



Säkerhetsöversikt

Sjöfart 2020

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
2	SAMMANFATTNING AV SÄKERHETSUTVECKLINGEN	6
3	YRKESJÖFART	9
	3.1 Rapporterade olyckor och tillbud – fler rapporterade sjöolyckor	9
	3.2 Sjöolyckor – tekniska fel i utrustningen ökad olycksorsak	11
	3.3 Personskador och omkomna – ingen omkom under 2020	15
	3.4 Vidtagna åtgärder – förändrat tillsynsarbete under pandemin	19
4	FRITIDSSJÖFART	21
	4.1 Fler omkomna inom fritidssjöfarten 2020	21
	4.2 Transportstyrelsens etappmål för 2020 är uppnått	22
	4.3 Avgränsningar av statistiken – omkomna, saknade och skadade ingår	22
	4.4 Detaljerad genomgång av omkomna i båtlivet	22
	4.5 Personskador – flest skador vid ombord- eller ilandstigning	25
5	DEFINITIONER	26
	BILAGA 1	27

Förord



Transportstyrelsens säkerhetsöversikt för den svenska sjöfarten för år 2020 visar att säkerheten inom såväl yrkessjöfarten som båtlivet är god. I översikten presenterar vi statistik över rapporterade olyckor och tillbud tillsammans med en beskrivning av vårt förebyggande säkerhetsarbete. Kontinuerligt systematiskt arbete och utveckling av säkerhetskulturen till sjöss är nu viktiga förutsättningar för att ta nästa steg på vägen mot ett ännu bättre läge.

I denna säkerhetsöversikt redovisar Transportstyrelsen säkerhetsutvecklingen inom sjöfarten, med fokus på utvecklingen under 2020. Yrkessjöfarten har under 2020 varit förskonad från dödsolyckor och antalet allvarliga olyckor har minskat. Samtidigt har antalet rapporterade tillbud ökat avsevärt. Det är mycket glädjande att se denna ökade rapporteringsvilja som förhoppningsvis grundar sig i en ökad medvetenhet om nyttan med rapporteringen. Dock finns fortsatt ett stort mörkertal när det gäller olyckor och tillbud, eftersom många aldrig kommer till vår kännedom. Mörkertalet är olika stort inom olika segment inom yrkessjöfarten. Antalet omkomna inom båtlivet har ökat något jämfört med föregående år men i ett längre perspektiv kan 2020 ses som ett normalår när det gäller antalet omkomna.

Ur i stort sett alla andra perspektiv var 2020 naturligtvis inget normalår. Covid-19-pandemin gjorde att intresset för båtlivet ökade och att det var betydligt fler nybörjare på sjön än tidigare. Mot den bakgrunden är det extra glädjande att antalet omkomna och skadade stannade på en nivå i paritet med tidigare år. Inom yrkessjöfarten minskade passagerartrafiken avsevärt till följd av pandemin. Den minskning vi observerar i antal personskador kan troligen förklaras av den minskade passagerartrafiken.

Pandemin har också medfört stora utmaningar för sjöfartsbranschen. Nedstängningar och karantänsregler försvårade till exempel av- och påmönstringsprocessen med specifika arbetsmiljöproblem som följd. Antalet rapporter från besättningsmedlemmar enligt Marine Labour Convention ökade och Transportstyrelsen har under året utfärdat ett antal nyttjandeförbud med anledning av rapporterade missförhållanden.

Även för Transportstyrelsen har pandemin inneburit stora förändringar i verksamheten. I mars 2020 stoppades all nationell tillsyn, utom skrov- och bottenbesiktning. Senare under året kunde vi övergå till att utföra delar av tillsynen på distans. För att underlätta för branschen fick Transportstyrelsen ett bemyndigande att förlänga vissa certifikat utan krav på tillsyn. Även det internationella arbetet påverkades, där uppskjutna och inställda möten medförde att det internationella samarbetet minskade i omfattning. Positivt är att vi, pandemin till trots, har kunnat fortsätta arbetet mot moderniserade och riskbaserade regler för lotsplikt samt arbetet kring tillståndprocessen för den nationella sjöfarten.

Med dessa rader önskar jag intressant läsning och nu tar vi tillsammans nya tag i arbetet mot regeringens nya etappmål för sjösäkerheten. Fram till 2030 ska antalet omkomna inom sjöfarten halveras och antalet skadade minska med minst 25 procent.

Gunnar Ljungberg
Sjö- och luftfartsdirektör

1. Inledning

Den här rapporten redovisar sjösäkerhetsutvecklingen under 2020 baserat på ett antal säkerhetsnyckeltal. Åtgärder som Transportstyrelsen har vidtagit för att öka säkerheten till sjöss redovisas också. Inom fritidssjöfarten samlar vi in egna data i samråd med andra myndigheter och aktörer. Vad gäller yrkessjöfarten kommer uppgifter in till oss med stöd av de lagar, förordningar och föreskrifter som styr händelserapporteringen. Ytterst vilar rapporteringsplikten på fartygets befälhavare.

Befälhavare är enligt sjölagen och Transportstyrelsens föreskrifter¹ skyldiga att rapportera tillbud och olyckor inom yrkessjöfarten. Transportstyrelsen uppmuntrar även andra ombordanställda och allmänheten att rapportera händelser. Vi begär in rapporter när vi får information om sjöfartshändelser genom vår omvärldsbevakning, tips från allmänheten och vår samverkan med andra myndigheter.

Inom både yrkes- och fritidssjöfarten kan information om olyckor och deras händelseförlopp också inkomma genom andra kanaler, såsom genom Sjöfartsverket, Polisen, Kustbevakningen eller Transportstyrelsens inspektörer.

Inkomna händelserapporter utgör ett viktigt underlag för Transportstyrelsens proaktiva säkerhetsarbete. Genom att få kunskap om händelser 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 rörande tillbud och olyckor lämnas vidare till

Statens haverikommission (SHK), som är den myndighet som har ansvaret för att genomföra utredningar inom sjöfarten. 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 fritidssjöfarten, där olycksstatistiken utgör en viktig grund för att planera säkerhets-höjande åtgärder och informationskampanjer. Resultatet från analysarbetet kommuniceras ut till både branschorganisationer och båtlivsutövare.

Varje enskild rapport som kommer in till Transportstyrelsen registreras i en databas. Inom yrkessjöfarten används en nationell databas, Sjöolyckssystemet (SOS), vilken innehåller data som sträcker sig bakåt till mitten av 1980-talet². Rapporteringen från yrkessjöfarten omfattar samtliga tillbud och olyckor som inträffat med svenske-registrerade fartyg samt de händelser som inträffat inom svenskt territorialvatten.

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

² Den som är intresserad av att ta del av mer detaljerad statistik är välkommen att höra av sig till sjoutredning@transportstyrelsen.se.



Inom fritidssjöfarten rapporterades under 2020 omkomna i hela landet samt skadade i Göteborgs- respektive Stockholmsområdet i databasen Strada. Information om skadade i övriga landet inhämtades genom olika källor, såsom allmän nyhetsbevakning, SOS Alarm, Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral samt Sjöräddningssällskapet. Som ett led i att kvalitetssäkra våra data stämmer vi regelbundet 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.

Rapporteringsystemet Strada har utökats i samarbete mellan vägtrafikdelen och sjöfartsdelen inom Transportstyrelsen, så att nu även händelser inom fritidssjöfarten ska rapporteras in där. Det nationella systemet driftsattes den 1 juli 2021 samtidigt som en ny lag trädde i kraft. Enligt den nya lagen är samtliga akutsjukhus, liksom Polisen och Kustbevakningen, skyldiga att rapportera olyckor till Transportstyrelsen.

Informationen i databaserna uppdateras efterhand som uppgifter kommer in till Transportstyrelsen och de uppgifter som publiceras i denna rapport återspeglar den information som var känd vid publiceringstillfället. Således är siffrorna för 2016–2019 uppdaterade med information som var tillgänglig vid framtagningen av 2020 års siffror. Det beror på att ny information om en händelse kan tillkomma långt i efterhand.

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

Säkerhetsöversikten är uppdelad i fem kapitel, där kapitel 2 sammanfattar säkerhetsutvecklingen, kapitel 3 och 4 redovisar statistik gällande yrkessjöfarten respektive fritidssjöfarten och kapitel 5 tar upp definitioner och begrepp. Fördjupade tabeller över händelser inom yrkessjöfarten för åren 2001–2020 presenteras i bilaga 1.

2. Sammanfattning av säkerhetsutvecklingen

En sammanfattning av säkerhetsutvecklingen inom den svenska yrkes- och fritidssjöfarten presenteras i tabell 1. Rapporteringen av sjöolyckor inom yrkessjöfarten låg på en något högre nivå under 2020 jämfört med genomsnittet för de föregående fem åren. De inrapporterade tillbud till sjöolyckor var nästintill dubbelt så många som det årliga genomsnittet under perioden 2015–2019, 86 stycken jämfört med 45. Positivt är att de allvarliga olyckorna inom yrkessjöfarten minskade 2020 och att ingen omkom³ i någon olycka. Totalt rapporterades det in 311 händelser under året.

Inom fritidssjöfarten ökade dödsolyckorna och antalet omkomna något. Dödsolyckor och omkomna är naturligtvis väldigt relaterade till varandra. Varje enskild dödsolycka kan omfatta flera omkomna, men i de flesta dödsolyckor omkommer enbart en person. Trots ökningen ligger det 5-åriga glidande medelvärdet av antalet omkomna på samma nivå som tidigare. Även antalet skadade inom fritidssjöfarten är på en jämförbar nivå med de föregående åren.

Sjöolycka definieras som en olycka som har uppstått i samband med fartygets drift och personolycka definieras som en olycka som inte härrör från driften. I båda fallen är ett tillbud en händelse som, om den inte avvärijts i tid, hade kunnat utvecklas till en olycka.

Det är positivt att antalet allvarliga olyckor både när det gäller sjöolyckor och personolyckor inom yrkessjöfarten har minskat. Det är också positivt att antalet rapporterade tillbud till sjöolyckor och antalet rapporterade fartyg har ökat, eftersom det tyder på en större rapporteringsbenägenhet. Detta skiljer sig från förra årets siffror, där antalet allvarliga olyckor var högre i förhållande till det totala antalet rapporterade händelser. En representativ fördelning av rapporterade allvarliga olyckor, mindre allvarliga olyckor respektive tillbud bör vara i förhållande 1 till 10 till 100 enligt isbergsmodellen som vi skrev om i säkerhetsöversikten 2019⁶.

Tabell 1. Nyckeltal 2020 ställda mot medelvärden för de 5 föregående åren.

