK, i syfte att riskbasera den tillsyn som myndigheten utför. Målet med riskbaserad tillsyn är att fokusera på de segment inom sjöfarten som är mest utsatta och har störst nytta av tillsyn. Det innebär i förlängningen en säkrare och hållbarare sjöfart ur såväl konkurrens- mässig som miljö- och arbetsmiljömässig vinkel. För att läsa mer om riskbaserad tillsyn hänvisas till <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/vart-uppdrag-och-arbetsatt/tillsyn/riskbaserad-tillsyn/>.

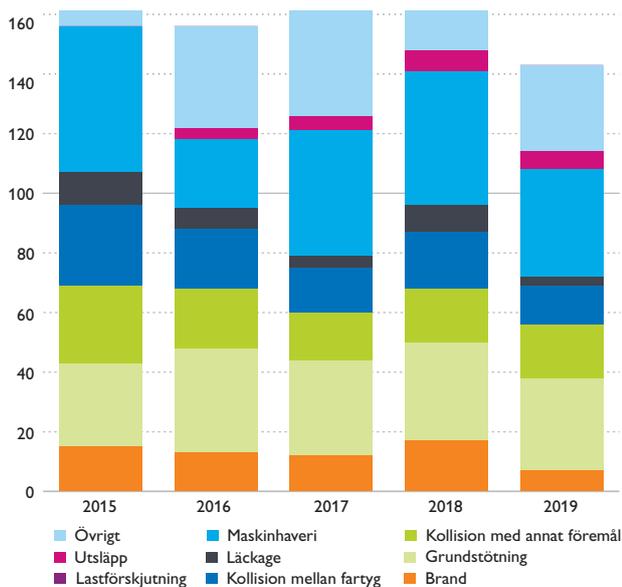
## 2.5 Sjöolyckor – Högre andel allvarliga olyckor

Sjöolyckor definieras som inträffade olyckor som har uppstått i samband med fartygets drift. Detta ska skiljas från tillbud till sjöolycka, som är en händelse som hade kunnat utvecklas till en olycka. Nedanstående statistik avser sjöolyckor om inget annat anges. Figur 4 visar alla inrapporterade sjöolyckor fördelade på typ av olycka för åren 2015–2019. Totalt har färre händelser rapporterats in under 2019 än under 2018, men fördelningen mellan typ av olycka är snarlik föregående år. Kategoriredovisningen avser en olyckas bedömda initiala händelsetyp.<sup>3</sup>

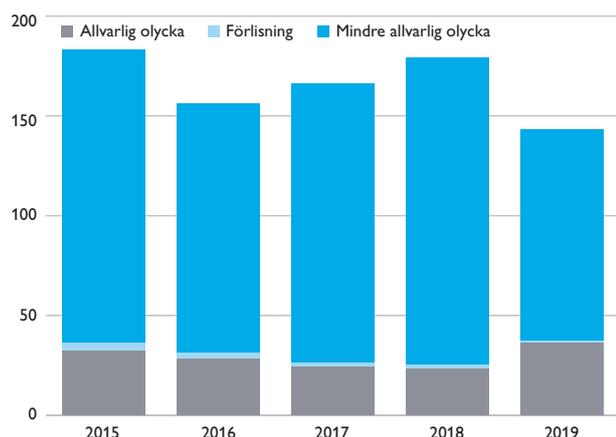
Likt 2018 utgörs cirka en fjärdedel av alla sjöolyckor av maskinhaverier. Kategorierna grundstötningar samt olika typer av kollisioner svarar för ungefär 20 procent vardera, vilket även det är i linje med året innan. Andelen i kategorin övrig minskade under 2018 men utgör nu 20 procent av händelserna, likt åren innan. Kategorin övriga olyckor omfattar händelser kopplade till exempelvis förtöjning, lastning och lossning. Inom kategorierna utsläpp, läckage, lastförskjutning och brand rapporteras förhållandevis få händelser. För 2019 svarade dessa fyra kategorier sammanlagt för bara 11 procent av det totala antalet händelser. Kategorin brand har jämfört med tidigare år halverats i en procentuell jämförelse. Det är dock svårt att dra några slutsatser av siffrorna baserat på ett enda års resultat och de får följas upp kommande år. Kategorin kollision mellan fartyg ser enligt figur 4 ut att vara lägre än föregående år, men vid närmare granskning har flera kollisioner föranletts av maskinhaverier och redovisas därför inom denna kategori. Således har antalet kollisioner under 2019 varit på samma nivå som föregående år.

<sup>3</sup> Exempelvis kan ett fartyg få ett maskinhaveri som leder till en grundstötning. Maskinhaveriet räknas då som initialhändelse och grundstötningen som konsekvenshändelse.

**Figur 4.** Typ av sjöolycka för åren 2015–2019



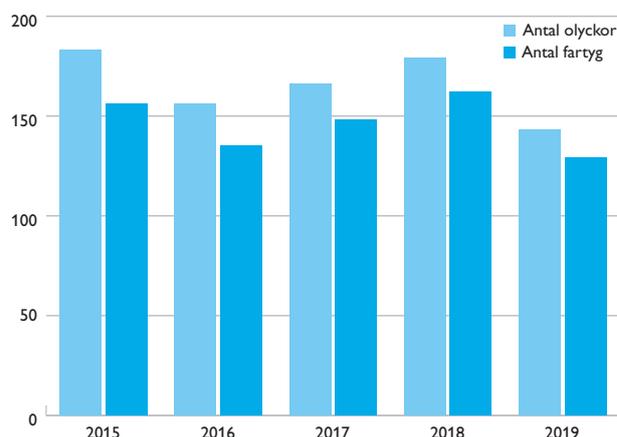
**Figur 5.** Allvarlighetsgrad av inrapporterade sjöolyckor 2015–2019



I 2018 års Säkerhetsöversikt noterades en positiv utveckling rörande rapporteringsbenägenheten, då antalet inrapporterade mindre allvarliga olyckor fortsatte att öka. Tyvärr avviker 2019 års siffror från denna utveckling, eftersom antalet rapporterade allvarliga olyckor ökade, medan de mindre allvarliga minskade. Figur 5 visar antalet sjöolyckor fördelat efter olycksgradering (allvarlighetsgrad). De mindre allvarliga olyckorna utgör den största kategorin med 74 procent, vilket är en minskning från 86 procent år 2018. Antalet förlisningar är fortfarande lågt, och den lägsta för femårsperioden. Allvarliga olyckor har ökat, såväl i faktiska tal och som andel. För 2019 utgjorde var fjärde olycka en allvarlig sådan, jämfört med bara 13 procent för 2018. Det behöver inte nödvändigtvis bero på en försämrad säkerhet inom branschen utan kan bero på brister i rapporteringen. Den noterade avvikelserna kommer att följas upp under kommande år.

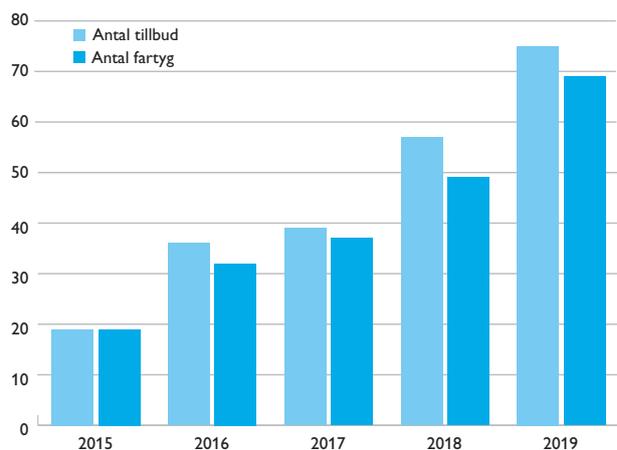
I syfte att uppmuntra och öka antalet inrapporterade händelser bedriver Transportstyrelsen både kort- och långsiktigt informationsarbete. Exempelvis anordnar myndigheten ett årligt Sjöfartsseminarium, möter och för dialog med branschen vid olika sammankomster samt för ut budskapet i olika mediekanaler om såväl nyttan som skyldigheten att rapportera in olyckor och tillbud.

**Figur 6.** Antal rapporterade sjöolyckor jämfört med antal olycksrapporterande fartyg.



Figur 6 visar antal rapporterade sjöolyckor jämfört med antal unika olycksrapporterande fartyg. I likhet med föregående år rapporterar det stora flertalet fartyg enbart en enskilda olycka om året. 11 fartyg rapporterade fler än en sjöolycka, något färre än året innan då 16 fartyg gjorde detta.

**Figur 7.** Antal rapporterade tillbud till sjöolycka jämfört med antal tillbudsrapporterande fartyg för åren 2015–2019. Observera att figuren inte visar rapporterade tillbud till personolycka.



