

Säkerhetsöversikt

Sjöfart 2022



Innehåll

FÖRORD	3
Rapporteringen inom yrkessjöfarten ökar	3
Fritidssjöfarten på väg åt rätt håll	4
Riksrevisionen har granskat styrningen och prioriteringen av vår tillsyn	4
1. INLEDNING	5
1.1 Transportstyrelsen bedriver både kortsiktigt och långsiktigt informationsarbete	5
1.2 Olyckor och tillbud inom yrkes- och fritidssjöfarten registreras systematiskt	6
2. SAMMANFATTNING AV SÄKERHETSUTVECKLINGEN	7
3. YRKESJÖFART	11
3.1 Sjösäkerhetsarbetet utgår från ett program och en plan	11
3.2 Isbergsmodellen antyder en fortsatt kraftig underrapportering	11
3.3 Störst antal rapporterade händelser i databasens historia	12
3.4 Sjöolyckor – fler tillbud per fartyg rapporterades	16
3.5 Två av tre personskador drabbade besättningsmedlemmar i personolyckor	27
3.6 Transportstyrelsens fortlöpande sjösäkerhetsarbete	34
4. FRITIDSSJÖFART	36
4.1 Omkomna, saknade och skadade ingår i statistiken	36
4.2 Antalet omkomna inom fritidssjöfarten fortsätter att minska	36
4.3 Fler än hälften av de omkomna var 60 år eller äldre	37
4.4 Sjukvården rapporterade 360 skadade	39
4.5 Kravet på förarbevis för vattenskoter trädde i kraft	39
5. ORDFÖRKLARINGAR	41
Yrkessjöfart	41
Fritidssjöfart	42
BILAGA 1	43
Säkerhetsutveckling inom yrkessjöfarten sett över 20 år	43
Tabellöversikt	44



Förord

I Transportstyrelsens sjösäkerhetsöversikt för år 2022 presenterar vi statistik över rapporterade olyckor och tillbud i den svenska yrkessjöfarten tillsammans med en beskrivning av vårt förebyggande säkerhetsarbete. För fritidssjöfarten i Sverige presenteras statistik över omkomna eller saknade. Säkerheten inom både yrkes- och fritidssjöfarten är fortsatt på rätt väg när det gäller antalet omkomna, som minskade i förhållande till året innan.

Rapporteringen inom yrkessjöfarten ökar

I den här översikten redovisar Transportstyrelsen säkerhetsutvecklingen inom sjöfarten, med fokus på 2022. Ombord på yrkesfartyg skadas fortfarande drygt hundratalet varje år. Under 2022 var det till största delen besättningsmedlemmar som skadades i personolyckor, olyckor som inte härrör från driften av fartyget. Rapporteringen av sådana olyckor ökade markant. Det tyder på att vi behöver fortsätta att fokusera på arbetsmiljön ombord. Antalet skadade i sjöolyckor, olyckor som härrör från driften, minskade däremot betydligt.

Antalet rapporterade tillbud har fortsatt att öka inom yrkessjöfarten, och det betydligt mer under det senaste året. Fastän större delen av ökningen grundar sig på ett ökat samarbete med statliga rederier kvarstår det faktum att även rapporteringen av tillbud från övriga rederier har ökat. Vi är mycket nöjda med att se den både större och bredare rapporteringsviljan. Vi tror däremot att det fortfarande finns ett mörkertal när det gäller olyckor och tillbud, eftersom vi ser att kunskapen om rapporteringskraven inte är kända överallt i branschen.

Fritidssjöfarten på väg åt rätt håll

Antalet omkomna inom fritidssjöfarten var 16 under år 2022. Bara ett år under de senaste 50 åren har färre omkommit, och det var år 2018, då 14 personer förolyckades. Även om varje enskild händelse är tragisk, tyder det minskade antalet omkomna i fritidssjöfarten under det senaste decenniet på att vi är på rätt väg. Transportstyrelsen har 2022 gjort ett omtag inom fritidssjöfarten genom att starta ”team båtliv” som ska samordna myndighetens insatser och kompetenser.

Dessvärre kan vi konstatera att utvecklingen av systemstödet Strada för insamling av data om omkomna, saknade och skadade inom fritidssjöfarten, går långsammare än beräknat. Det har att göra med både tekniska svårigheter i systemet och på trögheter i implementering och utbildning av rapportörer. Transportstyrelsen gör det bästa av situationen genom att fortsätta samla in uppgifter om omkomna och saknade genom omvärldsbevakning, samtidigt som vi måste redovisa skadade personer med vissa förbehåll.

Riksrevisionen har granskat styrningen och prioriteringen av vår tillsyn

I höstas färdigställde Riksrevisionen sin granskning av Transportstyrelsens styrning och prioritering av tillsynsverksamheten. Ett av de viktigaste syftena med vår tillsyn är ju att skapa de bästa säkerhetsmässiga förutsättningarna för verksamheten inom alla trafikslag. Riksrevisionen riktar rekommendationer till både oss och regeringen. Det handlar bland annat om att införa mål och mätetal för utvärdering av den genomförda tillsynen. För att möta rekommendationerna kommer Transportstyrelsen att införa mätetal som bland annat gör det möjligt att jämföra resultat mellan de olika trafikslagen, där förstas sjöfarten är en del. Här är också arbetet med risker och åtgärder enligt Transportstyrelsens sjösäkerhetsplan, som beskrivs närmare i den här översikten, en viktig del.

Gunnar Ljungberg
Sjö- och luftfartsdirektör

1. Inledning

I den här rapporten redovisar Transportstyrelsen sjösäkerhetsutvecklingen inom yrkes- och fritidssjöfarten 2022, baserad på ett antal säkerhetsnyckeltal. Uppgifter kommer oss tillhanda både genom vår egen datainsamling och genom samråd med andra myndigheter, olika sorters aktörer och allmänheten. Dessa uppgifter utgör ett viktigt underlag för Transportstyrelsens kontinuerliga säkerhetsarbete.

Befälhavare är enligt sjölagen och Transportstyrelsens föreskrifter¹ skyldiga att rapportera tillbud och olyckor inom yrkessjöfarten. Vi uppmuntrar även andra ombordanställda liksom allmänheten att rapportera händelser. Om befälhavaren inte har rapporterat, så begär vi in rapporter när vi får information om sjöfartshändelser genom vår omvärldsbevakning, från våra inspektörer, i vår samverkan med andra myndigheter eller i form av tips från allmänheten.

När det gäller fritidssjöfart, är det obligatoriskt² för akutmottagningarna, Polisen och Kustbevakningen att rapportera olyckor som har medfört personskada eller dödsfall. Även när det gäller fritidssjöfarten arbetar Transportstyrelsen med omvärldsbevakning och har kontakter med andra myndigheter.

1.1 Transportstyrelsen bedriver både kortsiktigt och långsiktigt informationsarbete

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

- presentera olycksstatistik i den här översikten
- bidra till San-Nytt³, som är ett informationsblad som skickas ut av Sjöfartens arbetsmiljönämnd några gånger om året
- genomföra riktade kampanjer om aktuella ämnen
- anordna Sjöfartsseminarium
- informera på vår webbplats och i andra kanaler.

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

2 Detta gäller enligt lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas, https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2021319-om-transportstyrelsens_sfs-2021-319

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

Syftet med Transportstyrelsens informationsarbete är dels att höja säkerhetsmedvetandet och stärka säkerhetskulturen inom yrkessjöfarten, dels att uppmuntra både befälhavarna och övriga ombordanställda att rapportera händelser, så att rapporteringen ökar.

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

1.2 Olyckor och tillbud inom yrkes- och fritidssjöfarten registreras systematiskt

Största delen av statistiken över 2022 bygger på preliminära uppgifter som senare kan komma att ändras. Det gör att viss statistik om fritidssjöfarten inte kan redovisas, eftersom en del av uppgifterna ännu saknas. All redovisad statistik över åren före 2022 är uppdaterad och kan betraktas som slutlig.

Varje enskild rapport som kommer in till Transportstyrelsen registreras i en databas. Inom yrkessjöfarten används Sjöolyckssystemet. Rapporteringen omfattar samtliga tillbud och olyckor med svenskregistrerade fartyg samt händelser som har inträffat inom svenskt territorialvatten oavsett fartygets flagg. Informationen i Sjöolyckssystemet uppdateras efterhand som uppgifter kommer in till Transportstyrelsen. Ny information om en tidigare rapporterad händelse eller en helt ny händelserapport kan komma in långt efter det att händelsen inträffade. För 2022 kommer statistiken att ändras i nästa års översikt, till följd av en betydande mängd sent inkomna rapporter. De uppgifter om yrkessjöfarten som publiceras i den här rapporten återspeglar den information som Transportstyrelsen hade tillgång till i februari-mars 2023.