YRKESSJÖFART				FRITIDSSJÖFART			
	2020	Medelvärde 2015–2019	Ökning/ minskning ⁴		2020	Medelvärde 2015–2019	Ökning/ minskning
Sjöolyckor	183	166	↑	Dödsolyckor	28	21	↑
Allvarliga sjöolyckor	16	28	↓	Omkomna	29	23	↑
Tillbud till sjöolycka	86	45	↑	Skadade	213	210	↑
Personolyckor	42	52	↓				
Allvarliga personolyckor	17	27	↓				
Tillbud till personolycka ⁵	0	1	↓				
Omkomna	0	2	↓				
Skadade	81	87	↓				
Rapporterande fartyg	248	188	↑				

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

⁴ Om medelvärdet är 0–10 krävs en skillnad på 5 för röd pil för ökning och mörkgrön pil för minskning. Är skillnaden lägre blir pilen orange för ökning och ljusgrön för minskning. Om medelvärdet är över 10 krävs en skillnad på 35 procent för röd respektive mörkgrön pil, annars visas orange respektive ljusgrön pil. Ett nollutfall visas med mörkgrön pil. Förändring av antal rapporterade fartyg anses neutral och visas därför med svart pil.

⁵ Eftersom tillbud till personolycka inte redovisas förrän 2018 gäller medelvärdet 2018–2019.

⁶ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/transportstyrelsens-sakerhetsoversikt-sjofart-2019/>



Siffrorna för 2020 ligger mer 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 vikten av en aktiv rapportering. Vi ser det som positivt när fartyg rapporterar flera händelser av mindre allvarlig karaktär, eftersom det tyder på att rederiet uppmuntrar rapportering. Sjöfartsverkets lotsar har ökat sin rapportering av tillbud och avvikelser som sker på de fartyg som lotsas till och från kaj. Lotsarnas rapportering är viktig, eftersom den ger en direkt bild av vad som händer ombord på de fartyg som går till och från svenska hamnar. Om rapporteringen däremot enbart görs av andra instanser, exempelvis av lotsar, och inte från de olycksdrabbade fartygen själva, indikerar detta ett problem med rapporteringskulturen. En annan indikator på underrapportering är att vissa segment inom yrkessjöfarten nästan helt saknar rapporter.

Det mest positiva är att ingen har omkommit till följd av någon olycka under året. Även antalet allvarliga personolyckor har minskat rejält jämfört med medelvärdet

för de 5 föregående åren. Siffrorna bör dock betraktas med en viss försiktighet, eftersom stora delar av sjöfarten, i synnerhet passagerartrafiken, har legat nere under året som en följd av Covid-19-pandemin, vilket troligen bidrar till färre skadade.

Det ökade antalet dödsolyckor och omkomna inom fritidssjöfarten kan förklaras av naturlig variation mellan åren. Även om varje enskild händelse är tragisk är det trots allt inte mer än 5 personer fler som omkom 2020 jämfört med 2019. Det är glädjande att Transportstyrelsens mål från 2010 att under ett decennium minska antalet omkomna i fritidsbåtsolyckor från cirka 35 personer till 25 personer, räknat som ett femårigt glidande medelvärde, har uppnåtts. Mer om det finns att läsa i avsnitt 4.2.

Regeringens nya etappmål⁷ för yrkes- och fritidssjöfarten 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.

⁷ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>



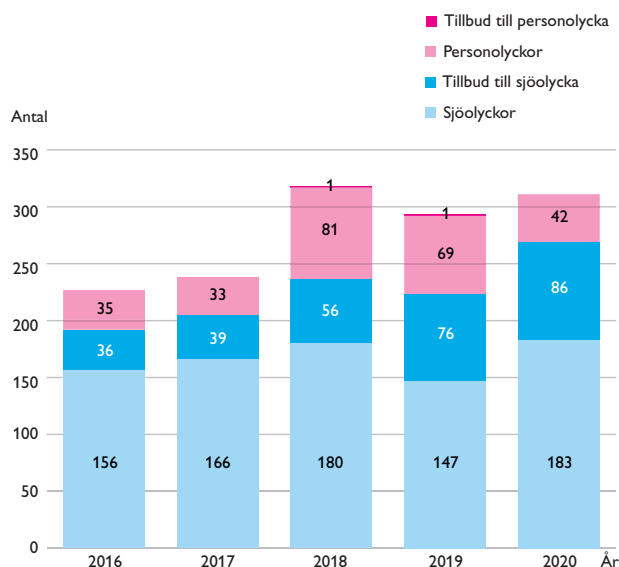
3. Yrkessjöfart

I det här kapitlet presenteras säkerhetsutvecklingen inom den yrkesmässiga sjöfarten i form av en statistisk uppföljning. Kapitlet avslutas med en beskrivning av åtgärder som har vidtagits för ökad säkerhet inom yrkessjöfarten.

3.1 Rapporterade olyckor och tillbud – fler rapporterade sjöolyckor

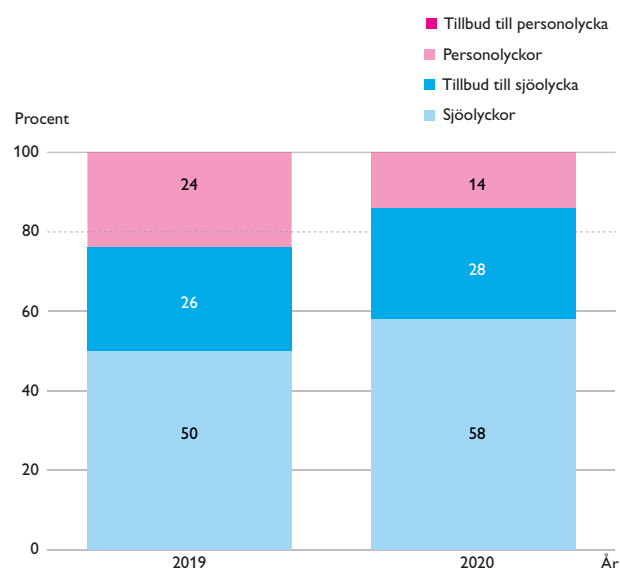
År 2020 var ett relativt normalt år för svensk yrkessjöfart, även om det kan noteras en ökning av rapporterade sjöolyckor och en minskning av rapporterade personolyckor. Figur 1 visar antalet händelser, uppdelade per kategori, som rapporterats in mellan 2016 och 2020. Något fler händelser rapporterades in 2020 än under 2019, 311 respektive 293. Tillbudna till personolycka särredovisas i säkerhetsöversikten från och med 2018.

Figur 1. Antal sjöolyckor; tillbud till sjöolycka, personolyckor och tillbud till personolycka 2016–2020



Figur 2 visar hur antalet inrapporterade händelser för 2019 och 2020 fördelas mellan kategorierna sjöolyckor, tillbud till sjöolycka, personolyckor samt tillbud till personolycka. Andelen rapporterade händelser som är sjöolyckor har ökat under 2020, medan andelen personolyckor har minskat. 58 procent var sjöolyckor, medan 14 procent var personolyckor. Andelen tillbud till sjöolycka är i stort sett oförändrad mellan åren, omkring en fjärdedel av händelserna. Däremot ökade det faktiska antalet rapporterade tillbud till sjöolycka mellan 2019 och 2020, från 76 till 86 stycken.

Figur 2. Procentuell fördelning av händelsetyper 2019–2020

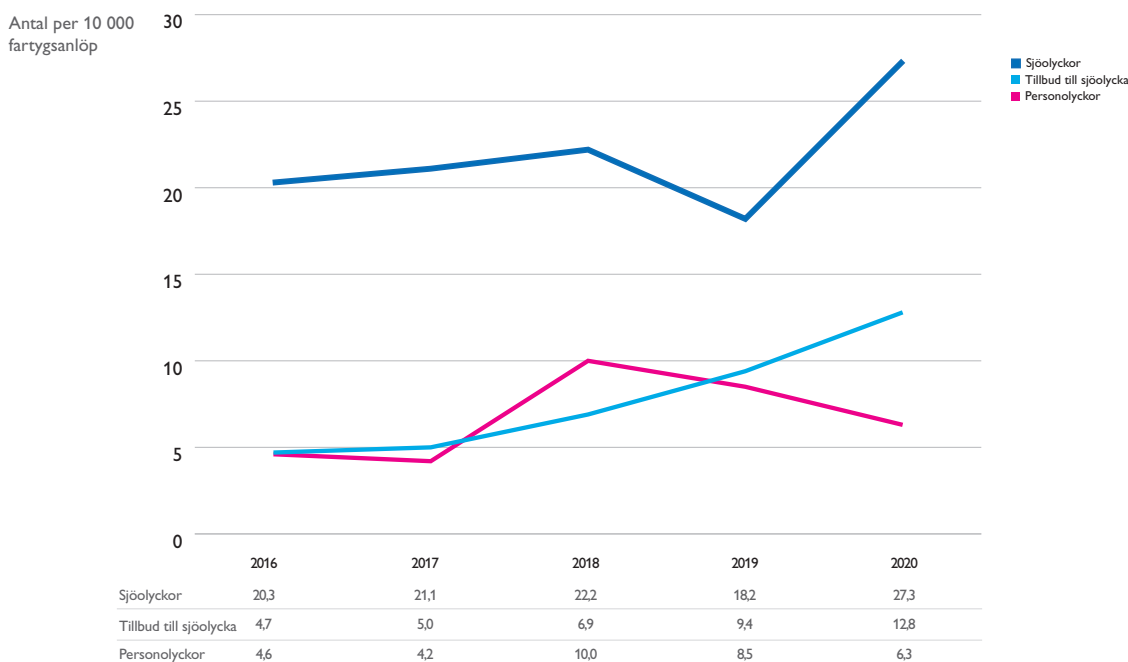


Som figur 1 visar har en successiv ökning av tillbudsrapporteringen skett över tid, en förändring som har märkts redan från 2014. Ökningen kan till viss del förklaras med att maskinhaverier, som inte lett till någon konsekvens för fartyget, successivt sedan 2016 har börjat läggas in i statistiken som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

Andelen inrapporterade tillbud till personolycka är väldigt låg, vilket troligast beror på kraftig underreportering. Tidigare har liknande händelser räknats in under en bredare kategori, enbart benämnd tillbud. I kategorin tillbud till personolycka ingår händelser som skulle ha kunnat leda till personskada om de inte hade avvärrats i tid. Att antalet personolyckor har minskat får ses i ljuset av att passagerarsjöfarten varit kraftig begränsad under året till följd av pandemin och vi får avvakta framtida siffror innan vi gör någon analys av minskningen.