Figur 7 presenterar motsvarande rapporteringsgrad per fartyg för tillbud till sjöolycka. Även här syns att flertalet fartyg rapporterar enbart ett tillbud vardera och enbart 5 fartyg rapporterar fler än ett tillbud till sjöolycka under

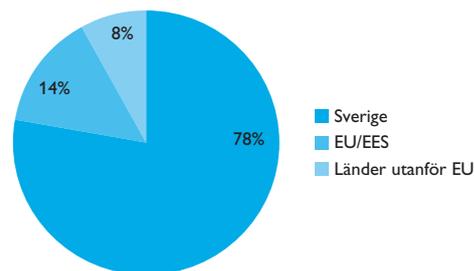
2019. Att ett fartyg rapporterar flera olyckor och tillbud behöver inte innebära att säkerheten ombord är dålig utan kan i stället tyda på en god rapporteringskultur ombord.

Statistiken visar att av de fartyg som har rapporterat har de flesta enbart rapporterat in någon sjöfartshändelse per år. Därmed finns det goda grunder att anta att underrapporteringen är betydande. Även om antalet inrapporterade tillbud har ökat långsamt under den presenterade femårsperioden, är de fortfarande färre än de inrapporterade sjöolyckorna. Som noterats tidigare är det även viktigt att uppmärksamma att maskinhaverihändelser som inte leder till någon allvarlig konsekvens för fartyget har registrerats som tillbud i stället för som en mindre allvarlig olycka. Detta förfarande påbörjades 2016 och sedan 2018 görs det rutinmässigt för sådana händelser.

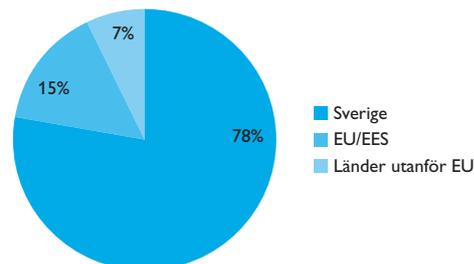
Figur 8 och 9 visar vilken flagg de olycksrapporterande fartygen har. Flest rapporter för 2019 inkommer likt föregående år från svenskflaggade fartyg med 78 procent, en något större andel än 2018. Under 2019 har andelen rapporterande EU-flaggade fartyg minskat något ytterligare, till förmån för en högre andel rapporter från fartyg flaggade i tredje land. 2019 är sista året som Storbritannien räknas som ett EU/EES-land och visas inom denna kategori i figurerna.

Figur 10 visar den bedömda olycksorsaken för de inrapporterade sjöolyckorna för perioden 2015–2019. I likhet med föregående år är gruppen tekniska fel i utrustningen den mest frekventa olycksorsaken, med drygt 25 procent av alla händelser inom kategorin.

**Figur 8.** Nationalitet på olycksrapporterande fartyg 2019

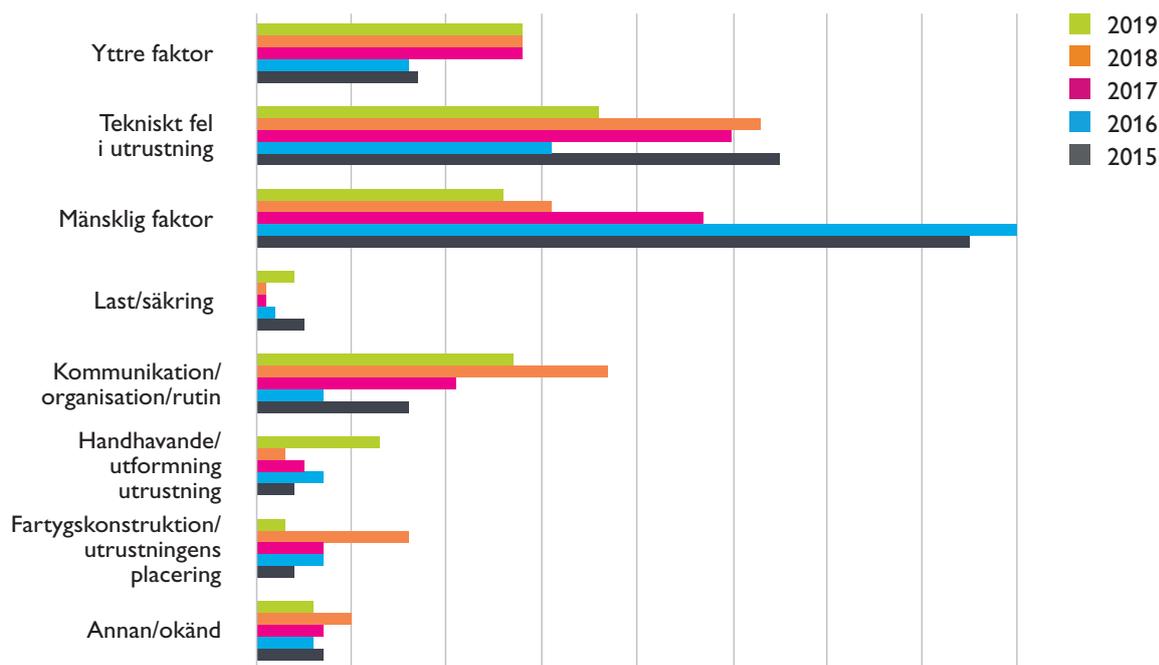


**Figur 9.** Nationalitet på olycksrapporterande fartyg 2015–2018.



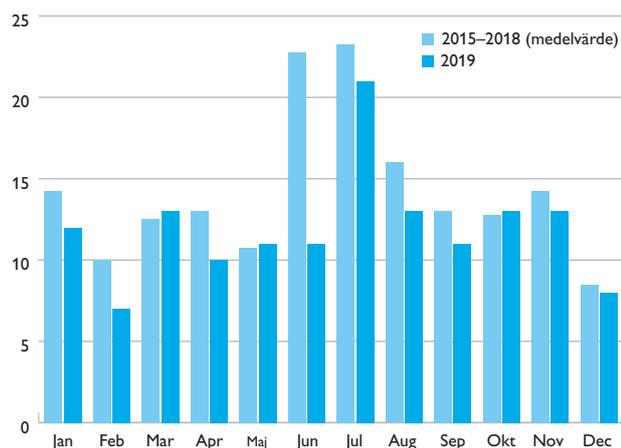
I 2018 års Säkerhetsöversikt noterades en kraftig minskning av olyckor inom kategorin mänsklig faktor till förmån för kategorin kommunikation, organisation och rutiner. Orsaken till ändringen beror i hög grad av ett förändrat synsätt på grundorsaken till olyckor. Dessa två kategorier överlappar varandra i hög grad 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.

**Figur 10.** Fördelningen av bedömd olycksorsak för de rapporterade olyckorna 2015–2019



Skillnaden mellan dessa två kategorier är inte lika märkbar under 2019, då båda kategorier svarar för omkring 18 procent av totala händelser. En kategori som dock sticker ut för året är handhavande/utformning av utrustning, som utgör 9 procent av händelserna. Samtidigt har antalet olyckor som härrör från fartygets konstruktion eller utrustningens placering sjunkit från 9 procent till 2 procent. Men det är värt att hålla i minne att dessa kategorier har väldigt få rapporterade händelser.

**Figur 11.** Antal sjöolyckor per månad



Antal sjöolyckor fördelat per månad återges i figur 11. Figuren presenterar dels antalet sjöolyckor för 2019, dels medelvärdet för åren 2015–2018. Likt föregående år sker många olyckor under sommarmånaderna och fördelningen av rapporterade sjöolyckor per månad följer i stort sett samma trend som märks från föregående år. Det stora undantaget för 2019 är juni månad, då omkring hälften så många händelser rapporterades jämfört med medeltalet för 2015–2018. Efter en lite grundligare genomgång av bakomliggande statistik så saknas fortfarande en förklaring för orsaken till detta.