Inom fritidssjöfarten rapporteras information om skadade och omkomna i databasen Strada. Sedan databasen startades andra halvåret 2021 har inte alla rapporteringsskyldiga hunnit utbilda sig i systemet, och därför har olika aktörer kommit igång med sin rapportering i olika hög grad. Under en övergångsperiod fortsätter Transportstyrelsen att hämta uppgifter om omkomna från andra källor och genom samverkan med andra myndigheter, såsom Sjöfartsverket och Polisen. Vi kvalitetssäkrar också våra uppgifter om fritidsbåtsolyckor genom regelbundna avstämningar med Svenska Livräddningssällskapet. Vi för enbart statistik över olyckor som inträffar på svenskt vatten. Svenskar som råkar ut för fritidsbåtsolyckor utomlands omfattas alltså inte.

Säkerhetsöversikten är indelad i fem kapitel. I kapitel 2 sammanfattas säkerhetsutvecklingen, i kapitel 3 och 4 redovisas statistik för yrkessjöfarten respektive fritidssjöfarten, och i kapitel 5 finns ordförklaringar. Fördjupade tabeller över händelser inom yrkessjöfarten för åren 2003–2022 presenteras i bilaga 1.

2. Sammanfattning av säkerhetsutvecklingen

Tabell 1 innehåller en sammanfattning av säkerhetsutvecklingen inom yrkes- och fritidssjöfarten. Inom yrkessjöfarten skiljer vi mellan sjöolyckor och personolyckor genom att

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

Både när det gäller händelser som härrör från fartygets drift och sådana som härrör från andra omständigheter, är ett *tillbud* en händelse som, om den inte avvärjts i tid, hade kunnat utvecklas till en olycka.

Rapporteringen av sjöolyckor inom yrkessjöfarten låg på en högre nivå 2022 jämfört med genomsnittet för 2017–2021. Och de inrapporterade tillbuden till sjöolycka var 155 procent fler än det årliga genomsnittet för 2017–2021: 181 jämfört med 71. Fler personolyckor rapporterades 2022, men något färre allvarliga sådana. Antalet skadade personer var högre än genomsnittet för 2017–2021: 117 jämfört med 101. De rapporterade fartygen var 40 procent fler 2022 jämfört med det årliga genomsnittet för de föregående fem åren. 2022 rapporterade de tillsammans in 475 händelser, jämfört med 374 händelser 2021. En del av de redovisade ökningarna beror på fördjupat rapporteringssamarbete med statliga rederier.

Inom fritidssjöfarten var dödsolyckorna och antalet omkomna eller saknade något färre än genomsnittet för åren 2017–2021. Antalet dödsolyckor och antalet omkomna är naturligtvis i hög grad relaterade till varandra. Varje enskild dödsolycka kan omfatta flera omkomna, men i de flesta dödsolyckor omkommer en person. Antalet skadade inom fritidssjöfarten redovisas inte här, eftersom databasen Strada började användas för fritidssjöfart 2021, vilket innebär att vi behöver avvakta några år innan vi kan skapa ett medelvärde under de nya förutsättningarna.



Tabell 1. Nyckeltal 2022 ställda mot medelvärden för de fem föregående åren

Yrkessjöfart			
Nyckeltal	2022	Medelvärde 2017–2021	Ökning/minskning
Sjöolyckor	204	179	↑
Allvarliga sjöolyckor	29	27	↑
Tillbud till sjöolycka	181	71	↑
Personolyckor	84	57	↑
Allvarliga personolyckor	15	21	↓
Tillbud till personolycka ⁴	6	1	↑
Omkomna/saknade	0	2	↓
Skadade	117	101	↑
Rapporterande ⁵ fartyg	327	234	↑
Fritidssjöfart			
Nyckeltal	2022	Medelvärde 2017–2021	Ökning/minskning
Dödsolyckor	15	20	↓
Omkomna/saknade	16	21	↓

4 Eftersom tillbud till personolycka inte redovisas förrän 2018, gäller medelvärdet 2018–2021.

5 Rapporterna får Transportstyrelsen direkt från fartygen, från andra myndigheter eller genom vår egen omvärldsbevakning och uppsökande verksamhet.

Rapporteringen har de senaste åren ökat markant. Detta är inte något tecken på att säkerhetsläget inom yrkessjöfarten har försämrats, snarare tvärtom. Det är framförallt rapporteringen av tillbud och mindre allvarliga sjöolyckor som har ökat. Antalet allvarliga sjöolyckor ligger på en marginellt högre nivå jämfört med genomsnittet för de senaste fem åren, och antalet allvarliga personolyckor ligger klart under genomsnittet. Det är positivt att ingen omkom inom yrkessjöfarten 2022, även om några händelser fortfarande utreds.

Den ökade rapporteringen av tillbud beror till stor del på att vi har ett väl utvecklat samarbete med de statliga rederierna och med Sjöfartsverkets lotsar. Rapporteringen från just lotsarna är väldigt viktig, eftersom de ofta rapporterar från fartyg med utländsk flagg, där man i mindre utsträckning än på svenskflaggade fartyg känner till hur, när och vad som ska rapporteras i Sverige. Genom lotsarnas rapportering enligt Fartygssäkerhetslagen (2003:364) får Transportstyrelsen även kännedom och rapporter om avvikelser och tekniska brister ombord. Transportstyrelsen har för avsikt att börja redovisa de avvikelserna.

Rapporteringen har alltså ökat, men det är ändå tydligt att det inom vissa segment av den svenska sjöfarten fortfarande finns en betydande underrapportering. Där behöver vi som myndighet fortsätta betona vikten av till exempel säkerhetskultur och systematiskt sjösäkerhetsarbete.

Det minskade antalet dödsolyckor och omkomna inom fritidssjöfarten kan förklaras av naturlig variation mellan åren. Det var 2 personer färre som omkom 2022 jämfört med 2021.

Regeringens etappmål⁶ för sjöfarten, inräknat både yrkes- och fritidssjöfarten, innebär bland annat att antalet omkomna ska halveras till år 2030. Det betyder att antalet omkomna år 2030 ska vara högst 10 personer per år. Utgångsvärdet för etappmålet är ett medelvärde av utfallen åren 2017, 2018 och 2019. Detta medelvärde är 21.

Etappmålet för sjöfarten innebär också att antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent. När det gäller antalet allvarligt skadade går det dessvärre inte att beräkna något utgångsvärde, eftersom det inte finns tillräckliga data för detta.

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



3. Yrkessjöfart

Det här kapitlet inleds med en presentation av Transportstyrelsens systematiska sjösäkerhetsarbete inom yrkessjöfarten. Sedan presenteras en teoretisk modell – isbergsmodellen – för bedömning av hur stor del av alla olyckor och tillbud som rapporteras. Därefter kommer en redovisning av säkerhetsutvecklingen inom den yrkesmässiga sjöfarten i form av en statistisk uppföljning. Kapitlet avslutas med Transportstyrelsens uppföljning av säkerhetsläget inom yrkessjöfarten.

3.1 Sjösäkerhetsarbetet utgår från ett program och en plan

Transportstyrelsen har tidigare tagit fram ett sjösäkerhetsprogram för Sverige⁷ som visar hur de olika delarna av Sveriges sjösäkerhetsarbete samverkar. Syftet med programmet är att på ett strukturerat sätt visa hur sjösäkerhetsarbetet bedrivs och hur vi ständigt förbättrar arbetet. Programmet åskådliggör också hur vi arbetar i förhållande till svensk och internationell rätt.

Transportstyrelsen fastställde 2022 en första version av en sjösäkerhetsplan som ska visa hur vi mer konkret arbetar med sjösäkerhet. Planen ger en överblick över risker och åtgärder samt ingår i det systematiska arbetet med att nå regeringens transportpolitiska mål.

3.2 Isbergsmodellen antyder en fortsatt kraftig underrapportering

Det finns olika teoretiska modeller för att bedöma hur stor andel av alla olyckor och tillbud som rapporteras. En sådan är *isbergsmodellen*. I olyckssammanhang består toppen av isberget av de mycket allvarliga olyckorna.

Förhållandena mellan allvarlighetsgraderna kan skilja sig lite åt beroende på vilken bransch man tittar på. För sjöolyckornas del bedömer Transportstyrelsen att ett rimligt förhållande är 1:10:100 mellan allvarliga olyckor, mindre allvarliga olyckor och tillbud. Det innebär att på varje allvarlig sjöolycka, isbergets topp, går det 10 mindre allvarliga sjöolyckor och 100 tillbud till sjöolycka. Vi saknar dataunderlag för att ta fram allvarlighetsgrader för personolyckorna.