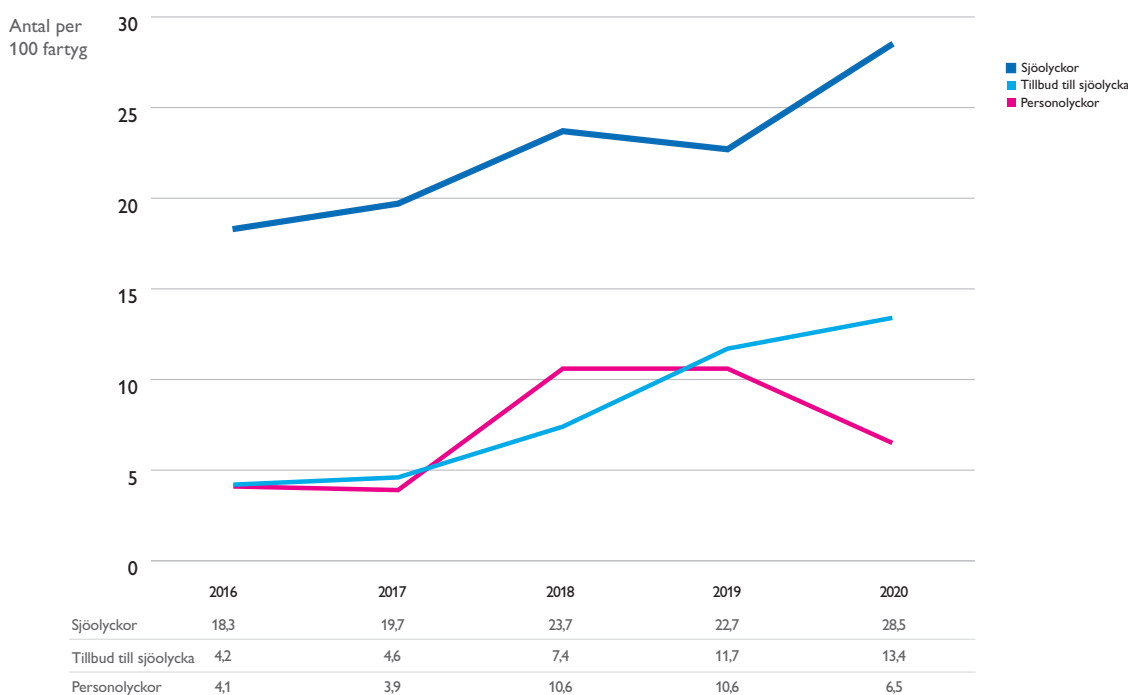
Utvecklingen av antalet rapporterade händelser kan också studeras i ljuset av fartygstrafiken och flottans storlek. Figur 3 visar olyckorna och tillbudna justerade för antalet anlöp⁸ i svenska hamnar. Trenden är en stadig ökning av rapporteringen av tillbud till sjöolycka, vilka 2020 uppgick till 12,8 per 10 000 fartygsanlöp. Sjöolyckorna och personolyckorna har fluktuerat mer under perioden. Det senaste året visar utvecklingen en ökning av rapporterade sjöolyckor och en minskning av personolyckor, något som även avspeglas i antalet rapporter.

⁸ Statistiken över fartygsanlöp är hämtad från Sveriges officiella statistik, Sjötrafik 2020, tabell 1: <https://www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/>

Figur 3. Antal olyckor och tillbud per 10 000 fartygsanlöp 2016–2020

Av figur 4 framgår antal olyckor och tillbud per 100 fartyg. Olyckorna och tillbuden, som är justerade för antalet svenskregistrerade handelsfartyg⁹, visar en utveckling enligt samma mönster som i figur 3. Att mönstret 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 registrerade tillbuden till sjöolycka per 100 fartyg har ökat för varje år under

perioden och uppgick 2020 till 13,4. Även de rapporterade sjöolyckorna har ökat under perioden och uppgick till 28,5. De rapporterade personolyckorna har som mest uppgått till 10,6 under perioden. 2018 ändrade vi kodningsförfarande, vilket resulterade i ett ökat antal registrerade rapporter om personolycka. Minskningen till 6,5 per 100 fartyg år 2020 beror sannolikt på Covid-19-pandemin.

Figur 4. Antal olyckor och tillbud per 100 svenskregistrerade handelsfartyg 2016–2020

⁹ Statistiken över svenskregistrerade handelsfartyg är hämtad från Sveriges officiella statistik, Fartyg 2020 – svenska och utländska fartyg i svensk regi, tabell 2.1 och 2.2: <https://www.trafa.se/sjofart/fartyg/>

3.2 Sjöolyckor – tekniska fel i utrustningen ökad olycksorsak

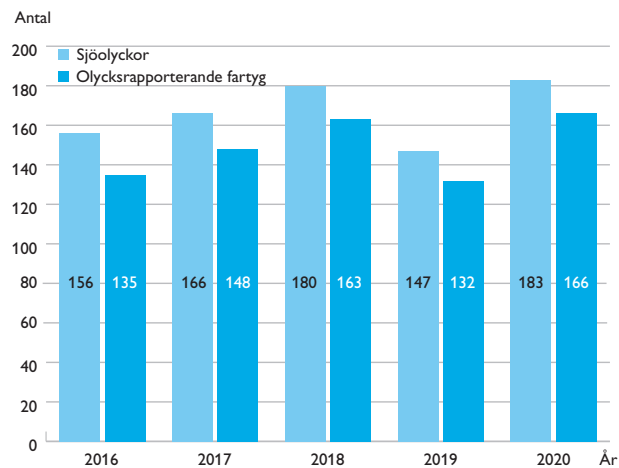
Sjöolyckor definieras som inträffade olyckor som har uppstått i samband med fartygets drift. De ska skiljas från tillbud till sjöolycka, som är händelser som hade kunnat utvecklas till en olycka. Statistiken i det här avsnittet avser sjöolyckor om inget annat anges.

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
- olyckor efter initiala händelsetyper
- olyckor efter orsaker.

Figur 5 visar antalet rapporterade sjöolyckor jämfört med antalet unika olycksrapporterande fartyg. I likhet med de föregående åren rapporterar det stora flertalet fartyg enbart en enstaka olycka om året. 13 fartyg rapporterade fler än en sjöolycka, vilket är i nivå med 2019.

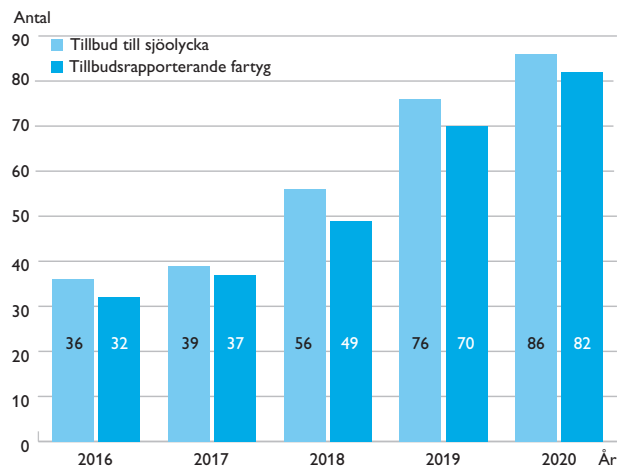
Figur 5. Antal rapporterade sjöolyckor jämfört med antal olycksrapporterande fartyg 2016–2020



Figur 6 presenterar motsvarande jämförelse mellan rapporter och unika rapporterande fartyg, när det gäller tillbud till sjöolycka. Även här framgår att flertalet fartyg enbart rapporterar ett tillbud vardera. Fyra fartyg rapporterade fler än ett tillbud till sjöolycka under 2020.

Statistiken visar att av de fartyg som har rapporterat har de flesta enbart rapporterat in någon enstaka sjöolyckshändelse 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.

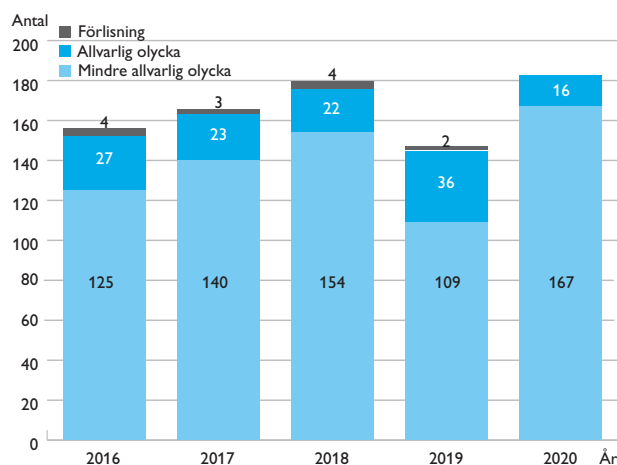
Figur 6. Antal rapporterade tillbud till sjöolycka jämfört med antal tillbudsrapporterande fartyg 2016–2020



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 mindre allvarlig olycka. Detta förfarande påbörjades 2016 och sedan 2018 görs detta rutinmässigt för sådana händelser.

Figur 7 visar antalet sjöolyckor fördelat efter allvarlighetsgrad.

Figur 7. Antal sjöolyckor efter allvarlighetsgrad 2016–2020

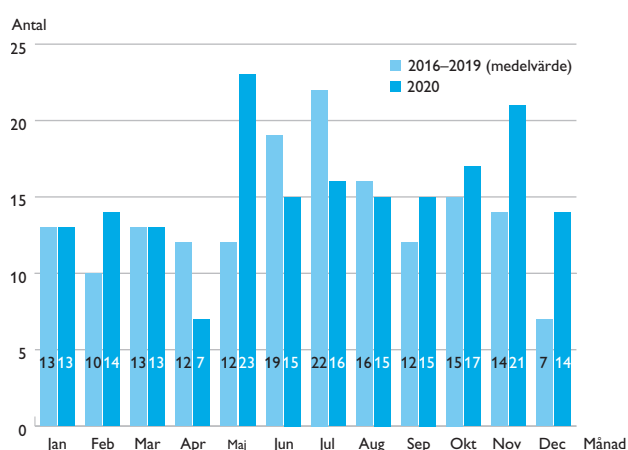


I 2019 års säkerhetsöversikt noterades en negativ utveckling rörande rapporteringsbenägenheten, då relationen mellan antalet rapporterade mindre allvarliga respektive allvarliga olyckor förändrades på så sätt att de förstnämnda minskade samtidigt som de sistnämnda ökade. 2020 års siffror innebär en återgång till och en förstärkning av det mönster som rådde före 2019, med en högre andel mindre allvarliga olyckor och en något lägre andel allvarliga olyckor. De mindre allvarliga olyckorna utgör den dominerande kategorin med 91 procent, vilket är en ökning från 74 procent år 2019. De allvarliga olyckorna har minskat 2020, såväl i faktiska tal som i andel. Var tionde olycka utgjorde en allvarlig sådan, jämfört med var fjärde för 2019. Ingen förlisning har inträffat under året.