SMHI sammanfattar vädret för 2019 med att vädret överlag var varmare än normalt i hela landet, även om det inte översteg den värmebölja som inträffade 2018. Året inleddes med en kall januari som övergick till mildare väder i februari. Detta leddes av en varierande vår, som inledningsvis var blöt men som övergick till torka och värmen fortsatte in i sommarmånaderna. För landet som helhet var dock maj årets mest nederbördsrika månad, medan stormarna uteblev under hösten.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> SMHI, Året 2019 - Varmt och blött, besökt 2020-09-15, senast uppdaterat 2020-03-20, <https://www.smhi.se/klimat/2.1199/aret-2019-varmt-och-blott-1.154497>

## 2.6 Karta över sjöolyckor i Sverige 2019

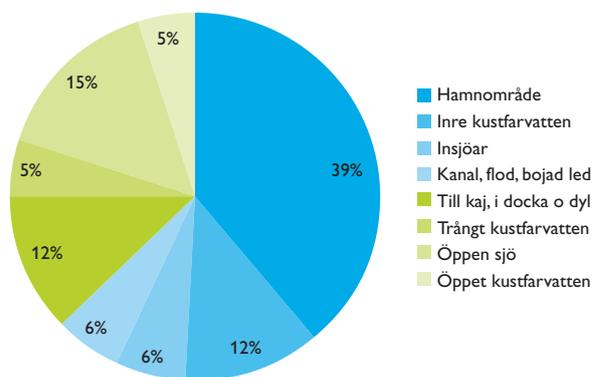
Figur 12 visar var i Sverige sjöolyckor har inträffat under 2019. Utöver de som syns på kartbilden har ett tjugotal inträffat utanför svenskt territorialvatten, där cirka hälften av händelserna har skett inom Norden och hälften i övriga Europa. Någon enstaka händelse har inträffat ytterligare längre bort. Dessa internationella händelser har medvetet tagits bort ur kartbilden i syfte att göra den mer överskådlig.

Bilden är i stort densamma som föregående år. Mertalet av de rapporterade olyckorna är koncentrerade i och omkring Stockholmsområdet och Västkusten.

Maskinhaveri är nästan uteslutande den enda händelse-typen som rapporteras in från Trollhätte kanal.

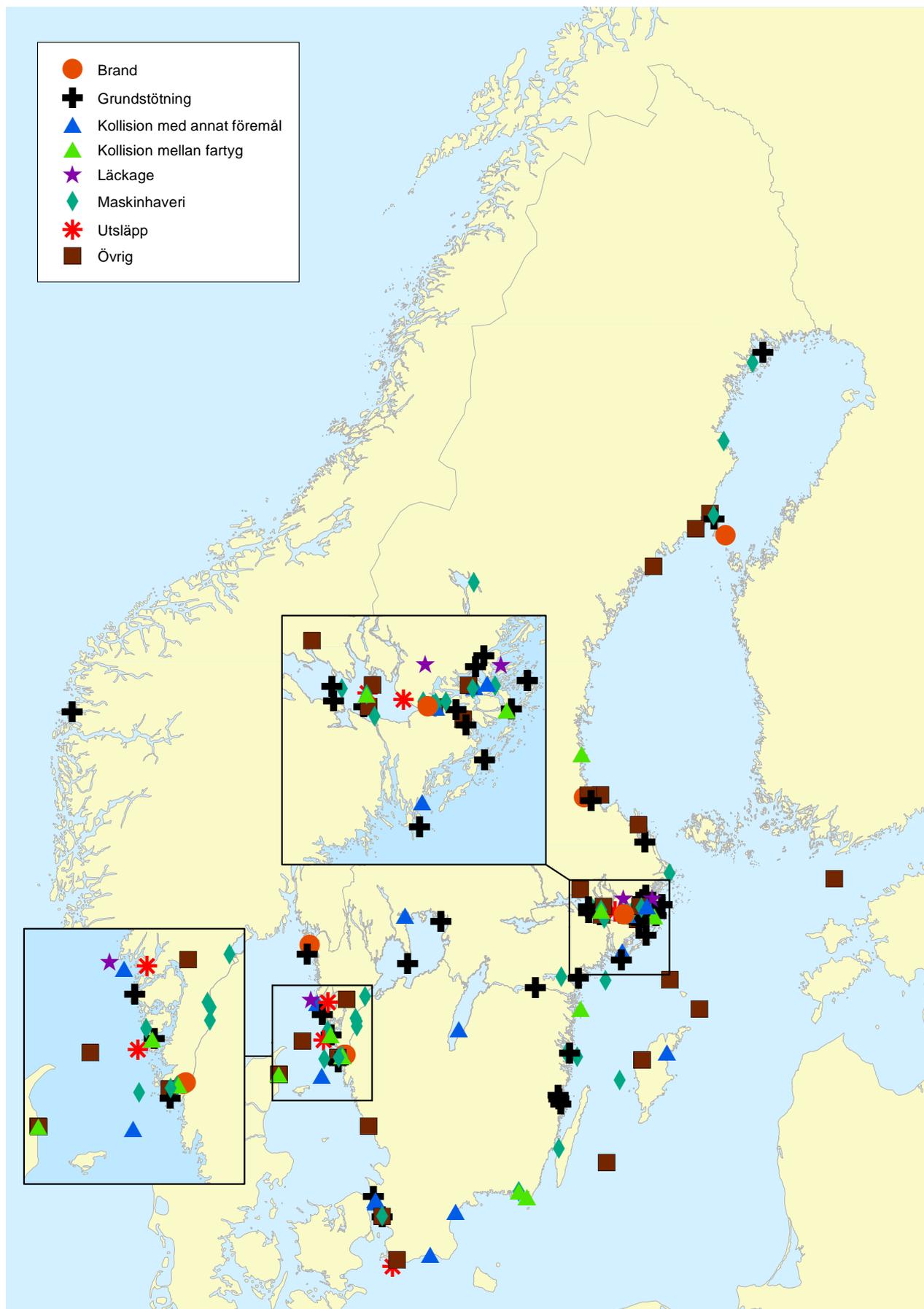
Likt föregående år har ett antal kollisioner med annat föremål rapporterats utanför Helsingborg.

**Figur 13.** Fördelning av sjöolyckor efter typ av farvatten, år 2019



Figur 13 visar fördelningen av sjöolyckor efter farvattens-typ. Andelen sjöolyckor som sker i hamnområden har ökat sedan 2018, från cirka 30 procent till närmare 40 procent, medan andelen i inre kustfarvatten har sjunkit från omkring 30 procent till 12 procent. I övrigt är fördelningen i stort densamma som märkts föregående år, med en smärre ökning av olyckor som inträffat på öppen sjö.

Figur 12. Geografisk fördelning av sjöolyckor 2019

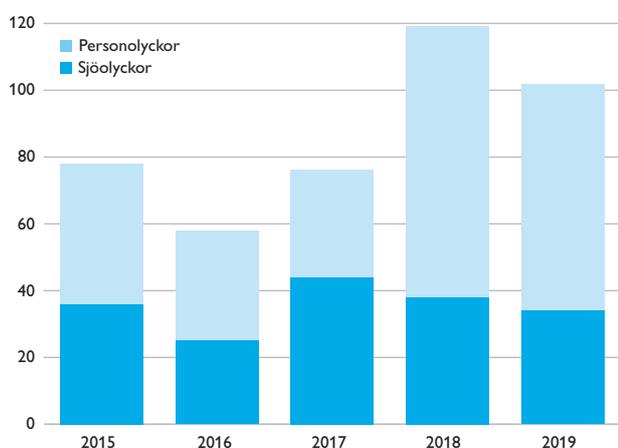


## 2.7 Personskador och omkomna – Intendenturpersonal fortsatt överrepresenterade i skadestatistiken

Personolyckor definieras som olyckor ombord som inte är relaterade till fartygets drift. Här finns således både arbetsplatsolyckor för ombordanställda samt passagerare som skadar sig exempelvis genom fall eller dylika händelser. Om passagerare eller besättning ramlar och skadar sig på grund av exempelvis en kajstuds, räknas inte händelsen som en personolycka utan som kollision och klassificeras därmed som en sjöolycka.

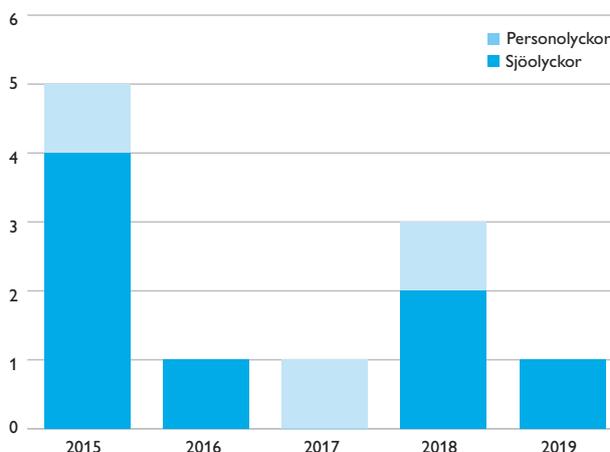
Nedan redovisas statistik för personskador och omkomna i samband med yrkessjöfart, fördelat mellan sjöolyckor respektive personolyckor för de gångna fem åren.