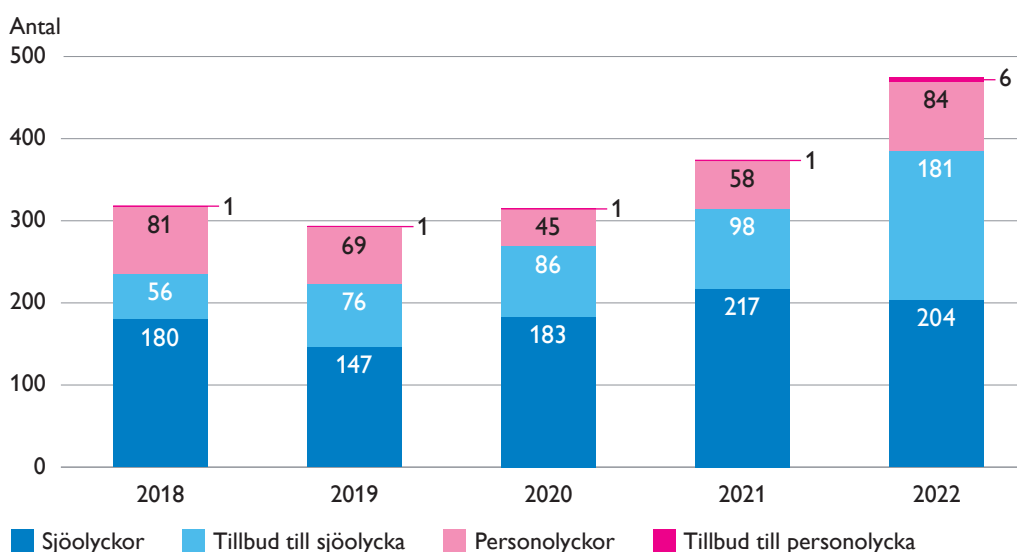
2019 rapporterades 3 mindre allvarliga sjöolyckor och 2 tillbud på varje allvarlig olycka. Enligt rapporteringen var alltså förhållandet år 2019 1:3:2. 2022 rapporterades istället 6 mindre allvarliga sjöolyckor och 6 tillbud på varje allvarlig olycka, vilket ger förhållandet 1:6:6. Det förändrade förhållandet är något vi ser positivt på, men samtidigt pekar siffrorna fortfarande på en kraftig underrapportering, i synnerhet av tillbud.

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

3.3 Störst antal rapporterade händelser i databasens historia

För år 2022 kan vi notera en viss minskning av rapporterade sjöolyckor och en ökning av rapporterade tillbud till sjöolycka. Även de rapporterade personolyckorna har ökat i antal och återgått till ungefär samma nivå som 2018. Diagram 1 visar antalet händelser, uppdelade per kategori, som rapporterats in mellan 2018 och 2022. Fler händelser rapporterades in 2022 än under året innan, 475 respektive 374. Antalet rapporterade händelser 2022 är också det största sett både till de senaste fem åren och sedan data började registreras i Sjöolyckssystemet 1985.

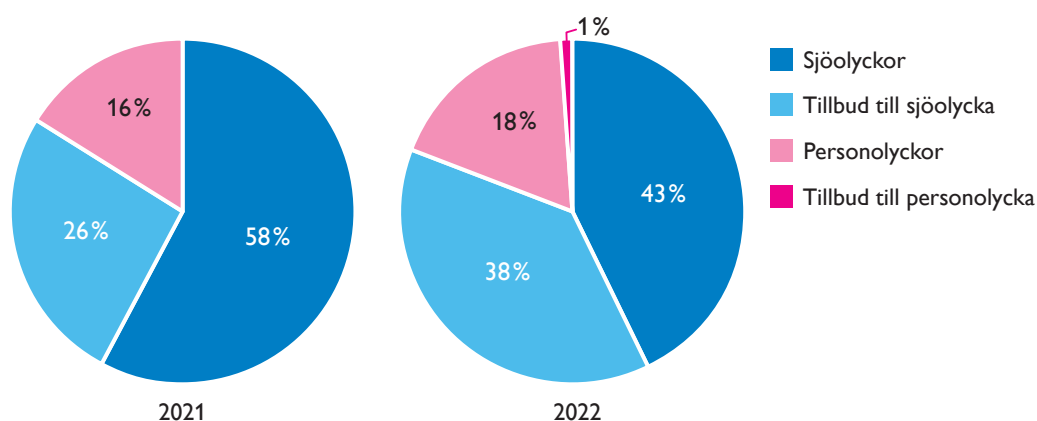
Diagram 1. Antal sjöolyckor, tillbud till sjöolycka, personolyckor och tillbud till personolycka 2018–2022



Som diagram 1 visar har tillbudsrapporteringen ökat successivt över tid, och vi ser positivt på att det faktiska antalet rapporterade tillbud fortsatte att öka under 2022. Det ökade antalet beror, som vi nämnt tidigare, till viss del på vårt utökade samarbete med statliga rederier. Även utan rapporter från dessa aktörer har dock rapporteringen ökat, vilket vi ser som ett tecken på att intresset och förståelsen för betydelsen av en fungerande händelserapportering och säkerhetskultur har ökat inom delar av branschen. Antalet rapporterade personolyckor har ökat jämfört med de tidigare åren, vilket till stor del kan kopplas till ökad rapportering från de statliga rederierna. Att antalet personolyckor var mindre 2020 får ses i ljuset av att passagerarsjöfarten var kraftigt begränsad till följd av pandemin. Även om antalet rapporterade tillbud till personolycka har ökat från ett till sex, är det fortfarande så litet att det är svårt att uttala sig om huruvida det är en trend eller en naturlig variation. En anledning till att rapporterna är så få kan vara att branschen inte är medveten om att tillbud till personolycka ska rapporteras.

Diagram 2 visar hur de inrapporterade händelserna för 2021 och 2022 fördelas procentuellt mellan kategorierna sjöolyckor, tillbud till sjöolycka, personolyckor och tillbud till personolycka. Andelen händelser som är tillbud till sjöolycka har ökat från 26 till 38 procent mellan 2021 och 2022. Samtidigt har sjöolyckorna minskat från 58 till 43 procent av händelserna.

Diagram 2. Procentuell fördelning av händelsetyper 2021–2022



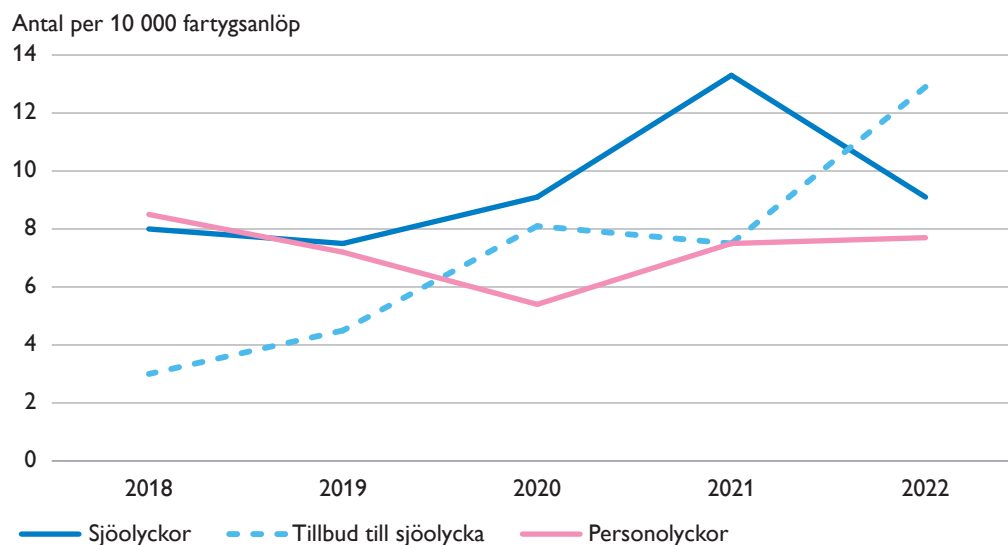
Andelen inrapporterade tillbud till personolycka är väldigt liten, vilket troligast beror på kraftig underrapportering. I tillbudena ingår händelser som skulle ha kunnat leda till personskada om de inte hade avvärijts i tid.

Utvecklingen av antalet rapporterade händelser kan också studeras i ljuset av fartygstrafiken och antalet svenskregistrerade handelsfartyg. Diagram 3 visar olyckorna och tillbudena justerade för antalet anlöp⁸ till svenska hamnar. Statistiken över anlöp består av preliminära uppgifter från Trafikanalys. Inom den svenska sjöfarten finns en betydande skärgårdstrafik, som inte ingår i antalet anlöp. Inte heller fartyg som tillhör statliga rederier ingår. Transportstyrelsen har i detta sammanhang sorterat bort dessa fartygstyper ur redovisningen för att komma så nära Trafikanalys statistik som möjligt när det gäller vilken trafik som ingår i jämförelsen. Vi har däremot inte exkluderat svenskflaggade fartyg som i huvudsak går i trafik utanför Sverige. De bedöms vara få till antalet och därför påverka statistiken marginellt. De fartyg som vi har exkluderat är de som går i nationell fart eller som tillhör statliga rederier. Någon motsvarande justering har inte gjorts i tidigare säkerhetsöversikter. Alla redovisade år är justerade på detta sätt i denna översikt.