Antalet sjöolyckor per månad återges i figur 8. Figuren presenterar dels antalet sjöolyckor för 2020, dels medelvärdet för åren 2016–2019. Det är höstmånaderna som dominerar bland de rapporterade sjöolyckorna 2020, till skillnad från de föregående åren då sommarmånaderna var dominerande. Olyckorna fördelar sig i stort sett jämnt mellan övriga årstider. Som enskild månad utmärker sig april, då absolut minst antal olyckor rapporterades.

Figur 8. Antal sjöolyckor per månad 2016–2020



En delförklaring av den uppgång av rapporter som kan noteras från oktober till december är att antalet rapporter från lotsar, bland annat om brister på fartyg, ökade under

hösten 2020. Detta ser vi på Transportstyrelsen som positivt, eftersom det tyder på en ökad rapporteringsbenägenhet och bidrar starkt till vårt underlag för att utföra riskbaserad tillsyn.

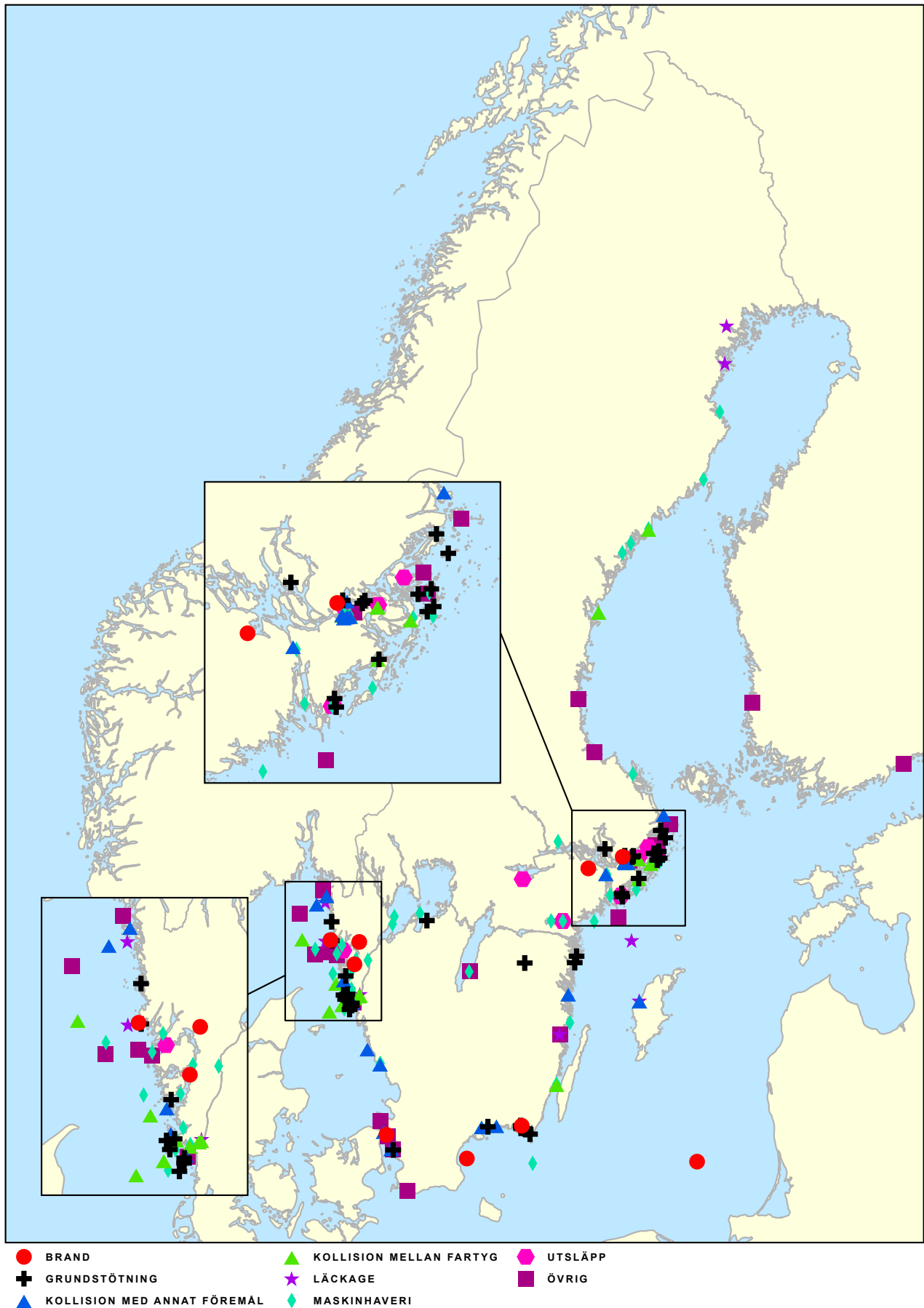
Den nedgång som noteras under sommaren beror troligtvis på att stora delar av passagerartrafiken, såväl internationellt som nationellt, låg nere eller minskade på grund av Covid-19-pandemin.

Figur 9 visar var de inrapporterade sjöolyckorna har inträffat under 2020. På svenskt vatten gäller rapporteringsplikt oavsett flagg. Utöver de som syns på kartbilden har ytterligare 8 inträffat ombord på svenskflaggade fartyg utanför svenskt territorialvatten – alla i Europa utanför Norden. De händelserna har medvetet tagits bort ur kartbilden i syfte att göra den mer överskådlig.

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

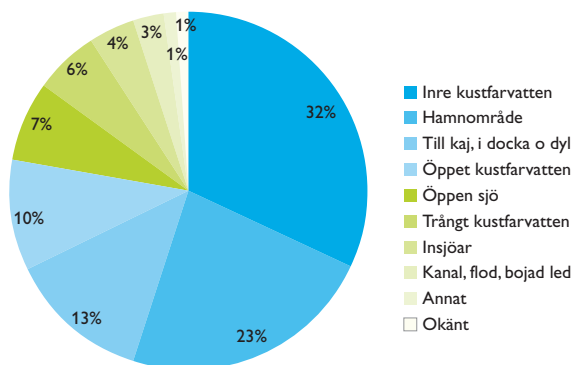
- maskinhaverier längs övre Norrlandskusten, i Väneren och omkring Göteborg
- grundstötningar strax söder om Göteborg
- kollisioner med andra föremål i centrala Stockholm
- kollisioner mellan fartyg strax söder om Göteborg.

Figur 9. Karta över sjöolyckor 2020



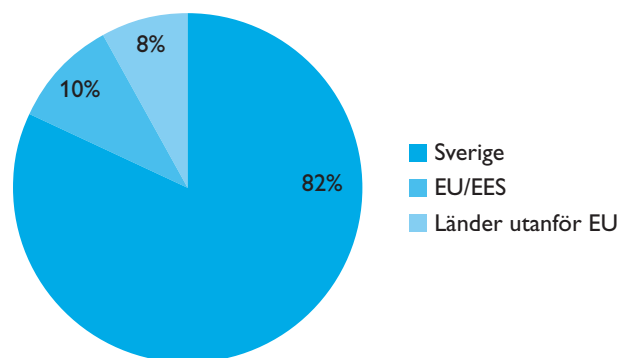
I figur 10 redovisas fördelningen av sjöolyckor efter farvattentyp. Andelen sjöolyckor som sker i inre kustfarvatten har ökat betydligt sedan 2019, från 12 till 32 procent, medan andelen i hamnområde har sjunkit från 39 till 23 procent. Fördelningen av de två farvattentyperna är därmed tillbaka på de nivåer som gällde för 2018. Andelen olyckor som sker i öppen sjö har sjunkit från 15 till 7 procent. I övrigt är fördelningen i stort sett densamma som föregående år.

Figur 10. Procentuell fördelning av sjöolyckor efter typer av farvatten 2020



Figur 11 och 12 visar vilken flagg¹⁰ de olycksrapporterande fartygen har.

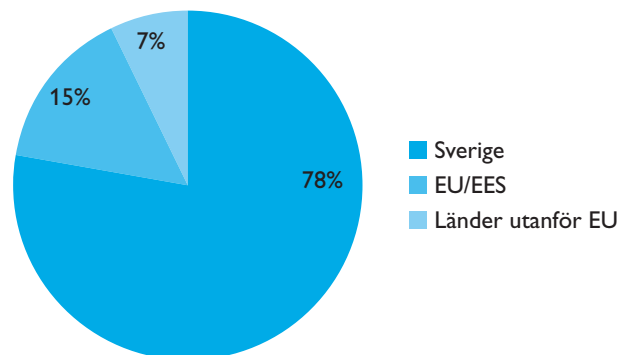
Figur 11. Procentuell fördelning av nationaliteter på olycksrapporterande fartyg¹¹ 2020



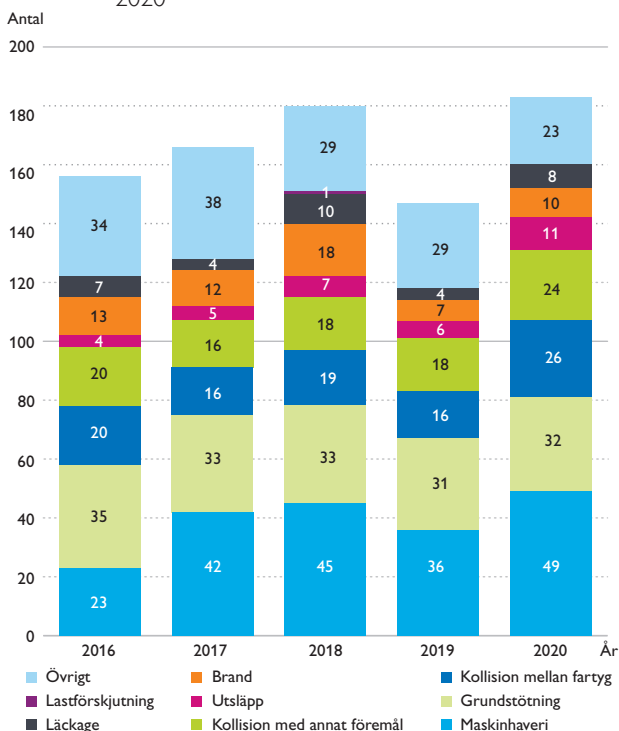
Störst andel rapporter för 2020 kom, liksom de närmast föregående åren, från svensklagrade fartyg, där andelen uppgick till 82 procent. Det är i paritet med perioden 2016–2019 som helhet och även med 2019.