**Figur 14.** Antalet skadade i yrkessjöfarten under 2015–2019



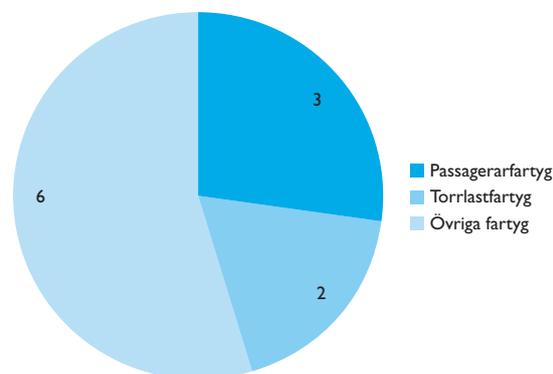
Figur 14 visar antalet skadade i yrkessjöfarten under 2015–2019. Figuren visar på ett högre antal rapporterade personskador under senare år. Som noterades i föregående års Säkerhetsöversikt beror det främst på ett ändrat kodningsförfarande hos Transportstyrelsen. Utifrån den nya kodningen märks dock att antalet rapporterade skadade i personolyckor är lägre än för 2018, vilket är glädjande. Antalet skadade i sjöolyckor ligger i stort i linje med föregående år.

**Figur 15.** Antalet omkomna till följd av personolyckor eller sjöolyckor inom yrkessjöfarten år 2015–2019. Observera att åren 2016 och 2019 inträffade inga personolyckor med dödlig utgång, och inga sjöolyckor under 2017.



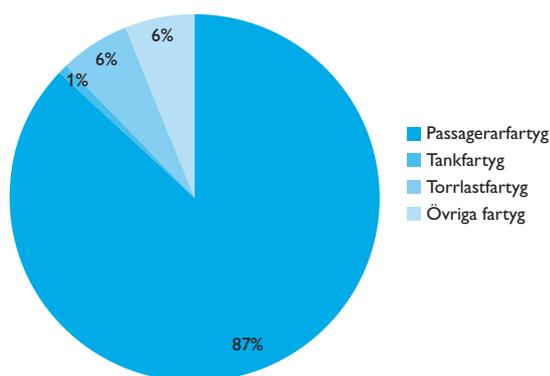
Figur 15 visar antalet omkomna till följd av personolyckor eller sjöolyckor inom yrkessjöfarten år 2015–2019. Figuren visar att en person omkom i en sjöolycka under 2019. Antalet omkomna till sjöss är fortsatt lågt, vilket givetvis är glädjande, även om varje enskild händelse är tragisk.

**Figur 16.** Omkomna fördelade på typ av fartyg för åren 2015–2019. Under perioden rapporterades inga omkomna från fiske- eller tankfartyg.

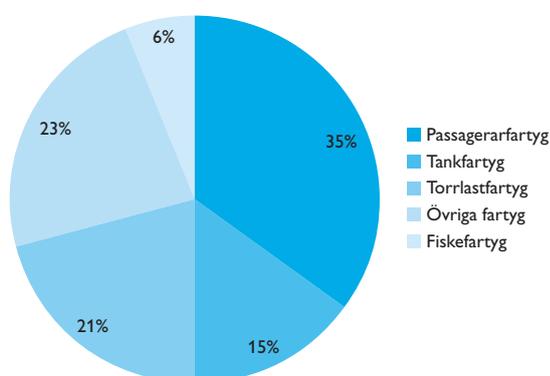


Figur 16 visar på vilken typ av fartyg som dödsolyckor rapporterats från, för åren 2015–2019. Figuren är en sammanslagning av sjö- och personolyckor. Totalt har 11 personer mist livet under aktuell tidsperiod. Av dessa omkom 4 personer i en brand vid en händelse under 2015. Eftersom antalet omkomna är få, får enskilda händelser stort utfall i statistiken. Exempelvis redovisades i 2018 års Säkerhetsöversikt att 13 procent av omkomna gjorde så ombord på fiskefartyg. I år uteblir det fartygssegmentet helt, så även tankfartyg. I stället utmärker sig segmentet övriga genom att svara för 55 procent av dödstalet.

**Figur 17.** Typ av fartyg där personskador inträffat under 2019.



**Figur 18.** Typ av fartyg där personskadorna inträffat i samband med fartygets drift under 2019



Figur 17 och 18 visar på den fartygstyp som personskadorna inträffat på under 2019. Sjöolyckor och personolyckor presenteras var för sig i egna figurer. Inom båda dessa olyckstyper visar statistiken på att flest personskador sker ombord på passagerarfartyg. Av dessa skador utgörs en majoritet av intendenturpersonal ombord.

Rimligtvis sker fler personskador ombord även på andra fartygstyper men av olika anledningar rapporteras de inte in. Värt att notera är exempelvis att inga personskador har rapporterats från segmentet fiskefartyg under 2019.

Personskador som sker till följd av sjöolyckor har en mer nyanserad spridning. Även här inträffar en betydande andel ombord på passagerarfartyg, men även antalet rapporter från tank- och torrlastfartyg har ökat jämfört med föregående år. Samtidigt har mängden rapporter från exempelvis bogser- och forskningsfartyg, isbrytare, pråmar med flera arbetsfartyg som utgör segmentet övriga sjunkit med drygt 10 procentenheter.

Även underrapporteringen av sjöolyckor, i form av mindre allvarliga olyckor och tillbud till personskada, får anses vara betydande. En viktig del av Transportstyrelsens fortlöpande arbete är att både uppmuntra och underlätta rapporteringen av händelser ombord. En god rapporteringskultur gynnar branschen och bidrar till en säkrare sjöfart på sikt.

## 2.8 Riskbaserad tillsyn inom nationell sjöfart

Inom nationell sjöfart bedriver Transportstyrelsen riskbaserad tillsyn efter det att det funktionsbaserade regelverket 2017:26 trädde i kraft. Riskbaserad tillsyn innebär ett systematiskt arbetssätt att analysera, värdera och styra risker genom prioriteringar inom tillsynen. Det innefattar också att följa upp och övervaka resultatet av tillsynen.

För att kunna göra detta och därmed rikta resurserna dit där de bedöms göra mest nytta har Transportstyrelsen ett särskilt forum, Analysforum för riskbaserad tillsyn inom nationell sjöfart. Forumet består av handläggare och fartygsinspektörer inom den nationella sjöfarten samt vid behov även deltagare från andra områden, exempelvis arbetsmiljö. Arbetet grundar sig i vilken verksamhet som ett fartyg (och rederi) verkar inom och vilka risker som finns. Stor vikt läggs också vid att titta på hur väl det systematiska sjösäkerhetsarbetet fungerar ombord på ett fartyg (och rederi), och där är rapporteringsviljan av olyckor och tillbud en viktig del. Ett fartyg som aldrig rapporterat ett tillbud kan eventuellt ses som en risk, eftersom det kan tyda på en dålig säkerhetskultur snarare än vara något positivt. Som underlag i arbetet använder sig analysforumet av olycksstatistik och SHK:S utredningar, men också erfarenheter från inspektörer och andra relevanta källor för att få en så bra bild av säkerhetsläget som möjligt. Analysforumets slutsatser ligger sedan som grund till planeringen av Transportstyrelsens tillsynsaktiviteter.

## 2.9 Arbetsmiljö – Rapporteringen måste öka

Antal arbetsolyckor med personskador som anmäls in via anmalarbetskada.se eller direkt till Försäkringskassan under 2019 sjönk något jämfört med 2018. Vi kan även konstatera att av de arbetsskadeanmälningar som kom in under 2019 kommer flertalet från rederier baserade på ostkusten. Vi tolkar både det minskade antalet ärenden och den geografiska snedfördelningen som att det föreligger en kraftig underrapportering från branschen. Vi vill därför uppmana rederierna till att se över sina rutiner kopplade till hur arbetsplatsolyckor rapporteras in till myndigheterna.

Med utgångspunkt från de rapporter om sjöolycka som kom in under 2019 har vi konstaterat att arbetsuppgifter som förtöjningsarbete och användning av lyftanordningar sticker ut. Det är områden som därför kan komma att uppmärksammas ytterligare i vår framtida tillsyn.

När det gäller utvärdering och tillsyn av den organisatoriska och sociala arbetsmiljön ombord har vi lutat oss mot tre enkätstudier:

- Arbetsmiljö och säkerhet på svenska fartyg, Forsell et.al., Sahlgrenska Universitetssjukhuset, 2015
- Intendenturpersonalens arbetsmiljö, Hult et.al., Linné Universitetet 2018
- Sjömännens arbets- och levnadsvillkor, Transportstyrelsen, 2019.

Utifrån resultatet i dessa undersökningar planerar vi dessutom tillsyn kopplat till det systematiska arbetsmiljöarbetet samt organisatorisk och social arbetsmiljö. Detta arbete inleddes under våren 2020 med att alla inspektörer utbildades inom dessa områden.