Trenden är en betydande ökning av rapporteringen av tillbud till sjöolycka under perioden. År 2022 uppgick de till 12,9 per 10 000 fartygsanlöp, vilket kan jämföras med 7,5 år 2021 och 3,0 år 2018. De rapporterade sjöolyckorna och personolyckorna har fluktuerat mer under senare år, även om en trendmässig ökning av antalet rapporterade sjöolyckor är tydlig sett till hela perioden. Det senaste året visar utvecklingen däremot en minskning av rapporterade sjöolyckor per anlöp och en bibehållen nivå av personolyckor per anlöp.

⁸ Statistiken över fartygsanlöp är hämtad från Sveriges officiella statistik, Sjötrafik 2022 kvartal 4, tabell 1.1: <https://www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/>

Diagram 3. Antal olyckor och tillbud per 10 000 fartygsanlöp till svenska hamnar 2018–2022



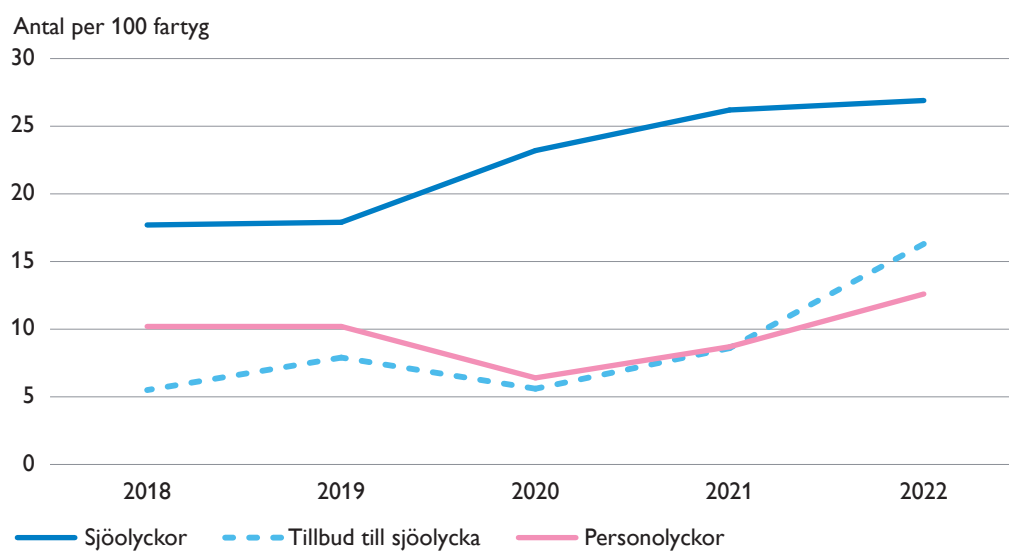
Typ av olycka eller tillbud	2018	2019	2020	2021	2022
Sjöolyckor	8,0	7,5	9,1	13,3	9,1
Tillbud till sjöolycka	3,0	4,5	8,1	7,5	12,9
Personolyckor	8,5	7,2	5,4	7,5	7,7

Av diagram 4 framgår antal rapporterade olyckor och tillbud angivna per 100 svenskregistrerade handelsfartyg⁹. Transportstyrelsen baserar den här jämförelsen enbart på olyckor och tillbud som har inträffat med svenskregistrerade fartyg. Antalet rapporterade sjöolyckor per 100 fartyg har antingen varit oförändrat eller ökat för varje år under perioden och uppgick 2022 till 26,9. Även de rapporterade tillbuden till sjöolycka visar en stigande trend under perioden, där antalet nästan fördubblades mellan 2021 och 2022. För 2022 rapporterades 16,3 tillbud. De rapporterade personolyckorna uppgick 2022 till 12,6, vilket är den högsta noteringen under perioden. Minskningen till 6,4 år 2020 beror sannolikt på pandemin. Det är en nedgång som till viss del dröjde kvar 2021, då 8,7 personolyckor per 100 fartyg rapporterades.

⁹ Statistiken över svenskregistrerade handelsfartyg är hämtad från Sveriges officiella statistik, Fartyg 2022 – svenska och utländska fartyg i svensk regi, tabell 2.1 och 2.2: <https://www.trafa.se/sjofart/fartyg/>



Diagram 4. Antal olyckor och tillbud per 100 svenskregistrerade handelsfartyg 2018–2022



Typ av olycka eller tillbud	2018	2019	2020	2021	2022
Sjöolyckor	17,7	17,9	23,2	26,2	26,9
Tillbud till sjöolycka	5,5	7,9	5,6	8,6	16,3
Personolyckor	10,2	10,2	6,4	8,7	12,6

3.4 Sjöolyckor – fler tillbud per fartyg rapporterades

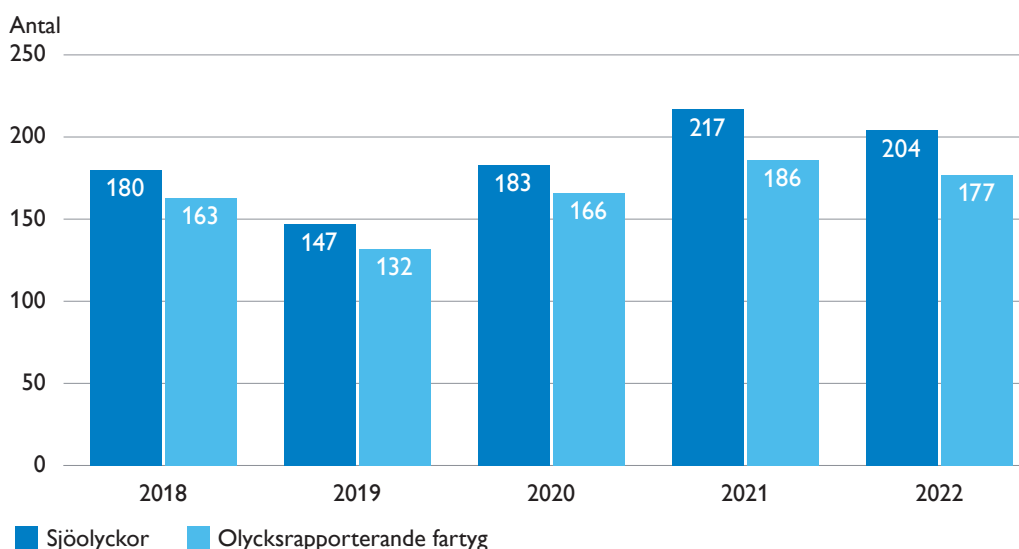
Med *sjöolycka* avses en olycka som kan härledas till fartygets drift. En sjöolycka är inte detsamma som ett *tillbud* till sjöolycka, som är en händelse som hade kunnat utvecklas till en olycka men som inte har fått någon konsekvens. Statistiken i det här avsnittet avser sjöolyckor om inget annat anges.

I avsnittet presenteras

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

Diagram 5 visar antalet rapporterade sjöolyckor jämfört med antalet unika sjöolycksrapporterande fartyg. Det var 22 fartyg som rapporterade fler än en sjöolycka under 2022. Det förekom att ett och samma fartyg rapporterade 4 olyckor. Genomsnittligt antal rapporter om sjöolycka per fartyg var 1,15.

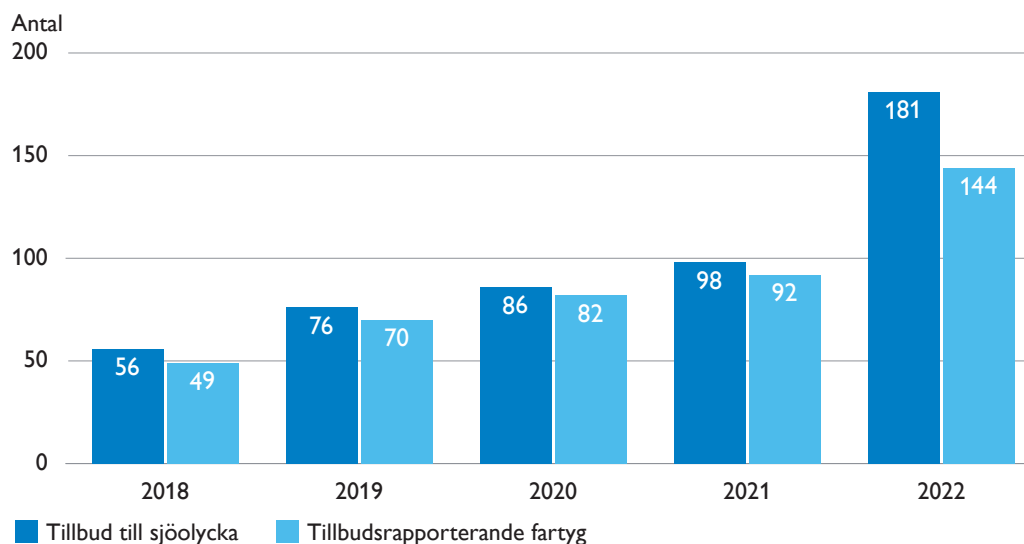
Diagram 5. Antal rapporterade sjöolyckor jämfört med antalet rapporterande¹⁰ fartyg 2018–2022



¹⁰ Rapporterna får Transportstyrelsen direkt från fartygen, från andra myndigheter eller genom vår egen omvärldsbevakning och uppsökande verksamhet.