Figur 13 redogör för alla rapporterade sjöolyckor fördelade på typ av olycka för åren 2016–2020. Kategori-redovisningen avser en olyckas bedömda initiala händelse-typ. Exempelvis kan ett fartyg få ett maskinhaveri som leder till en grundstötning. Maskinhaveriet räknas då som initialhändelse och grundstötningen som konsekvenshändelse, varav den sistnämnda inte redovisas i rapporten.

Figur 12. Procentuell fördelning av nationaliteter på olycksrapporterande fartyg 2016–2019



Figur 13. Antal sjöolyckor efter initiala händelsetyper 2016–2020



Totalt har fler sjöolyckor rapporterats under 2020 än under något annat år under den redovisade perioden, även om antalet var obetydligt lägre 2018. Fördelningen mellan de olika typerna av olycka är snarlik den för 2019. Kategorin övrig har minskat något till förmån för flera av de andra kategorierna.

Liksom 2019 utgörs cirka en fjärdedel av alla initialhändelser för sjöolyckor av maskinhaverier. Grundstötningar svarar för knappt 20 procent och olika typer av kollisioner för omkring 25 procent, vilket även det är i linje med året innan. Andelen i kategorin övrig ökade något under 2019, men minskade 2020 till den lägsta andelen under perioden - 13 procent. Kategorin övriga sjöolyckor omfattar händelser kopplade till exempelvis förtöjning,

¹⁰ Storbritannien trädde ur EU den 1 februari 2020.

¹¹ Ett fartyg räknas en gång för varje rapporterad olycka.

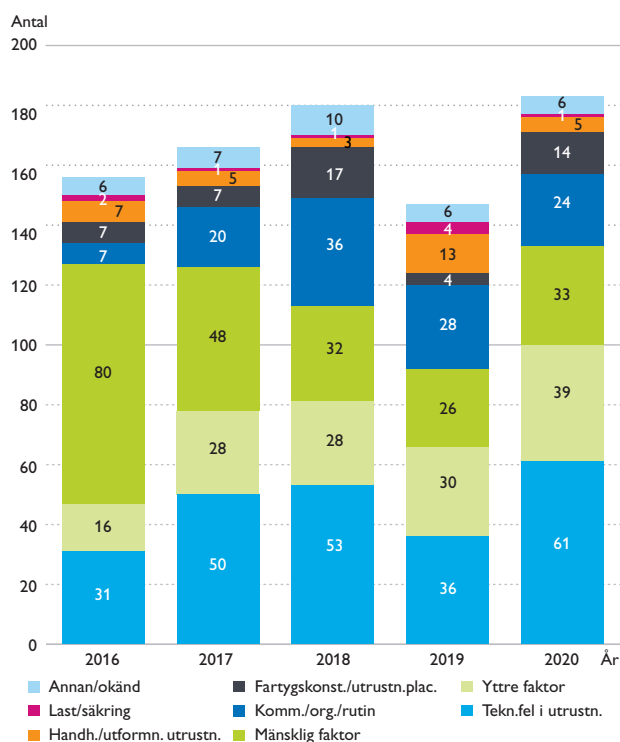
lastning och lossning. Inom kategorierna utsläpp, brand, läckage och lastförskjutning rapporteras förhållandevis få händelser. För 2020 svarade dessa fyra kategorier sammanlagt för 16 procent av det totala antalet händelser.

Figur 14 visar de bedömda olycksorsakerna för de inrapporterade sjöolyckorna för perioden 2016–2020. I likhet med de två närmast föregående åren är tekniska fel i utrustningen den mest frekventa olycksorsaken 2020 och omfattar en tredjedel av alla händelser. Skillnaden gentemot 2019 är betydande i både antal och andel av olyckorna.

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 dominerande av de två. Dock förändrade Transportstyrelsen 2018 registreringen av grundorsaken till olyckor, vilket ledde till att de två orsakerna blev lika vanligt förekommande. Nu är mänsklig faktor återigen något dominerande, med 18 procent av olyckorna jämfört med 13 procent för kommunikation, organisation och rutiner.

Olyckorna som härrör från fartygets konstruktion eller utrustningens placering har ökat både i antal och andel, från 3 till 8 procent av olyckorna mellan 2019 och 2020. Handhavande/utformning av utrustning har minskat i motsvarande grad, från 9 till 3 procent av olyckorna. Det är värt att hålla i minne att de här kategorierna har relativt få rapporterade olyckor.

Figur 14. Antal sjöolyckor efter orsaker 2016–2020

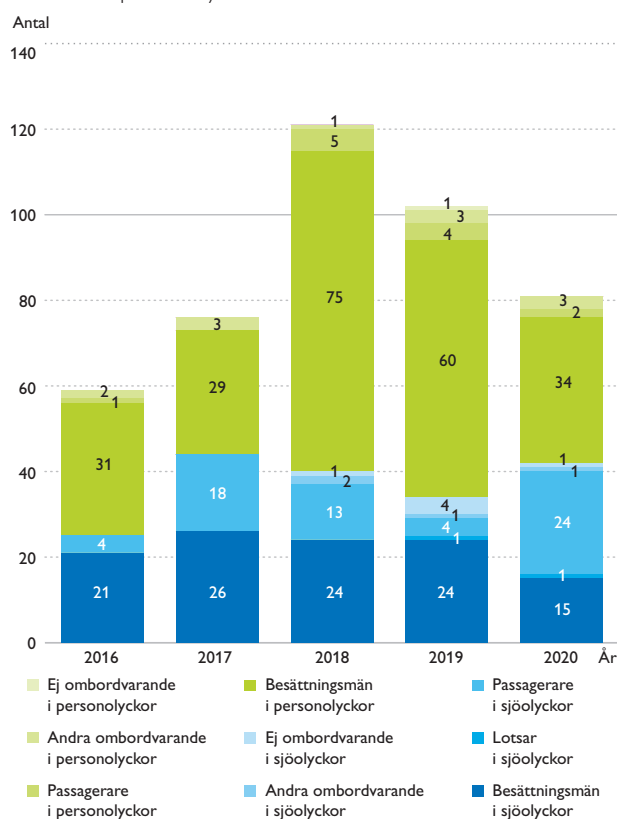


3.3 Personskador och omkomna – ingen omkom under 2020

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

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

Figur 15. Antal skadade efter roll ombord och sjö-/personolyckor 2016–2020



Av figur 15 framgår antalet skadade i yrkessjöfarten under 2016–2020 fördelade efter roll ombord och efter sjö-/personolycka. Figuren visar på ett gradvis sjunkande antal rapporterade personskador under de två senaste åren. För 2020 rapporterades 81 personskador, jämfört med 102 för 2019. Antal rapporterade personskador i sjöolyckor uppgick 2020 till 42, och i personolyckor rapporterades 39 skadade personer. Som noterades i 2018 års säkerhetsöversikt beror det ökade antalet 2018 främst på ett ändrat kodningsförfarande hos Transportstyrelsen.

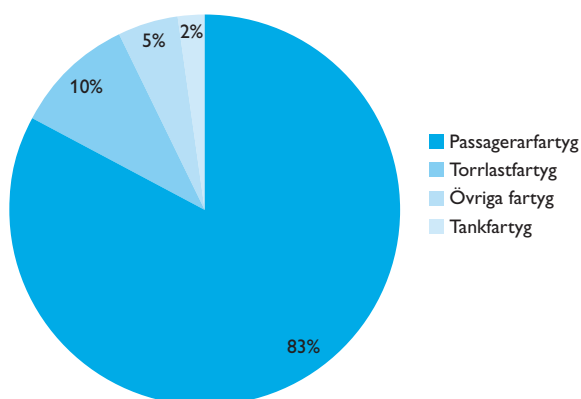
Den vanligaste skadesituationen 2020 var att en besättningsman skadades i en personolycka, vilket gäller för 42 procent av skadorna. De skadorna har däremot minskat betydligt jämfört med 2019, när de utgjorde 59

procent av skadorna. Nästan en tredjedel av skadorna utgjordes av passagerare som skadats i sjöolyckor. Sådana skador utgör en betydligt större del än under de två senaste åren. En av fem skador skedde i en situation där en besättningsman skadades i en sjöolycka. Totalt sett har andelen skadade i sjöolyckor ökat markant från en tredjedel under 2018 och 2019 till hälften under 2020. Antalsmässigt har skadorna i sjöolyckor däremot inte ökat nämnvärt, utan det är en minskning av skadorna i personolyckor som står för den allra största delen av den totala minskningen av rapporterade skador.

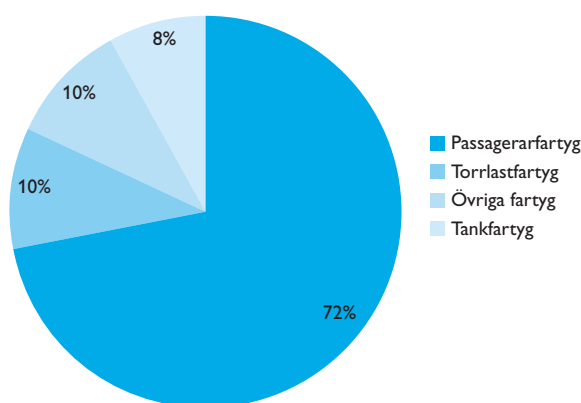
Figur 16 och 17 visar de fartygstyper som de inrapporterade personskadorna har inträffat på under 2020. Sjöolyckor och personolyckor presenteras var för sig i egna figurer. Inom båda dessa olyckstyper visar statistiken att flest personskador sker ombord på passagerarfartyg. Rimligtvis sker fler personskador även ombord på andra fartygstyper men av olika anledningar rapporteras de inte in. Liksom 2019 har exempelvis inga personskador rapporterats från segmentet fiskefartyg.