## 2.10 Riskbaserad lotsning

Transportstyrelsen fortsatte under 2019 att se över hur reglerna för lotsplikt kan moderniseras. Det sker genom att reglerna görs mer enhetliga genom ett riskbaserat synsätt. Transportstyrelsen anpassar lotsplikten till att motsvara behovet av lots i olika lotsleder. Lotsning ska ske så att fartyg framförs med hänsyn till sjösäkerheten och risken för skador på miljön. Lotspliktens bedömningsgrunder ska vara transparenta och förutsebara. För mer information, se <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-sjo-fart/Pagaenderegularbete/riskbaserade-regler-for-lotsplikt/>

## 2.11 Säkerhetskultur inom den nationella sjöfarten

Transportstyrelsen arbetar för att under kommande år påbörja en bedömning av säkerhetskulturen inom ramen för tillsyn av större rederier inom den nationella sjöfarten. Transportstyrelsen har tidigare utvecklat sätt att bedöma säkerhetskultur vid tillsyn inom både järnväg och luftfart. De organisationer som då berörts av tillsynen har uttryckt att de särskilt uppskattat det dialogbaserade arbetssättet, att de fått en helhetsbild över hur deras säkerhetsarbete fungerar och att denna form av tillsyn också lyfter fram de saker som fungerar bra med en organisations säkerhetskultur. Transportstyrelsen ser därför en stor potential i att införa denna typ av tillsyn även inom den nationella sjöfarten.

Utgångspunkten för bedömningarna är Transportstyrelsens modell av säkerhetskultur. Den anger att säkerhetskultur handlar om en organisations gemensamma sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet, dvs. hur en organisation prioriterar och faktiskt arbetar med risker och säkerhet kopplat till sin verksamhet. Enligt modellen är det sju säkerhetskultursområden (med

tillhörande delaspekter) som är särskilt viktiga att arbeta med för att få till en god säkerhetskultur:

- Rapportrande kultur
- Rättvis kultur
- Lärande kultur
- Säkerhetsengagemang
- Kommunikation
- Resurser och kompetens
- Systematiskt säkerhetsarbete

För att de sju områdena ska bidra till en god säkerhetskultur anser Transportstyrelsen vidare att tre faktorer måste samverka. För det första bör organisationen ha en dokumentation inom respektive område som beskriver hur de har tänkt arbeta med området. För det andra måste det säkerställas att personalen har kunskap om, förståelse för och motivation att arbeta enligt vad som beskrivits i dokumentationen. För det tredje gäller det att följa upp att personalen faktiskt beter sig enligt dokumentationens beskrivning. Det innebär att organisationen ständigt bör se över hur dessa tre faktorer samverkar för att kunna uppmärksamma och åtgärda eventuella brister.

**Figur 19.** Viktiga aspekter som påverkar en organisations möjligheter till att uppnå en god säkerhetskultur.



Det räcker därmed inte bara med att en organisation beskriver sitt säkerhetsarbete på ett fullgott sätt i sin dokumentation. Det måste också finnas förutsättningar inom organisationen för att även de två övriga faktorerna ska falla på plats för att skapa möjligheter till en god säkerhetskultur. Genom att hålla koll på de sju områdena och de tre samverkande faktorerna ökar möjligheten att identifiera såväl risker som brister samt att analysera incidenter och olyckor för att därmed kunna införa rätt korrigerande åtgärder där de behövs. Transportstyrelsens syfte med att bedöma säkerhetskultur i dialog med berörda organisationer är därför att lyfta vikten av att ha fokus på säkerhetskulturen. På så sätt ges tillsynade organisationer ytterligare möjligheter att kunna förbättra sitt säkerhetsarbete.

För vidare läsning hänvisas till:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/Rapporter-luftfart/Sakerhetskultur-definition-och-beskrivning/>



# 3. Fritidssjöfart

## 3.1 Sammanfattning av säkerhetsläget

Under 2019 omkom 24 personer i 22 enskilda fritidsbåtsolyckor. 2 av olyckstillfällena var händelser där 2 personer omkom samtidigt. Detta är en betydande ökning av antalet omkomna från året innan, då enbart 14 personer förolyckades. Men 2018 hade samtidigt det absolut lägsta antalet omkomna som registrerats sedan statistiken började föras under tidigt 1970-tal. Antalet omkomna under 2019 ligger annars nära såväl tidigare enskilda år som det femåriga glidande medelvärdet. Värdet för 2019 hamnar på 23, vilket är betydligt lägre än tio år tidigare; 2009 låg det femåriga glidande medelvärdet på 36. Figur 20 nedan visar på antal omkomna inom båtlivet för åren 1971–2019 samt det 5-årigt glidande medelvärdet över tid.

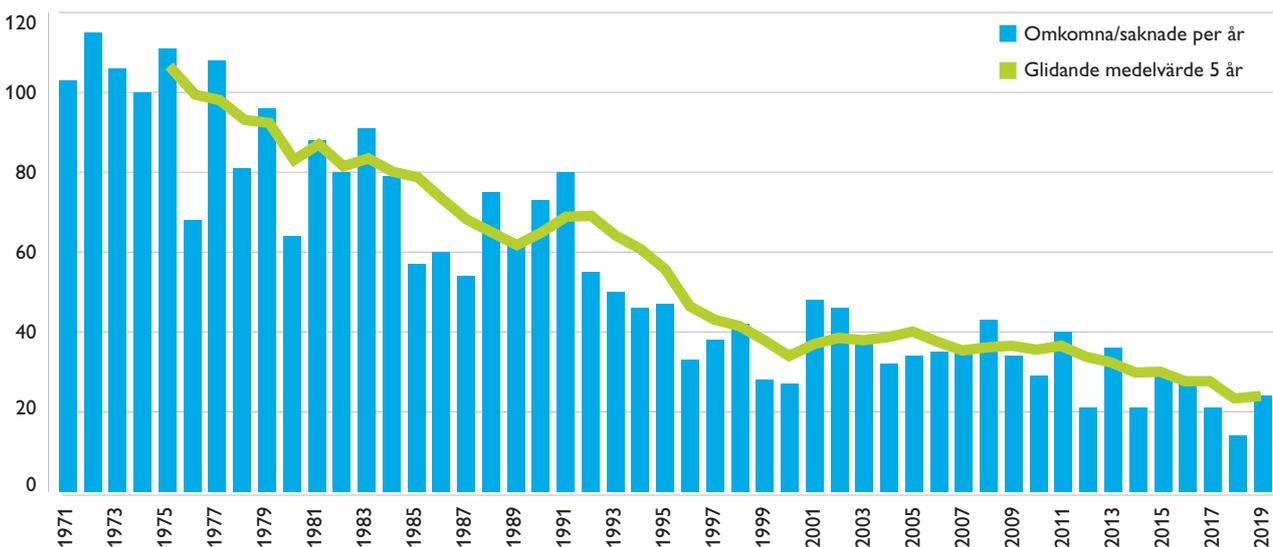
Enligt måldokumentet *Säkrare båtliv 2020* ska det femåriga glidande medelvärdet som högst vara 25 omkomna år 2020.

## 3.2 Etappmål för båtlivet – från 35 omkomna till 25

Regeringens etappmål för båtlivet är att antalet omkomna fortlöpande ska minska och att allvarligt skadade halveras från år 2007 till 2020.<sup>5</sup> Transportstyrelsen har, tillsammans med en särskild strategigrupp, preciserat ett eget mål för antalet omkomna och skadade i fritidsbåtsolyckor enligt *Strategi säkrare båtliv 2020*.<sup>6</sup> Målet är att, under ett decennium, minska antalet omkomna i fritidsbåtsolyckor från cirka 35 personer till 25 personer, räknat som ett 5-årigt glidande medelvärde.

Efter ett mycket lågt antal omkomna år 2018, och ett normalår 2019, ligger det glidande medelvärdet oförändrat på 23 och därmed mycket bra till i förhållande till det uppsatta målet. Tabell 1 visar hur det glidande medelvärdet har fortsatt att sjunka de senaste åren.

**Figur 20.** Antal omkomna i båtlivet 1971–2019. Staplar: antal omkomna per år. Grön kurva: 5-årigt, glidande medelvärde. Målvärde för år 2020 är ett glidande medelvärde på 25 omkomna/år. Medelvärdet för 2019 är 23..



<sup>5</sup> Mål för framtidens resor och transporter Prop. 2008/09:93, <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2009/03/prop.-20080993/>

<sup>6</sup> Rapporten återfinns på <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/Sakrare-batliv---rapport/>

**Tabell 1.** Tabellen visar antal omkomna beräknat på ett femårigt glidande medelvärde för åren 2015–2019. Ett glidande medelvärde används för att jämföra utfluktuationer mellan åren.