Diagram 6 presenterar motsvarande jämförelse mellan rapporter och unika rapporterade fartyg, när det gäller tillbud till sjöolycka. Det rapporterades under 2022 fler tillbud per fartyg än tidigare under den redovisade perioden. 27 fartyg rapporterade fler än ett tillbud under 2022, jämfört med 6 under 2021. Det fartyg som rapporterade flest stod för 4 rapporter. Genomsnittligt antal rapporterade tillbud till sjöolycka var 1,26 för 2022.

Diagram 6. Antal rapporterade tillbud till sjöolycka jämfört med antalet rapporterade¹¹ fartyg 2018–2022

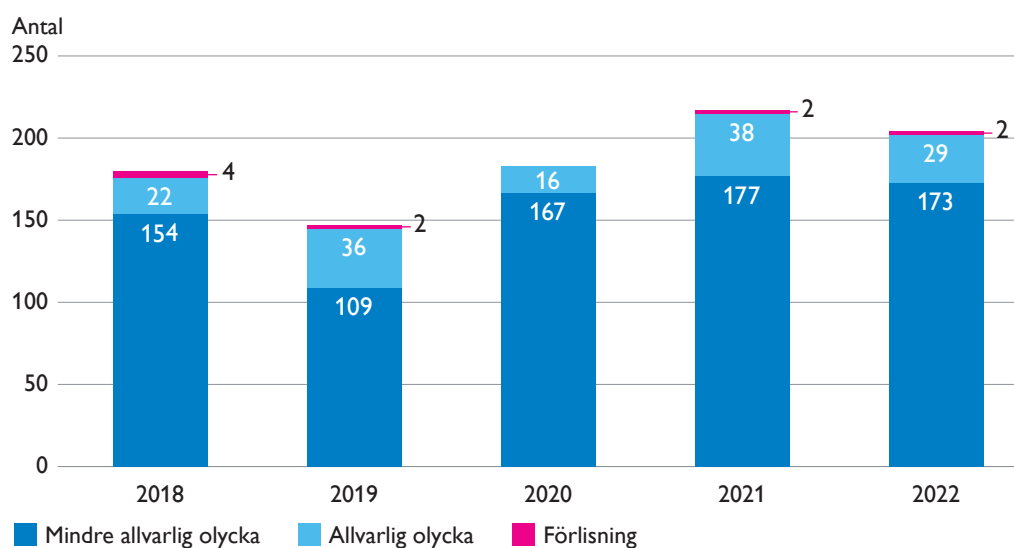


Bland de fartyg som rapporterna gäller är det fler än tidigare som står för flera rapporterade tillbud till sjöolycka. Antalet inrapporterade tillbud har ökat gradvis under den presenterade femårsperioden och 2022 har de ökat mer än tidigare. Tillbudet börjar nu närma sig antalet inrapporterade sjöolyckor, vilket de inte har gjort tidigare. Trots det kan man anta att det fortfarande finns en underrapportering.

¹¹ Rapporterna får Transportstyrelsen direkt från fartygen, från andra myndigheter eller genom vår egen omvärldsbevakning och uppsökande verksamhet.

Diagram 7 visar antalet sjöolyckor fördelade efter allvarlighetsgrad.

Diagram 7. Antal sjöolyckor efter allvarlighetsgrad 2018–2022



Inga nämnvärda skillnader i fördelningen mellan de olika allvarlighetsgraderna finns mellan rapporterade sjöolyckor 2022 och 2021. Under 2022 inträffade 2 förlisningar, som naturligtvis också är en form av allvarlig olycka. 14 procent av sjöolyckorna 2022 var allvarliga olyckor, jämfört med 18 procent 2021. När det gäller vilka händelsetyper som låg bakom de allvarliga olyckorna 2022 är fördelningen ganska jämn. Se vidare i diagram 11, som visar antal sjöolyckor efter initiala händelsetyper. De mindre allvarliga sjöolyckorna utgör alltjämt den dominerande kategorin med 85 procent, vilket är på samma nivå som år 2021.

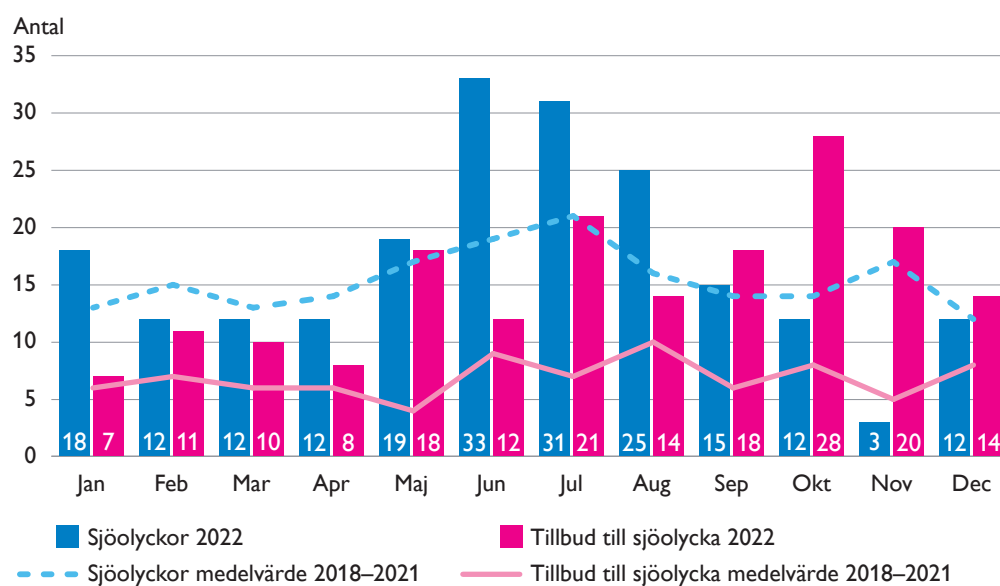
Det bör i det här sammanhanget sägas att det finns en viss underrapportering till databasen även av allvarliga olyckor, vilket påverkar tillförlitligheten i statistiken negativt. Ett tecken på underrapporteringen är att information om allvarliga händelser som borde ha rapporterats via de etablerade kanalerna i stället har nått oss i efterhand genom vår omvärldsbevakning. Därmed finns det en risk att vissa händelser förblir okända för oss.

Antalet rapporterade sjöolyckor och tillbud till sjöolycka per månad återges i diagram 8. Diagrammet presenterar dels antalet olyckor och tillbud 2022 i staplar, dels medelvärden för åren 2018–2021 i linjer. Till följd av en betydande mängd sent inkomna rapporter kommer statistiken för medelvärdena per månad att förändras något till nästa års översikt.

Liksom tidigare år inträffade flest sjöolyckor under sommaren, men 2022 var den dominansen ännu starkare än de föregående åren. Det var 44 procent av de rapporterade sjöolyckorna 2022 som inträffade under juni–augusti. Koncentrationen till sommarmånaderna hänger delvis ihop med att skärgårdstrafiken är aktivare då. Den minsta andelen av olyckorna inträffade under hösten. Den andelen var dessutom mindre 2022 än de föregående åren.

När det gäller tillbud till sjöolycka 2022, inträffade de flesta av dem under hösten. Detta skiljer sig från de föregående fyra åren, när de flesta tillbud inträffade på sommaren. Drygt en tredjedel av de rapporterade tillbud 2022 inträffade under september–november. Under vintern och våren rapporterades den minsta andelen tillbud.