Dominansen av segmentet passagerarfartyg är särskilt stor vad gäller skadade i sjöolyckor, trots att pandemin har slagit hårt mot det fartygssegmentet. Under 2020 skedde drygt 8 av 10 av skadorna ombord på sådana fartyg. Det är en markant ökning jämfört med 2019, då drygt en tredjedel av skadorna vid sjöolyckor inträffade på passagerarfartyg. En delförklaring kan vara att några olyckor på passagerarfartyg under 2020 involverade flera skadade. I gengäld har övriga fartygstyper minskat betydligt och fiskefartyg helt uteblivit från rapportering. Personskador som sker till följd av personolyckor har en lite mer nyanserad spridning. Även här inträffar en betydande andel ombord på passagerarfartyg, 72 procent, men

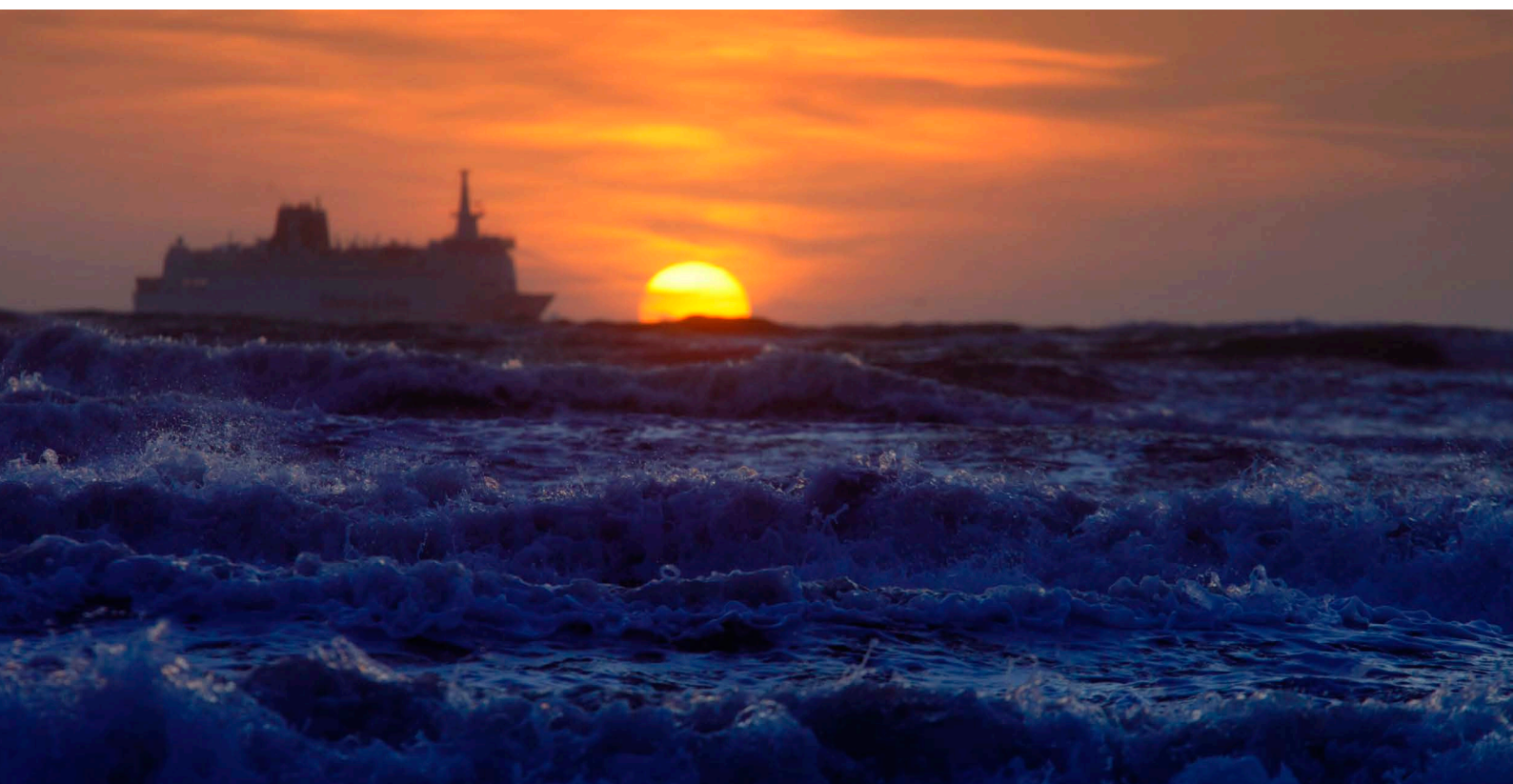
Figur 16. Procentuell fördelning av skadade i sjöolyckor efter fartygstyper 2020



Figur 17. Procentuell fördelning av skadade i personolyckor efter fartygstyper 2020



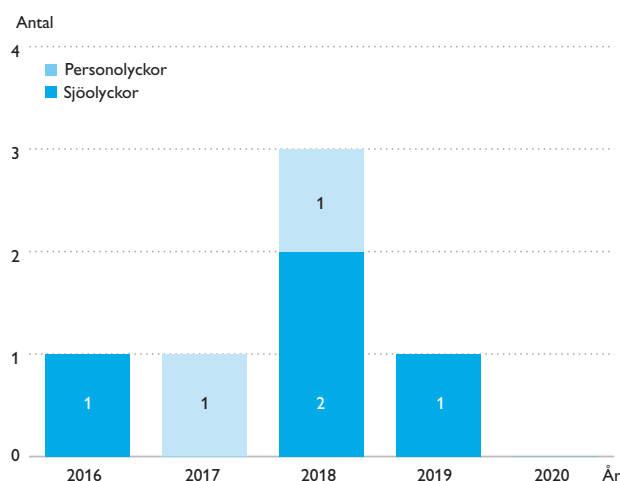
ungefär en av 10 skador rapporteras från tank- respektive torrlastfartyg och övriga fartyg. Det innebär en minskning av skadorna ombord på passagerarfartyg från 87 procent 2019 och en liten ökning av skadorna ombord på tank- respektive torrlastfartyg och övriga fartyg.



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. Den typen av trafik 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 olycksrisken är större. Enligt figur 10 rapporteras också fler olyckor från inre kustfarvatten, hamnar och 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 samt bidrar till en säkrare sjöfart på sikt.

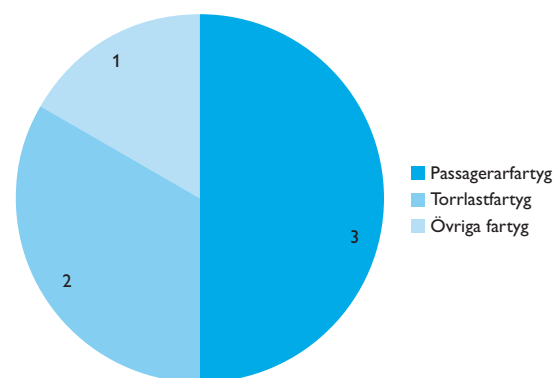
Antalet omkomna till följd av personolyckor eller sjöolyckor inom yrkessjöfarten år 2016–2020 framgår av figur 18. Ingen omkom i någon olycka under 2020. Det är första året sedan 2010 som det inträffar. Överlag är antalet omkomna ett fåtal varje år. Tidigare under den redovisade perioden omkom 4 personer i sjöolyckor och 2 personer i personolyckor.

Figur 18. Antal omkomna efter sjö-/personolyckor 2016–2020



Figur 19 visar vilka typer av fartyg som dödsolyckor rapporterats från, för åren 2016–2020. Figuren är en sammanslagning av sjö- och personolyckor. Totalt har 6 personer mist livet under den aktuella tidsperioden. Ingen inom yrkessjöfarten omkom under 2020. Tidigare under den redovisade perioden omkom 3 personer i olyckor med passagerarfartyg, 2 i olyckor ombord på torrlastfartyg och en person i en olycka ombord på övrig typ av fartyg. Således undgick fiske- respektive tankfartygen att drabbas av någon dödsolycka under 2016–2020.

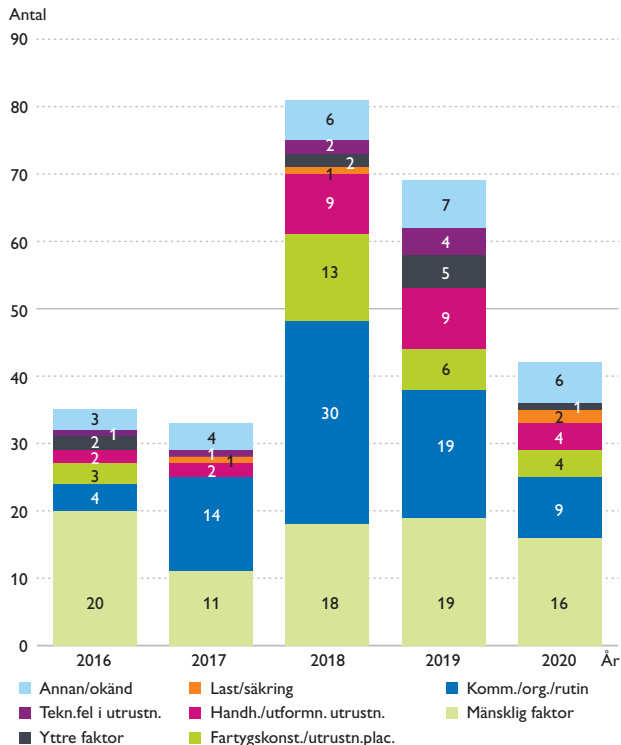
Figur 19. Antal omkomna efter fartygstyper 2016–2020



Hur personolyckorna fördelar sig på olika orsaker under den senaste femårsperioden visas i figur 20. Den vanligast förekommande olycksorsaken 2020 var den mänskliga faktorn, vilket gäller för nästan 4 av 10 personolyckor. Den orsaken har därmed ökat andelsmässigt sedan 2019, då den stod för knappt 3 av 10 olyckor. Som vi beskrivit i stycket om sjöolyckornas fördelning efter orsaker, förändrades synsättet på grundorsaken till olyckor 2018, vilket 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, även om den mänskliga faktorn år 2020 återigen dominerar över kommunikation, organisation och rutiner. Den sistnämnda orsaken står för cirka var femte olycka. Det innebär en minskning från 2019, då den stod för mer än var fjärde olycka. Övriga olycksorsaker representerar enbart ett fåtal olyckor vardera. Även totalt sett var personolyckorna 2020 så pass få till antalet, 42 stycken, att fördelningen på orsaker måste tolkas med viss försiktighet.



Figur 20. Antal personolyckor efter orsaker 2016–2020



Vi har valt att endast presentera övergripande faktorer till varför personolyckorna sker. Detta dels eftersom vi har begränsade kodningsmöjligheter i databasen, dels eftersom de rapporter vi får in genom exempelvis myndighetssamverkan ofta saknar mer detaljerad information om händelserna och de bakomliggande faktorerna. Faktorerna 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 faktorer är de mest intressanta i det olycksförebyggande arbetet, inte bara för att de är de vanligaste olycksfaktorerna, 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.

3.4 Vidtagna åtgärder – förändrat tillsynsarbete under pandemin

I det här avsnittet presenteras åtgärder som Transportstyrelsen under 2020 vidtagit för ökad säkerhet inom yrkessjöfarten.

Vi följer regelbundet upp säkerhetsutvecklingen utifrån den information om händelser som rapporterats till oss. Vi utvärderar också säkerhetsläget med hjälp av den information vi får från vårt tillsynsarbete inom den nationella sjöfarten samt hamn- och värdstatsinspektionerna.

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 framförallt i det nationella tonnage 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 Statens haverikommission (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 webbplats¹².