Ar	2015	2016	2017	2018	2019
Glidande medelvärde	29	27	27	23	23

### 3.3 Insamling av olycksdata

Insamling av olycksdata sker på olika sätt, exempelvis genom nyhetsbevakning, inkomna rapporter från SOS Alarm, JRCC<sup>7</sup> och SAR-loggar<sup>8</sup>, sjöräddningssällskapets rapporter samt rapporter från sjukhusens akutmottagningar. Sjukhusrapporter kommer till största del från Västra Götaland och Stockholms län. Därtill utbyts information mellan myndigheter, Sjösäkerhetsrådets medlemmar och personliga kontakter nyttjas. Transportstyrelsen har som mål att fördjupa informationsutbytet med landets polisregioner och har som ett led i detta särskilda kontaktpersoner för båtfrågor.

I Transportstyrelsens statistik över omkomna inom fritidsbåtlivet ingår omkomna och saknade vid olyckor med fritidsbåtar under färd samt fritidsbåtsrelaterade olyckor i hamn eller vid hamnmanöver. Transportstyrelsen registrerar inte aktivt statistik över svenskar som förolyckas utomlands, utan enbart olyckor som inträffar på svenskt vatten. Däremot behandlas eventuella kända olyckor i Sjösäkerhetsrådets årsrapporter.

Endast olyckor på svenskt vatten ingår i nedanstående redogörelse och omfattar såväl statligt som kommunalt räddningsområde. Sedan 2001 har definitionen av en båtolycka vidgats till att även omfatta dem som förolyckas på bryggan eller som är på väg till eller ifrån en fritidsbåt. Om det inträffar en dödsolycka vid bad från en båt betraktas det som en badolycka och inte en fritidsbåtolycka. Dödsfall som primärt orsakats av sjukdom, mord eller självmord ingår inte heller i statistiken. De som omkommer av andra orsaker såsom kollisionsskador, brand, avgasförgiftning och dylikt finns däremot med i Transportstyrelsens statistik.

Svenska Livräddningssällskapet (SLS) för statistik över samtliga svenskar som drunknar, däribland de som drunknar i samband med fritidsbåtolyckor. Transportstyrelsen stämmer därför regelbundet av med SLS om noterade olyckor och diskuterar lämplig registrering.

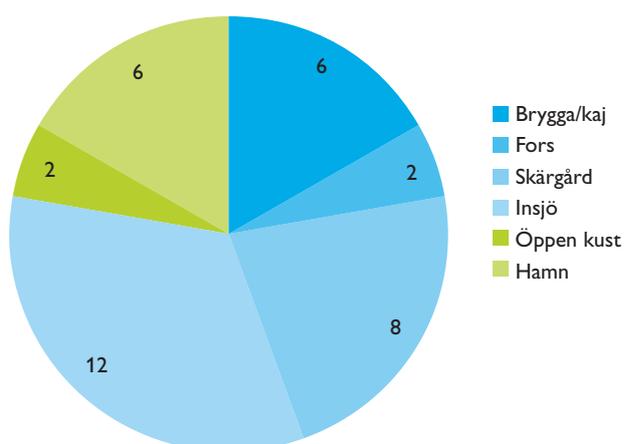
## 3.4 Detaljerad genomgång av omkomna i båtlivet

### 3.4.1 Olycksplatser – var sker olyckorna?

Olyckorna finns spridda relativt jämnt fördelat över landet, med några kluster omkring Stockholmsområdet och på norra delen av Vättern. Se figur 22 på sida 21. Sett

till typ av vattendrag så omkom 12 personer i insjöar, 3 personer vid färd i skärgård utanför ett hamnområde, 3 personer under färd längs med öppen kust och 2 personer på fors eller älvar. Totalt 6 personer omkom i hamnområde. Viktigt att notera är att en och samma olycka kan återkomma i flera av ovannämnda kategorier. En olycka kan exempelvis utspela sig i en hamn längs med kusten. 13 av de omkomna gjorde så på kommunalt vattenområde, och 11 på statligt räddningsområde.

**Figur 21.** Figur 2 visar i vilka farvatten dödsolyckorna har skett under 2019. Observera att en och samma händelse kan dubbelregistreras, exempelvis om någon omkommer vid en brygga i en insjö.



4 personer omkom trots att de bar flytväst vid olyckstillfället, medan 17 saknade sådan. I 3 av händelserna saknas uppgifter kring flytväst användning. Transportstyrelsen genomför tillsammans med Svenska Livräddningssällskapet årligen en flytvästanalys som undersöker huruvida omkomna hade ökat sin överlevnadsmöjlighet om de hade haft en flytväst på sig vid olyckstillfället. Flytvästanalysen som gjordes för 2019 undersökte totalt 15 händelser, och den samlade bedömningen var att mellan 7 och 9 av de omkomna skulle ha haft goda eller mycket goda chanser att överleva om de hade använt flytväst.<sup>9</sup>

### 3.4.2 Båttyper i dödsolyckor

Under året förekommer följande typer av båtar i statistiken över omkomna:

- 7 öppna små motorbåtar
- 6 kanoter
- 3 beboeliga motorbåtar
- 3 roddbåtar
- 1 kite (draksurfingbräda)
- 1 motorförsedd flotte
- 1 okänd båttyp.

<sup>7</sup> Joint Rescue Coordination Center, Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningscentral.

<sup>8</sup> Search and Rescue, händelseloggar som skapas av Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningscentral.

<sup>9</sup> Totalt 9 fall har räknats bort: 4 stycken då de bar flytväst, 2 som omkom på grund av kolmonoxidförgiftning, 2 fall där personerna i fråga saknas och ytterligare 1 fall där fakta om olyckan varit ofullständig och därmed inte kunnat analyseras.

**Tabell 2.** Åldersfördelning av antalet omkomna

0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80-
0	0	2	4	2	2	9	5	0

Vanligtvis är det åldersintervallet 60–69 år som dominerar i statistiken, vilket stämmer även för 2019, då närmare 60 procent av de omkomna var 60 år eller äldre. Lyckligtvis har inga barn eller ungdomar omkommit under året. Medelåldern för de omkomna var 55,7 år, vilket är cirka 5 år lägre än medelåldern för 2018.

**Tabell 3.** Antal omkomna per månad 2019

Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
1	0	0	1	4	7	3	3	2	1	0	2

Våren inleddes med en nederbördsrik mars präglad av lågtryck, vilken följdes av varmt, torrt och soligt väder i april. Därefter det blev kyligare och ostadigare igen i början av maj med regn, snö och hagel innan vädret stabiliserade sig.

Sommaren som helhet blev varmare och soligare än normalt med många högsommardagar, även om det inte blev lika varmt som rekordsommaren 2018. I övrigt var nederbördsmängderna, vindarna, vattentemperaturerna och våghöjderna normala. Juni var mycket varm, men juli fick en kall och blåsigt början innan värmen kom tillbaka. I slutet av juli drog lågtrycken in över landet och det ostadigare vädret höll i sig en bra bit in i augusti, som dock avslutades med mycket varmt och soligt väder samt kraftig åska i södra och mellersta Sverige.

### 3.4.3 Minst 10 omkomna i samband med fiske

Fiske är en vanlig fritidssysselsättning där många nyttjar båt. Tyvärr förolyckas också många under denna aktivitet. Det kan dock ibland vara svårt att veta om någon har omkommit i samband med fiske eller om olyckan har inträffat på väg till eller från fiskeplatsen. Under 2019 omkom minst 10 personer medan de var ute för att fiska, varav 3 från kanot. 2018 omkom väldigt få personer i samband med fiske, enbart 3 stycken. 2019 ligger betydligt närmare åren innan, då omkring hälften av de omkomna gjorde det i samband med fiske.

### 3.4.4 Flytvästanvändningens påverkan på chansen att överleva

4 personer omkom trots att de hade flytväst. 2 personer omkom på grund av kolmonoxidförgiftning när de sov ombord på sin båt. 2 personer saknas och hade vid analysens genomförande ännu inte hittats. I ett fall var fakta om olyckan ofullständiga och kunde därför inte bedömas. Dessa 9 fall har räknats bort ur analysen, eftersom de inte ansetts vara relevanta för den. Därmed utvärderades totalt 15 personers möjlighet att överleva.

I ett av fallen bedömdes möjligheten till överlevnad till 0 procent, eftersom båten välte och personen fastnade under båten och drunknade. Det bedöms att en flytväst inte hade hjälpt eller underlättat för personen att komma loss och rädda sig själv.

En person hade slagit i huvudet i samband med fallet i sjön och förlorat medvetandet samt varit påverkad av alkohol. I 2 av fallen bedömer gruppen att det inte fanns möjlighet att larma, eftersom de omkomna hade mycket hög alkoholhalt i blodet.