Diagram 8. Antal sjöolyckor och tillbud till sjöolycka per månad 2022, samt medelvärde 2018–2021



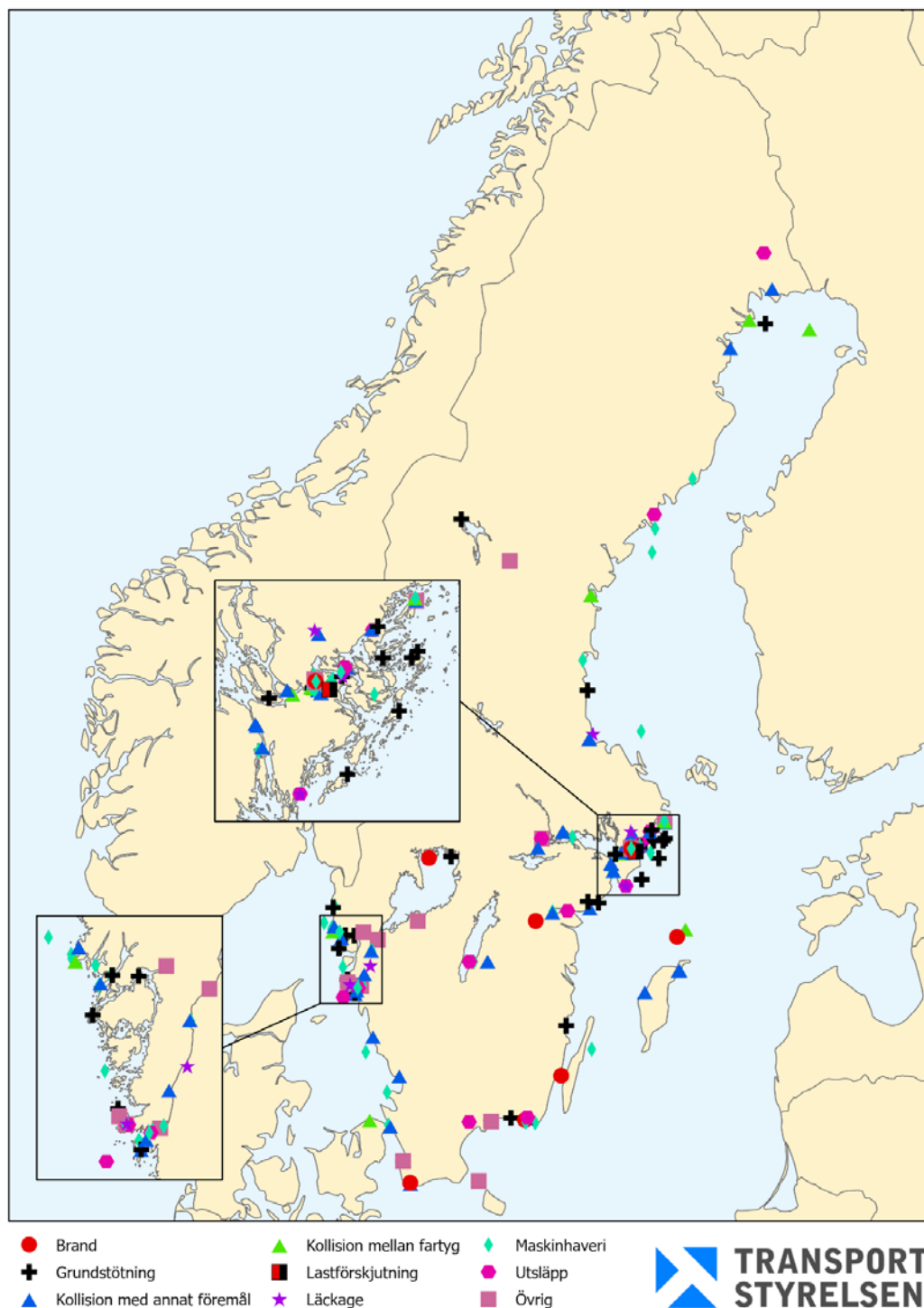
Att flest tillbud rapporterades under höstmånaderna kan förmodligen delvis förklaras av det ökade samarbetet med statliga rederier, som vi nämner även i andra delar av översikten. Men även om vi räknar bort de rapporter som kommit in tack vare det samarbetet, ser vi en ökad tillbudsrapportering över hela året.

Kartan visar var de inrapporterade sjöolyckorna inträffade 2022, med en symbol som motsvarar initial händelsetyp. En förklaring till symbolerna finns i kartans nederkant. Se mer om initiala händelsetyper i diagram 11 med tillhörande text. På svenskt vatten gäller rapporteringsplikt oavsett flagg. Utöver de olyckor som syns på kartbilden har ytterligare 10 inträffat ombord på svenskflaggade fartyg utanför svenskt territorialvatten: 9 av dem i Europa utanför Norden och en utanför Europa. De händelserna har vi medvetet tagit bort ur kartbilden i syfte att göra den överskådligare. Ytterligare 21 olyckor inträffade, men de saknar geografisk position och går därför inte att märka ut på kartan.

Det finns kluster av rapporterade olyckor inom ganska små områden i och omkring Stockholm och på Västkusten. Det beror naturligtvis på att trafiken är större i de områdena. När det gäller de enskilda händelsetyperna finns det kluster av

- kollisioner med annat föremål på Stockholms läns inre vattenvägar
- grundstötningar i Stockholms skärgård
- maskinhaverier i Göteborgs och Bohusläns skärgårdar.

Karta 1. Karta över sjöolyckor 2022



I diagram 9 redovisas fördelningen av 2022 års sjöolyckor efter farvattentyp. Andelen sjöolyckor som sker i hamnområden har minskat betydligt sedan föregående år, från 38 till 25 procent och därmed återgått till ungefär samma nivå som 2020. Andelen i inre kustfarvatten började minska 2021 och är nu nere på 12 procent. Andelen i trångt kustfarvatten har ökat från 8 till 19 procent. För 14 procent av sjöolyckorna är farvatten okänt alternativt inte registrerat, vilket är en betydligt större del än under de senaste åren. Det är 11 av sjöolyckorna som inte har något farvatten registrerat ännu, vilket beror på att statistiken hittills är preliminär. I övrigt är fördelningen efter farvatten i stort sett densamma som föregående år.

Diagram 9. Procentuell fördelning av sjöolyckor efter typer av farvatten 2022

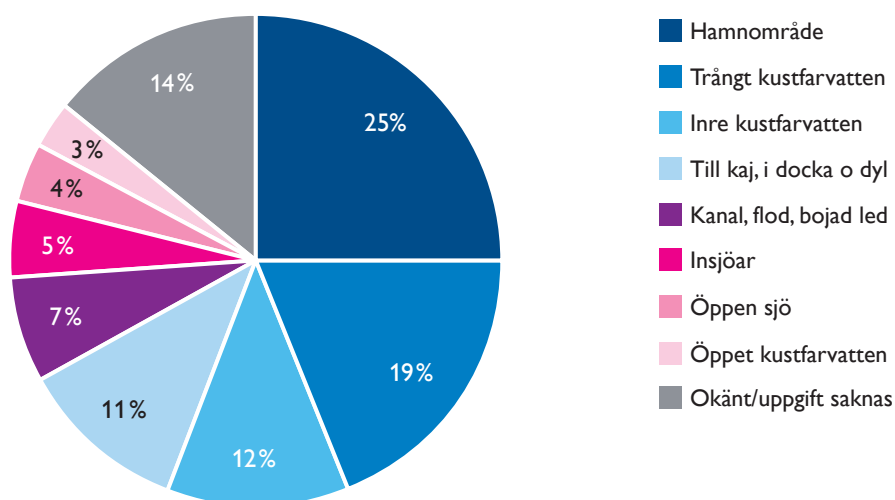
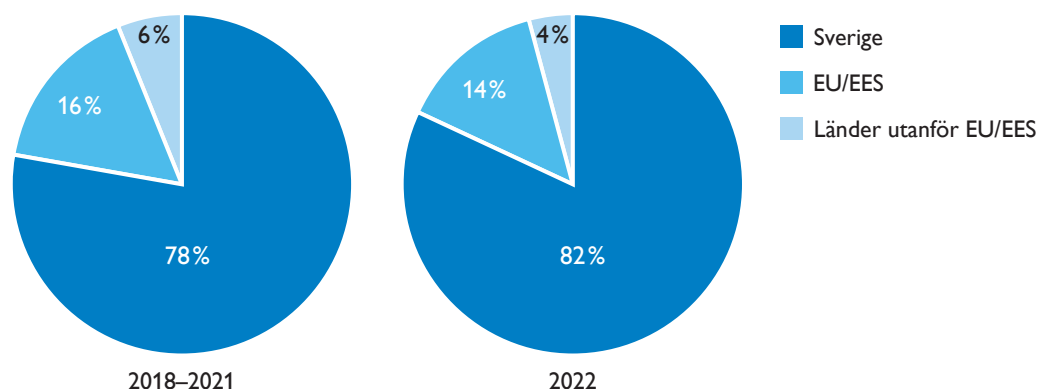


Diagram 10 visar vilken flagg¹² de olycksrapporterande¹³ fartygen har.

Diagram 10. Procentuell fördelning av olycksrapporterande fartygs¹⁴ nationaliteter 2018–2021 och 2022



Andelen rapporter om sjöolycka från svenskflaggade fartyg var 2022 i stort sett i nivå med genomsnittet för 2018–2021, 82 procent jämfört med 78 procent. Här bör man ha i åtanke att till exempel skärgårdstrafiken utgör en stor del av trafiken på svenskt territorialvatten.