Tillsynen är ett av de uppdrag som har påverkats mest av pandemin. Inom yrkessjöfarten stoppades i mars 2020 all nationell tillsyn som utförs av Transportstyrelsen, utom skrov- och bottenbesiktningarna. Beredskapsärenden, det vill säga besök vid plötsliga händelser av allvarligare karaktär, i Norrland och på Gotland fick skötas på distans, eftersom flygen var inställda. På närmare håll skedde utryckningarna uteslutande med bil för att undvika trängsel på kollektiva färdmedel. Under sommaren började den internationella tillämpningen av tillsyn att ta hänsyn till pandemin. Därmed kunde vi övergå till att delvis sköta tillsynen på distans. Vi fick också bemyndigande att skriva föreskrifter som tillät oss att förlänga vissa certifikat tillfälligt utan att tillsyn krävdes. Vi avser att ha kommit ifatt med besiktningar för certifikatförlängning senast den 30 september 2021. Värdstatsinspektioner som inte har fullgjorts under pandemin ska vi komma ikapp med senast den 1 november 2021.

Något som också har påverkats av pandemin är delar av det internationella samarbetet, som minskade i omfattning under ett halvår på grund av uppskjutna möten. När sedan digitala internationella möten kom igång kunde vissa frågor inte diskuteras till följd av sekretess. Det gjorde att exempelvis arbete kring International Ship and Port Facility Security Code (ISPS), tillsyn av hamnskydd och överenskommelsen om hamnstatskontroll Paris memorandum of understanding (Paris MoU) blev framskjutet.

För att kontrollera att rederierna sköter sitt systematiska sjösäkerhetsarbete har Transportstyrelsen under året påbörjat dokumentationskontroller av fartyg, enligt föreskriften för fartyg i nationell fart, TSFS 2017:26. Detta är ett nytt inslag i vår tillsyn och en metod som med största sannolikhet kommer att öka i framtiden. I synnerhet gäller det kunskaperna om kraven och regelverket inom det mindre tonnage som tidigare inte har varit föremål för tillsyn från myndigheten och där vi ser att en större del allvarliga olyckor sker. Under året har även en översyn av tillståndsprocessen för den nationella sjöfarten genomförts.

Pandemin har också lett till specifika fall av brister i arbetsmiljön, där rederier inte har skickat hem sin personal. Det har hänt att sjömän har varit till sjöss i 14 månader i stället för de maximala 11 månaderna som gäller enligt regelverken. Det normala är att man är till sjöss i 9 månader. Nedstängningar av samhällen och regler för karantän i olika länder har lett till svårigheter för sjömännen att komma hem. Karantäntiden omkring på- och avmönstringar har också lett till mindre tid hemma. En annan följd av pandemin har varit att rapporter från besättningsmedlemmar enligt Marine Labour Convention (MLC) har ökat. Transportstyrelsen följer alltid upp aktuellt fartyg när en sådan rapport kommer in och under 2020 utfärdades flera nyttjandeförbud till följd av rapporterade missförhållanden. Internationellt sett har självmorden bland sjömän ökat. Det finns exempel på slavliknande arbetsförhållanden. Transportstyrelsen ser allvarligt på problemen och bevakar kontinuerligt arbets- och levnadsvillkoren för de anställda på fartyg som trafikerar svenskt vatten.

Vi fortsatte under 2020 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 webbplats¹³.

¹² <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/vart-uppdrag-och-arbetsatt/tillsyn/riskbaserad-tillsyn/>

¹³ <https://transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-hamn/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 Fler omkomna inom fritidssjöfarten 2020

Under 2020 omkom 29 personer i 28 fritidsbåtsolyckor. Antalet omkomna har ökat jämfört med föregående år, då 24 personer omkom. Figur 21 visar antal omkomna och saknade inom båtlivet för åren 1971–2020 samt det femåriga glidande medelvärdet. På lite längre sikt får 2020 ses som ett genomsnittligt år.

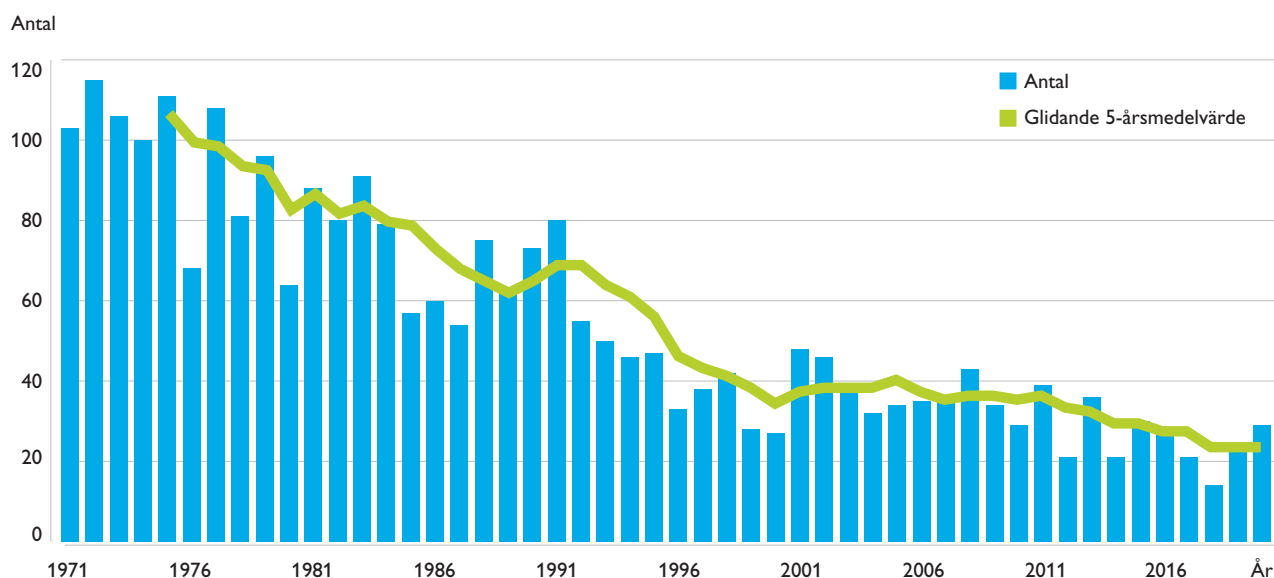
I Transportstyrelsens båtlivsundersökning¹⁴ har vi ställt frågor om Covid-19-pandemins påverkan på fritidsbåtsanvändningen under säsongen 2020. Frågorna har ställts till de personer i ett slumpmässigt urval av befolkningen som har disponerat eller vistats i fritidsbåt i Sverige någon gång under de senaste 12 månaderna. Resultaten visar bland annat att 17 procent säger sig ha påverkats av pandemin på så sätt att de har varit ute mer med fritidsbåt än normalt, medan 18 procent har varit ute mindre.

Det tyder på att det under båtsäsongen 2020 delvis har varit en annan grupp av befolkningen som har varit ute med fritidsbåt än tidigare år. Det är rimligt att tro att det är en grupp som är mindre van vid båtlivet än andra som har varit ute med fritidsbåt under säsongen.

Sjöräddningssällskapet redovisar i sin årsbok för 2020¹⁵ ett kraftigt ökat antal uppdrag under året, vilket de hänför till att många har velat prova på båtlivet under pandemin. Antalet förebyggande utryckningsuppdrag ökade med 52 procent jämfört med 2019 och antalet räddningstjänstuppdrag ökade med 29 procent.

Sammantaget ger det här en bild av en större tillströmning av nya aktiva i båtlivet under 2020, vilken kan hänföras till pandemin. Det går inte att dra några slutsatser om huruvida det har bidragit till det ökade antalet omkomna 2020 jämfört med 2019. Ökningen är så pass liten att den skulle kunna bero på slumpen. Däremot kan de nya grupperna som har upptäckt båtlivet, om de stannar kvar under kommande säsonger, behöva skaffa sig mer kunskaper inom området för att säkerheten till sjöss ska utvecklas positivt. Det ställer i sin tur krav på ett gott utbud av utbildningar och utbildningsmaterial.

Figur 21. Antal omkomna/saknade 1971–2020



¹⁴ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fritidsbatar/Statistik-och-fakta--fritidsbatar/batlivsundersokningen/>

¹⁵ https://www.sjoraddning.se/sites/default/files/ssrs_arsbok2021.pdf

4.2 Transportstyrelsens etappmål för 2020 är uppnått

Regeringens etappmål för båtlivet har varit att antalet omkomna fortlöpande ska minska och att antalet allvarligt skadade ska halveras från år 2007 till 2020¹⁶. Transportstyrelsen har, tillsammans med berörda myndigheter och organisationer, preciserat ett mål för antalet omkomna i fritidsbåtsolyckor enligt *Strategi säkrare båtliv 2020*¹⁷. Målet har varit att, under ett decennium, minska antalet omkomna i fritidsbåtsolyckor från cirka 35 personer till 25 personer, räknat som ett femårigt glidande medelvärde. Ett glidande medelvärde används för att jämföra ut fluktuationer mellan åren. I fortsättningen kommer Transportstyrelsen att arbeta efter regeringens nya etappmål (se inledningen).

Efter ett normalår 2019 och ett högre antal omkomna 2020 ligger det glidande medelvärdet oförändrat på 23 och därmed är Transportstyrelsens etappmål nått. Tabell 2 visar hur det glidande medelvärdet har stabiliserats på en lägre nivå de senaste åren.

Tabell 2. 5-årigt glidande medelvärde för antal omkomna/saknade 2016–2020

2016	2017	2018	2019	2020
27	27	23	23	23

4.3 Avgränsningar av statistiken – omkomna, saknade och skadade ingår

I vår statistik om fritidsbåtlivet ingår omkomna, saknade och skadade vid olyckor med fritidsbåtar under färd samt fritidsbåtsrelaterade olyckor i hamn eller vid hamnmanöver. Definitionen av en båtolucky omfattar även olyckor som sker på bryggan eller på väg till eller ifrån en fritidsbåt. Även 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 en fritidsbåtsolycka. Dödsfall som primärt orsakats av sjukdom, mord eller självmord ingår inte i statistiken.

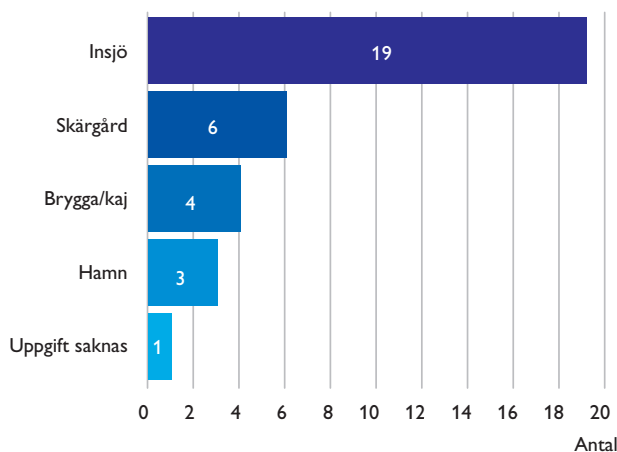
4.4 Detaljerad genomgång av omkomna i båtlivet

Sett till farvattenstyp omkom

- 19 personer i insjöar
- 6 personer vid färd i skärgård utanför ett hamnområde
- 4 personer vid brygga eller kaj
- 3 personer i hamnområde
- en person där uppgift saknas om farvattenstyp.