I 4 av fallen uppskattades överlevnadschansen till 30 procent eller mindre med flytväst eller uppblåsbar flytväst på grund av att vattnet var mycket kallt. Med en flytoverall hade överlevnadschansen i ett av dessa fall bedömts öka till 50 procent.

I resterande 7 fall uppskattades överlevnadsmöjligheten till mellan 50 procent och 90 procent om de hade använt flytväst, uppblåsbar flytväst, flytoverall, kunnat larma, varit nära land eller någon uppmärksammat olyckan.

Av de analyserade fallen hade en person narkotika i kroppen. 9 personer hade alkohol i kroppen, varav för en person hade ytterligare lite alkohol bildats efter döden. 5 av de 15 hade varken alkohol eller narkotika i kroppen.

Gruppen bedömde att överlevnadschanserna hamnat mellan 7 och 9 personer av de 15 personer som omkom om flytväst eller liknande använts. Hade det funnits möjlighet att larma hade överlevnadschanserna ökat ytterligare.

### 3.4.5 Drunkning vanligaste dödsorsaken

Den vanligaste dödsorsaken var drunkning. Utöver drunkningsolyckorna så omkom en man och en kvinna av kolmonoxid-förgiftning, då de sov i en båt där ett bensindrivet elaggregat var i drift. En draksurfare omkom av de skador han ådrog sig när han landade på grunt vatten efter ett hopp.

### 3.4.6 Alkohol och droger

Av de omkomna hade 12 personer alkohol i blodet enligt rättskemisk analys. I ett annat fall, inte medräknat bland de 12, hade personen en liten mängd alkohol i blodet, vilken tros ha bildats efter döden. Därmed har alkohol varit inblandad i hälften av dödsolyckorna under 2019, men det är trots allt tredje året i rad där andelen omkomna med alkohol i kroppen har sjunkit.

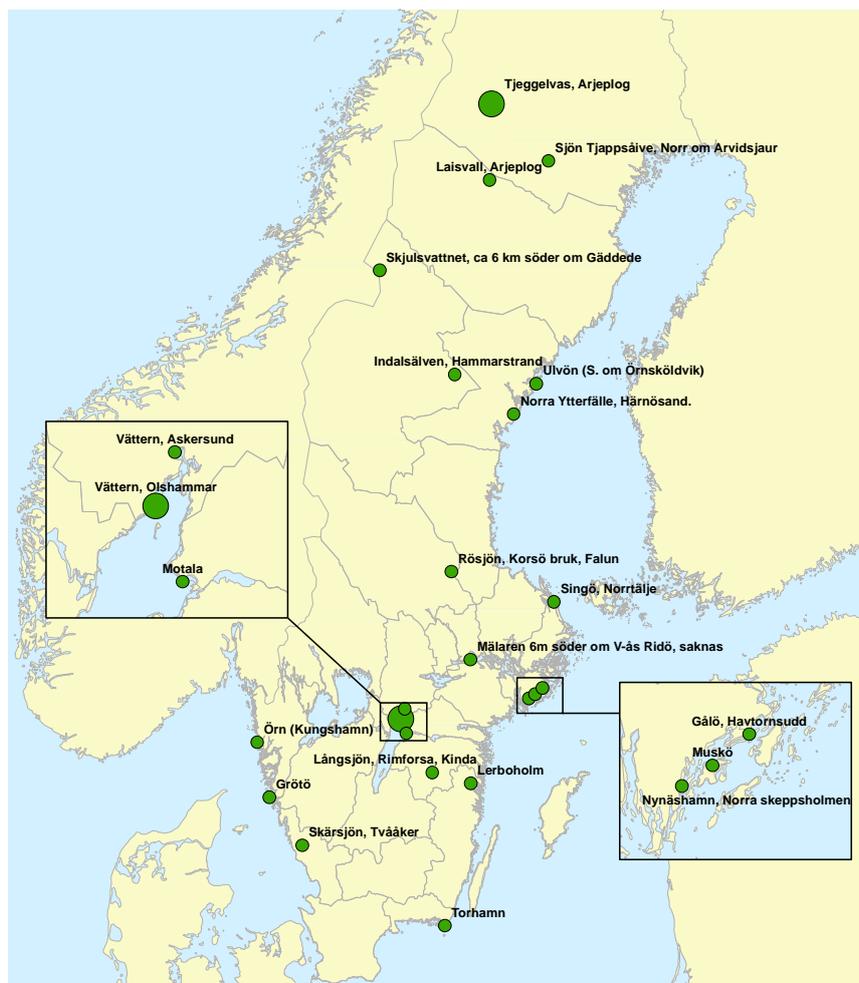
I ett av fallen påvisade den rättskemiska analysen att den avlidne hade narkotikaklassade preparat i blodet.

**Tabell 4.** Alkoholhalt i promille hos de 12 personer som omkom under året med alkohol i kroppen.

0,6	0,71	0,79	1,04	1,16	1,25	1,91	1,97	2,04	2,06	2,89	3,5
-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-----

### 3.4.7 Geografisk fördelning

**Figur 22.** I 2 av olyckorna omkom 2 personer, vilket representeras med en större markering på kartan. I övriga händelser förolyckades enbart en person. 2 av de omkomna var kvinnor:



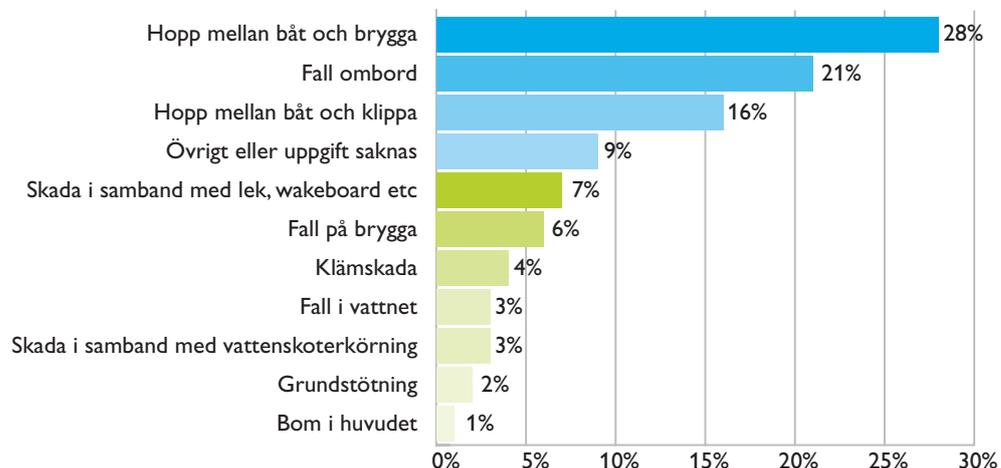
### 3.5 Personskador – många sker i hamnområden

Under 2019 rapporterades 185 olyckor med personskador kopplade till båtlivet. Av dessa skedde hälften i hamn. De sker oftast i samband med att man hoppar mellan båten och bryggan. Också de flesta fallolyckorna sker i hamn. Vid några olyckor har man fallit i båten när den gått på grund.

Rapporteringsystemet Strada byggs nu ut genom ett samarbete med avdelningen Väg och järnväg för att även omfatta olyckor som sker inom båtlivet. De nya delarna

avses driftsättas den 1 juli 2021 samtidigt som en ny lag planeras att träda i kraft. Lagen gör att samtliga akutsjukhus – liksom Polisen och Kustbevakningen – blir skyldiga att rapportera in olyckor som uppstår även inom båtlivet. Redan i dag sker viss rapportering, men då enbart från några få akutsjukhus som Transportstyrelsen har skrivit avtal med och rapporterna inkommer då i pappersformat. I det nya Strada-systemet kommer olycksrapporterna att lämnas in digitalt och rapporteringsflödet strömlinjeformas.

**Figur 23.** Aktivitet vid personskador för år 2019.



# 4. Definitioner

## YRKESSJÖFART

### GRUNDBEGREPP

Olycka	<p>En händelse, eller en serie av händelser som har resulterat i något av följande, då det uppstått i samband med driften av ett fartyg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en person omkommit eller blivit allvarligt skadad,</li> <li>• en person har försvunnit till sjöss,</li> <li>• förlust, eller förmodad förlust av ett fartyg, eller att fartyget har övergivits,</li> <li>• materiell skada på fartyget,</li> <li>• grundstötning eller att fartyget blivit manöverodugligt, eller har varit inblandat i kollision,</li> <li>• materiell skada på marin infrastruktur utanför fartyget som allvarligt kan äventyra säkerheten för fartyget, andra fartyg eller någon person, eller</li> <li>• allvarlig skada på miljön, eller risk för en allvarlig skada på miljön, som uppkommit genom skada på ett eller flera fartyg.</li> </ul> <p>En sjöolycka inkluderar emellertid inte en avsiktlig handling eller försummelse med den intentionen att orsaka skada på fartygets säkerhet, någon person eller på miljön.</p>
Tillbud	Händelse som har utsatt eller, om de inte hade åtgärdats, skulle ha kunnat utsätta fartyget, personer eller miljön för fara.
Skadade	De som bedömts och rapporterats som skadade av befälhavaren.