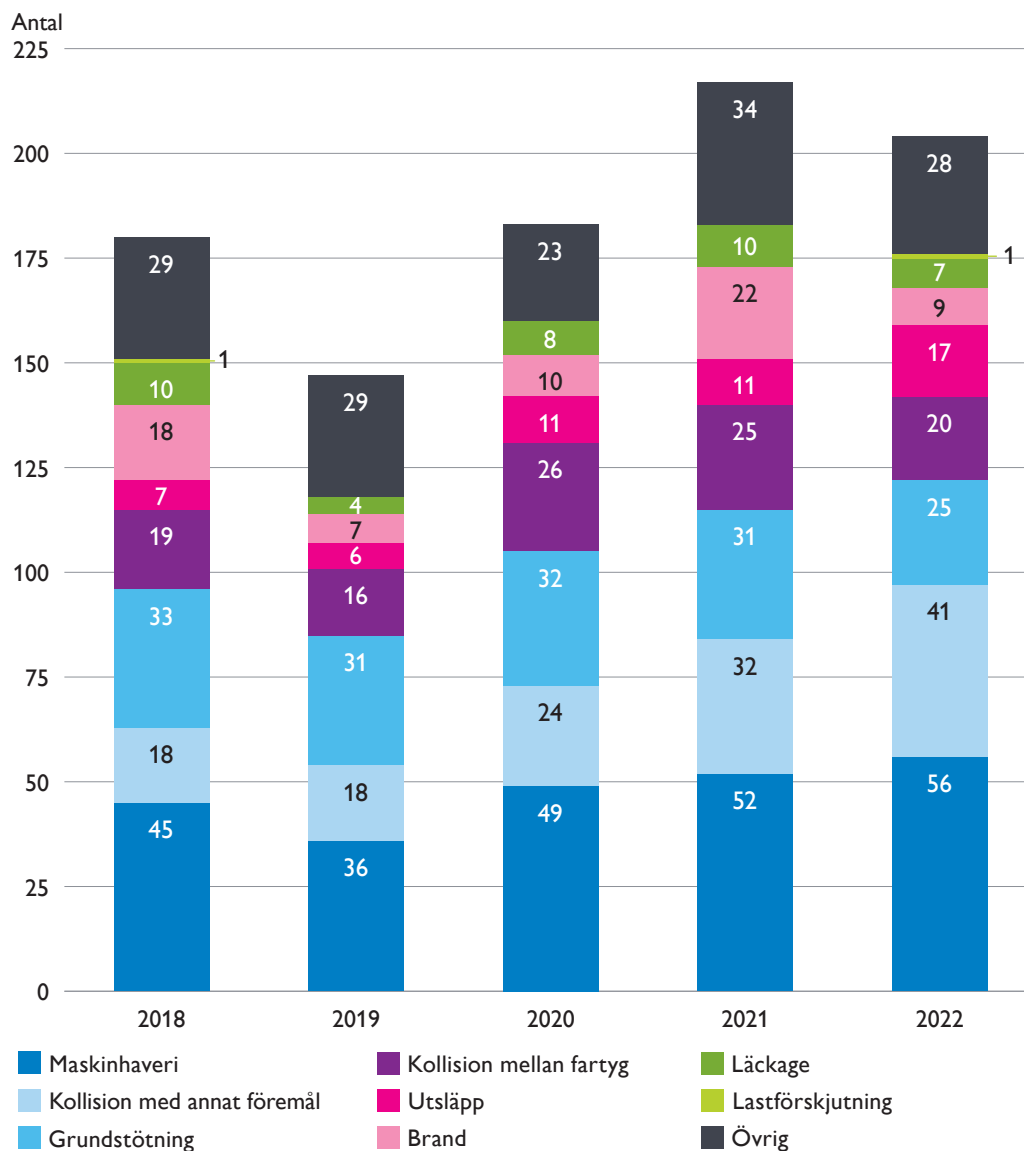
¹² Storbritannien lämnade EU den 1 februari 2020.

¹³ Rapporterna får Transportstyrelsen direkt från fartygen, från andra myndigheter eller genom vår egen omvärldsbevakning och uppsökande verksamhet.

¹⁴ Ett fartyg räknas en gång för varje rapporterad olycka.

Diagram 11 redogör för alla rapporterade sjöolyckor fördelade på typ av olycka för åren 2018–2022.

Diagram 11. Antal sjöolyckor efter typ av initial händelse 2018–2022



Kollisionerna med annat föremål ökade något jämfört med 2021 och bränderna minskade något. I övrigt är fördelningen mellan de olika olyckstyperna snarlik fördelningen år 2021. Kategoriredovisningen avser en olyckas bedömda initialhändelse. Exempelvis kan ett fartyg få ett maskinhaveri som leder till en grundstötning. Maskinhaveriet räknas då som initialhändelse och grundstötningen som konsekvenshändelse. I diagram 11 redovisas inte konsekvenshändelserna.

Drygt en fjärdedel av sjöolyckornas initialhändelser 2022 utgjordes av maskinhaverier. Det gör *maskinhaveri* till den största kategorin bland händelsetyperna. *Kollision med annat föremål* svarade för 20 procent, och *grundstötning* för 12 procent. Det stora flertalet av kollisionerna med annat föremål var kollisioner med kajer, broar eller liknande. *Kollision mellan fartyg* var i de allra flesta fall kollisioner med andra yrkesfartyg, men också ett fåtal kollisioner mellan yrkes- och fritidsfartyg. Kollisioner mellan två yrkesfartyg registreras som två händelser, en för varje fartyg, och räknas därför två gånger i statistiken. Kategorin *övrig* omfattar händelser kopplade till exempelvis förtöjning, lastning och lossning. I den här kategorin ryms den största delen av olyckorna som har lett till personskada. Inom kategorierna *utsläpp*, *brand*, *läckage* och *lastförskjutning* rapporterades förhållandevis få sjöolyckor under 2022. De svarade sammanlagt för en sjättedel av det totala antalet olyckor. Bränderna minskade till exempel från 22 år 2021, till 9 stycken 2022. De utgjorde därmed knappt var tjugonde sjöolycka, jämfört med var tionde under 2021.

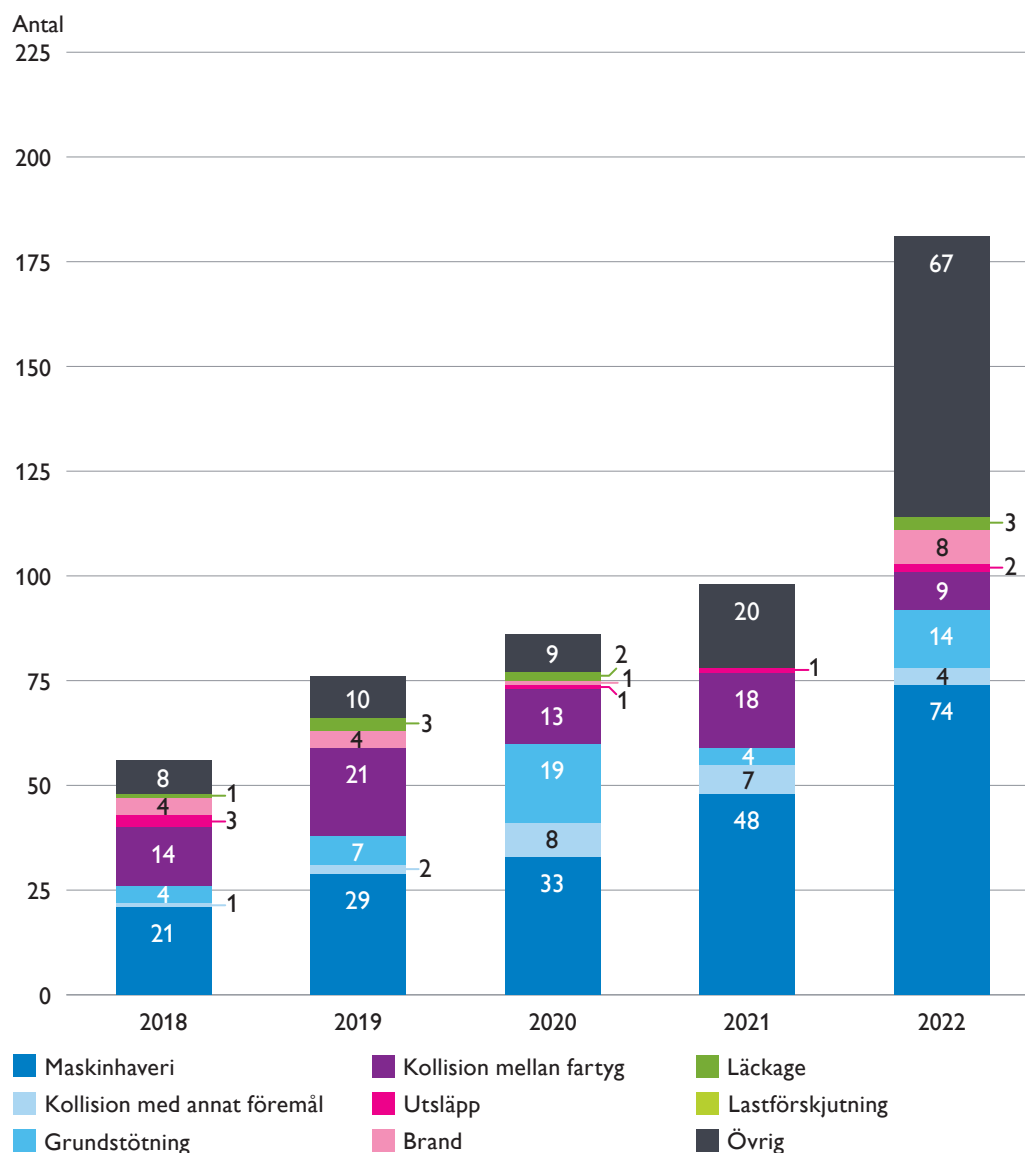
I tabell 2 visas konsekvenshändelsetyperna uppdelade efter de initiala händelsetyperna för de rapporterade sjöolyckorna 2022. Tabellen är begränsad till de olyckor som har registrerats med både initial- och konsekvenshändelse, vilket är ungefär var åttonde olycka. En olycka kan registreras med flera konsekvenshändelser, men det är bara en av olyckorna 2022 som har fått flera konsekvenser. Tabellen bygger på för få olyckor för att det ska gå att dra några slutsatser om vilka händelsetyper som hänger samman. Det syns inga tydliga mönster i tabellen. Det man kan säga är att det är cirka vart tredje maskinhaveri som har registrerats med minst en konsekvenshändelse.