Viktigt att notera är att en och samma olycka kan återkomma i flera av ovannämnda kategorier. En olycka kan exempelvis äga rum i en hamn i en insjö.

Figur 22. Omkomna/saknade efter typer av farvatten 2020



15 av de omkomna befann sig på kommunalt räddningsområde och minst 12 på statligt räddningsområde. För 2 av de omkomna saknas uppgift om kommunalt/statligt räddningsområde.

4 personer omkom trots att de bar flytväst vid olycksfallet medan 19 stycken saknade flytväst. För 6 av de omkomna saknas uppgifter kring flytväst användning.

Under 2020 förekommer följande typer av båtar i statistiken över omkomna.

- 7 öppna motorbåtar.
- 7 roddbåtar.
- 4 beboeliga motorbåtar.
- 4 kanoter.
- 2 vattenskotrar.
- 2 beboeliga segelbåtar.
- 2 okända båttyper.

Vanligtvis är det åldersintervallet 60–69 år som dominerar i statistiken över omkomna. Det gäller även för 2020, men nästan lika många var i intervallet 50–59 år. Ungefär hälften av de omkomna var 60 år eller äldre. För en av de omkomna saknas uppgift om ålder. Medelåldern för de omkomna där åldern är känd var 57 år, vilket är i nivå med medelåldern för 2019. Två av de omkomna var kvinnor.

¹⁶ <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2009/03/prop.-20080993/>

¹⁷ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/Sakrare-batliv---rapport/>





Tabell 3. Antal omkomna/saknade efter åldersgrupp 2020

0-19 år	20-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60-69 år	70-79 år	80 år och äldre	Uppgift saknas
1	3	2	2	6	7	4	3	1

Som brukligt är det sommarmånaderna som dominerar när det gäller omkomna i båtlivet, även om det var några som omkom även under senvintern och senhösten.

Tabell 4. Antal omkomna/saknade per månad 2020

Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
0	2	1	1	2	6	7	3	5	1	1	0

Fiske är en vanlig fritidssysselsättning där många nyttjar båt. Tyvärr förolyckas också en hel del personer under denna aktivitet. Under 2020 omkom minst 12 personer medan de var ute för att fiska, varav minst 6 från roddbåt. 2020 ligger därmed i paritet med 2019 när det gäller omkomna i samband med fiske. Det kan ibland vara svårt att veta om någon har omkommit just när de höll på att fiska eller om olyckan har inträffat på väg till eller från fiskeplatsen. Transportstyrelsens definition av omkomna i båtlivet omfattar dock även händelser på väg till eller från en fritidsbåt.

Tabell 5. Alkoholhalt i promille hos omkomna 2020

Alkoholhalt, %	0	0,1-0,2	0,3-1,0	1,1-1,5	1,6-2,0	2,1-2,5	2,6-3,0	Uppgift saknas
Antal omkomna	16	1	0	2	2	5	2	1

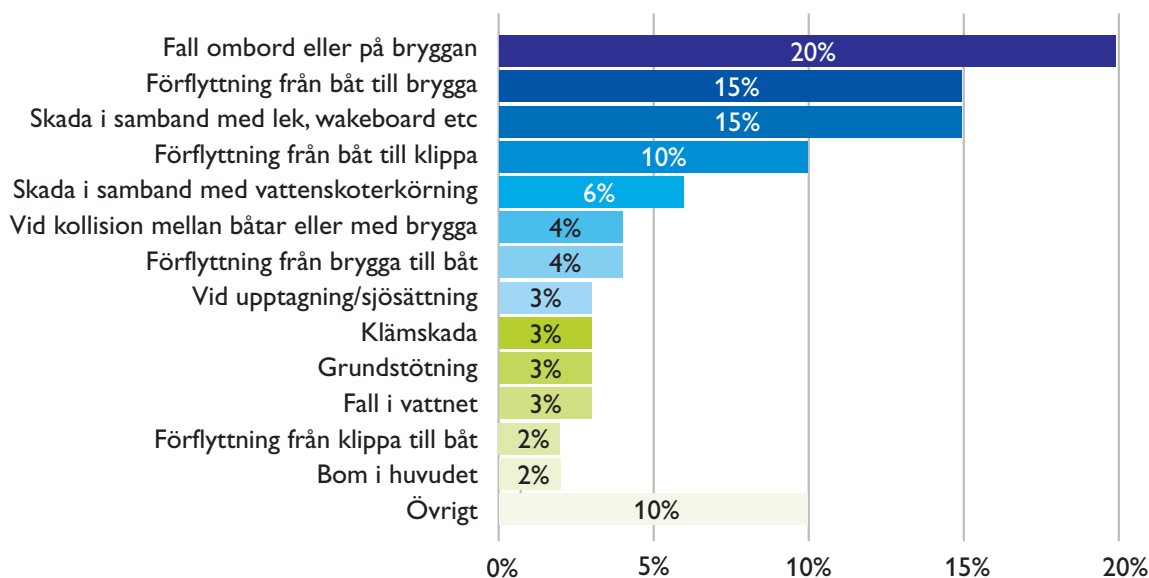
Dödsorsaken var drunkning i minst 20 av de 29 fallen. Utöver det omkom minst 3 personer av skador som de ådrog sig i samband med olyckan. För 6 av de omkomna är dödsorsaken svår att fastslå.

Av de omkomna hade 12 personer alkohol i blodet enligt rättskemisk analys. För vissa av personerna är det anmärkningsvärt höga halter som förekommer, som högst 2,7 promille. För en omkommen saknas uppgift om alkohol och droger. Därmed har alkohol varit inblandat i färre än hälften av dödsfallen under 2020.

Minst 3 av de omkomna hade narkotika i kroppen, varav en var ordinerad narkotikaklassat preparat.

4.5 Personskador – flest skador vid ombord- eller ilandstigning

Under 2020 rapporterades 213 olyckor med personskador kopplade till båtlivet. Av dessa skedde en tredjedel i samband med att man förflyttade sig mellan båten och en brygga eller klippa. En fjärdedel av olyckorna var fallolyckor. Det var ganska ovanligt att personer inom båtlivet skadade sig på grund av att de fick en bom i huvudet, klämdes sig eller skadade sig i samband med grundstötning eller upptagning/sjösättning av båten.

Figur 23. Procentuell fördelning av aktivitet vid olyckstillfället för personskador 2020.

5. Definitioner

YRKESSJÖFART

GRUNDBEGREPP

Olycka	<p>En händelse eller en serie av händelser som har resulterat i något av följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>En olycka inkluderar emellertid inte någon avsiktlig handling eller försummelse med den intentionen att orsaka skada på fartygets säkerhet, någon person eller på miljön.</p>
Skadad	En 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	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	En olycka med personskada ombord som inte kan härledas till fartygets drift.
Sjöolycka	En olycka som kan härledas till fartygets drift.

FRITIDSSJÖFART

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.
-----------------	--

Bilaga 1

Statistikutveckling inom yrkessjöfarten sett över 20 år

I bilaga 1 redovisas fördjupade tabeller för åren 2001–2020. 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, passagerarfartyg, 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 händelse 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 uppmuntras att sända sin förfrågan till sjoutredning@transportstyrelsen.se.

TABELLÖVERSIKT

Tabellnummer	Flagg	Händelsetyp	Olycka/tillbud	Sida
Tabell 1	Svensk	Sjöolycka	Tillbud till sjöolycka	28
Tabell 2	Svensk	Sjöolycka	Sjöolycka	28
Tabell 3	Utländsk	Sjöolycka	Tillbud till sjöolycka	29
Tabell 4	Utländsk	Sjöolycka	Sjöolycka	29
Tabell 5	Svensk	Personolycka	Tillbud till personolycka	30
Tabell 6	Svensk	Personolycka	Personolycka	30
Tabell 7	Utländsk	Personolycka	Tillbud till personolycka	31
Tabell 8	Utländsk	Personolycka	Personolycka	31

Tabell 1: Tillbud till sjöolycka, svensk flagg

År	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt antal skadade	Totalt antal döda	Totalt 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			
2001	0	0	1	0	0	7	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	11
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
Totalt	0	0	16	8	0	213	0	0	18	0	0	31	1	0	38	9	0	316

Tabell 2: Sjöolycka, svensk flagg

År	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt antal skadade	Totalt antal döda	Totalt 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			
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	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	23	39	0	149
Totalt	12	8	235	403	6	1373	15	0	138	52	3	271	69	8	436	551	25	2453

Tabell 3: Tillbud till sjöolycka, utländsk flagg

År	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt antal skadade	Totalt antal döda	Totalt 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			
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
2020	0	0	0	0	0	2	0	0	15	3	0	33	0	0	0	3	0	50
Totalt	0	0	0	0	0	15	0	0	40	3	0	148	0	0	9	3	0	212

Tabell 4: Sjöolycka, utländsk flagg

År	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt antal skadade	Totalt antal döda	Totalt 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			
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
2020	0	0	0	0	0	4	0	0	4	2	0	24	1	0	2	3	0	34
Totalt	1	2	40	15	1	99	3	0	96	20	11	524	35	5	85	74	19	844

Tabell 5: Tillbud till personolycka, svensk flagg

År	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt antal skadade	Totalt antal döda	Totalt 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			
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	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totalt	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	10

Tabell 6: Personolycka, svensk flagg

År	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt antal skadade	Totalt antal döda	Totalt 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			
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	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	29	0	30	4	0	4	7	0	7	1	0	1	41	1	43
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	57	0	57	1	0	1	3	0	3	4	0	4	65	0	65
2020	0	0	0	25	0	27	3	0	3	6	0	6	4	0	4	38	0	40
Totalt	17	7	24	476	8	488	57	1	55	133	4	139	42	3	44	725	23	750

Tabell 7: Tillbud till personolycka, utländsk flagg

År	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt antal skadade	Totalt antal döda	Totalt 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				
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	0	3	0	1	3	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	
Totalt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	3	0	1

Tabell 8: Personolycka, utländsk flagg

År	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt antal skadade	Totalt antal döda	Totalt 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			
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
2020	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	4
Totalt	2	2	2	19	3	23	8	0	10	52	11	55	4	3	4	85	19	94