### OLYCKORS ALLVARLIGHETSGRAD

Förlisning	Totalhaverier eller olyckor i samband med driften av ett fartyg som har medfört att fartyget har försvunnit eller övergivits i sjön.
Allvarlig olycka	<p>Olyckor som 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, skador på grund av hårt väder, isskador, skrovsprickor, eller misstänkta skrovdefekter, etc., som resulterar i att:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• fartygets huvudmaskineri immobiliseras, omfattande skador på bostadsutrymmen, allvarlig strukturskada så som penetrering av skrovet under vattenlinjen, etc., vilka medför att fartyget inte är i skick att fortsätta sin resa, eller</li> <li>• förorening (oavsett kvantitet) och/eller</li> <li>• ett haveri som gjort bogsering eller undsättning från land nödvändig.</li> </ul>
Mindre allvarlig olycka	Olyckor som inte är att betrakta som förlisning eller allvarliga olyckor.

### OLYCKORS INDELNING

Sjöolycka	En olycka som kan härledas till fartygets drift.
Personolycka	En olycka ombord som inte har samband med fartygets drift.

## FRITIDSSJÖFART

Omkomna/saknade	Definitionen omfattar omkomna och saknade vid olyckor med fritidsbåtar under färd samt fritidsbåtsrelaterade olyckor i hamn. Sedan 2001 har definitionen vidgats till att omfatta också de som förolyckats på bryggan, på väg till eller från en fritidsbåt. Dödsfall som orsakats av sjukdom, mord eller självmord är inte medräknade. Om det inträffar en drunkning vid bad från båt betraktas det som en badolycka och inte en fritidsbåtsolycka.
-----------------	--

# Bilaga 1

## 20-årig statistikutveckling inom yrkessjöfarten

I bilaga 1 redovisas fördjupade tabeller för åren 2000–2019. För tydlighetens skull särredovisas svenska respektive utlandsflaggade fartyg utifrån kategorierna sjöolycka, tillbud till sjöolycka, personolycka samt tillbud till personolycka i olika tabeller. Tillbud till personolycka är en relativt ny kategori, som statistikförs från och med 2018. Observera vidare att Transportstyrelsen sedan 2012 har haft ett fördjupat samarbete med Försäkringskassan rörande insamlingen av personolycksrapporter.

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

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

Den som önskar mer specifik statistik uppmantras att sända sin förfrågan till [sjoutredning@transportstyrelsen.se](mailto:sjoutredning@transportstyrelsen.se).

### Tabellöversikt

Tabellnummer	Flagg	Händelsetyp	Olycka/tillbud	Sida
Tabell 1	Svensk	Sjöolycka	Tillbud till sjöolycka	24
Tabell 2	Svensk	Sjöolycka	Sjöolycka	24
Tabell 3	Utländsk	Sjöolycka	Tillbud till sjöolycka	25
Tabell 4	Utländsk	Sjöolycka	Sjöolycka	25
Tabell 5	Svensk	Personolycka	Tillbud till personolycka	26
Tabell 6	Svensk	Personolycka	Personolycka	26
Tabell 7	Utländsk	Personolycka	Tillbud till personolycka	27
Tabell 8	Utländsk	Personolycka	Personolycka	27

Tabell 1: Tillbud till sjöolycka, svensk flagg

År	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt Antal skadade	Totalt Antal döda	Totalt Antal olyckor
	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor			
2000	0	0	0	0	0	7	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0	11
2001	0	0	1	0	0	7	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	11	
2002	0	0	0	0	0	7	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0	15	
2003	0	0	1	0	0	10	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	15	
2004	0	0	2	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	8	
2005	0	0	2	0	0	1	0	0	2	0	1	0	0	2	0	0	8	
2006	0	0	2	0	0	4	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	8	
2007	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	3	0	0	2	0	0	9	
2008	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	7	
2009	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	9	
2010	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	2	0	0	0	0	0	7	
2012	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	
2013	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	5	
2014	0	0	2	0	0	7	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	1	0	0	13	
2016	0	0	1	0	0	22	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	27	
2017	0	0	1	1	0	20	0	0	1	0	1	0	0	2	1	0	25	
2018	0	0	2	4	0	28	0	0	2	0	5	0	0	5	4	0	42	
2019	0	0	1	2	0	37	0	0	3	0	0	0	0	9	2	0	50	
<b>Totalsumma</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>192</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>290</b>

Tabell 2: Sjöolycka, svensk flagg

Rad-etiketter	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt Antal skadade	Totalt Antal döda	Totalt Antal olyckor
	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor			
2000	0	0	24	2	0	55	0	0	15	1	0	22	2	0	13	5	0	129
2001	0	0	23	29	0	55	0	0	8	1	0	18	2	0	26	32	0	130
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				1	0	7	6	0	26	39	0	126
2018	1	0	7	17	0	82	1	0	4	1	1	10	13	0	31	33	1	134
2019	1	0	5	12	0	64	5	0	9	2	0	5	7	1	29	27	1	112
<b>Totalsumma</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>242</b>	<b>370</b>	<b>6</b>	<b>1328</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>149</b>	<b>51</b>	<b>3</b>	<b>285</b>	<b>68</b>	<b>8</b>	<b>424</b>	<b>515</b>	<b>25</b>	<b>2428</b>

Tabell 3: Tillbud till sjöolycka, utländsk flagg

Radetiketter	Fiskefartyg			Passagerarfartyg		Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt Antal skadade	Totalt Antal döda	Totalt Antal olyckor	
	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda				Antal olyckor
2000	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	6	0	0	1	0	0	10
2001	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	10	0	0	2	0	0	13
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
<b>Totalsumma</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>121</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>172</b>

Tabell 4: Sjöolycka, utländsk flagg

Radetiketter	Fiskefartyg			Passagerarfartyg		Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt Antal skadade	Totalt Antal döda	Totalt Antal olyckor	
	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda				Antal olyckor
2000	1	4	10	2	0	5	0	5	4	1	0	47	0	2	5	4	11	71
2001	0	0	4	2	0	4	0	0	4	0	0	40	0	0	2	2	0	54
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
<b>Totalsumma</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>50</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>96</b>	<b>19</b>	<b>11</b>	<b>547</b>	<b>34</b>	<b>7</b>	<b>88</b>	<b>75</b>	<b>30</b>	<b>881</b>

Tabell 5: Tillbud till personolycka, svensk flagg

År	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt Antal skadade	Totalt Antal döda	Totalt Antal olyckor
	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	0	0	0
2000	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
2001	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
2002	0	0	0	0	0	2	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	1	
2004	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	4	
2006	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	
2008	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	
2010	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	
2012	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	1	
2014	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	
2016	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	
2018	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	1	
<b>Totalsumma</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>

Tabell 6: Personolycka, svensk flagg

År	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt Antal skadade	Totalt Antal döda	Totalt Antal olyckor
	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor			
2000	0	2	2	5	0	5	2	0	2	9	2	11	1	0	1	17	4	21
2001	3	2	5	7	0	6	2	0	1	6	0	5	7	0	5	25	2	22
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	11	0	12	8	0	6	9	0	9	2	0	2	32	0	31
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	28	0	29	4	0	4	7	0	7	1	0	1	40	1	42
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	16	0	16	2	0	2	5	0	6	2	0	2	25	0	26
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	54	0	57	1	0	1	3	0	3	4	0	4	62	0	65
<b>Totalsumma</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>26</b>	<b>450</b>	<b>8</b>	<b>463</b>	<b>56</b>	<b>1</b>	<b>54</b>	<b>136</b>	<b>6</b>	<b>144</b>	<b>39</b>	<b>3</b>	<b>41</b>	<b>698</b>	<b>27</b>	<b>728</b>

Tabell 7: Tillbud till personolycka, utländsk flagg

År	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt Antal skadade	Totalt Antal döda	Totalt Antal olyckor
	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor			
2000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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
<b>Totalsumma</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

Tabell 8: Personolycka, utländsk flagg

År	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt Antal skadade	Totalt Antal döda	Totalt Antal olyckor
	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor	Antal skadade	Antal döda	Antal olyckor			
2000	0	0	0	7	0	3	0	0	0	2	0	2	1	0	1	10	0	6
2001	0	0	0	2	0	2	0	0	0	2	1	3	0	0	0	4	1	5
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
<b>Totalsumma</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>23</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>54</b>	<b>11</b>	<b>56</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>92</b>	<b>19</b>	<b>96</b>