Tabell 2. Typer av konsekvenshändelser efter typ av initial händelse för sjöolyckor 2022

Initial händelse	Konsekvenshändelse							Totalt
	Grundstötning	Kollision med annat föremål	Kollision mellan fartyg	Läckage	Maskinhaveri	Utsläpp	Övrig	
Brand	-	-	-	1	-	-	-	1
Grundstötning	-	-	-	2	-	-	-	2
Kollision med annat föremål	-	-	-	-	1	-	1	2
Kollision mellan fartyg	-	-	-	-	-	-	1	1
Maskinhaveri	3	8	4	-	-	2	1	18
Utsläpp	-	-	-	-	1	-	-	1
Totalt	3	8	4	3	2	2	3	25

Diagram 12 visar de initiala händelsetyperna för de inrapporterade tillbuden till sjöolycka för perioden 2018–2022. *Maskinhaveri* som räknas som tillbud är den mest frekventa händelsetypen under vart och ett av de redovisade åren. De utgör mellan 38 och 49 procent av tillbuden. År 2022 stod de för 41 procent, vilket var en minskning jämfört med 2021, när de stod för i stort sett hälften av tillbuden. Kategorin *övrig* utgör en nästan lika stor del 2022 som maskinhaverierna gör, och har ökat sin andel betydligt sedan föregående år. En del av ökningen beror på fler rapporterade tillbud där felriggade och trasiga lotsledare är inblandade. Tillbuden till de andra händelsetyperna står tillsammans för dryga 1 av 5 händelser. Tillbud till *kollision mellan fartyg* har tydligt minskat i andel.

Diagram 12. Antal tillbud till sjöolycka efter typ av initial händelse 2018–2022

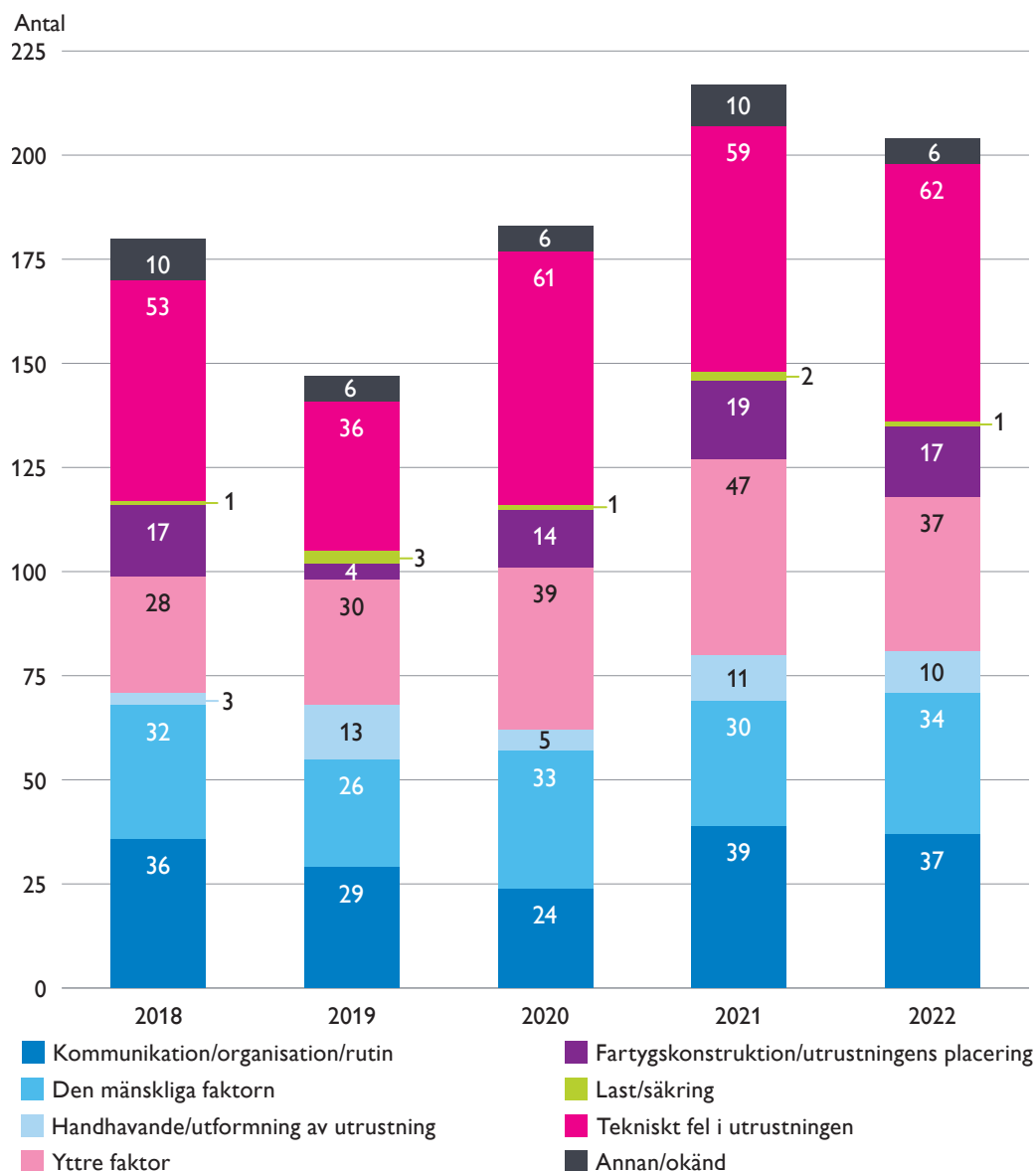


I diagram 13 visas bedömda primära orsaker till sjöolyckor inrapporterade för perioden 2018–2022. *Tekniskt fel i utrustningen* ligger bakom nästan en tredjedel av alla händelser 2022 och är därmed den vanligaste olycksorsaken – precis som under åren 2018–2021. Det är en liknande nivå som de föregående två åren. Orsakerna *yttre faktor*, *kommunikation/organisation/rutin* och *den mänskliga faktorn* låg bakom nästan en femtedel vardera av olyckorna. Ingen av dessa tre olycksorsaker har förändrats nämnvärt jämfört med 2021.

Kategorierna *den mänskliga faktorn* och *kommunikation/organisation/rutin* ligger mycket nära varandra. Men där den mänskliga faktorn främst avser orsaker där enskilda personers handlingar spelar in, täcker kommunikation, organisation och rutiner in de förutsättningar som de anställda ges.

Olyckorna som orsakats av *fartygskonstruktion/utrustningens placering*, av *handhavande/utformning av utrustning* eller *last/säkring* är relativt få. De utgör tillsammans 14 procent av olyckorna.

Diagram 13. Antal sjöolyckor efter orsaker 2018–2022





3.5 Två av tre personskador drabbade besättningsmedlemmar i personolyckor

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

I avsnittet presenteras

- antalet skadade efter roll ombord och sjö-/personolyckor
- den procentuella fördelningen av skadade efter fartygstyper
- antalet personolyckor efter orsaker
- antalet sjöolyckor med personskada efter orsaker
- antalet omkomna/saknade efter sjö-/personolyckor
- antalet omkomna/saknade efter fartygstyper
- antalet omkomna/saknade i arbetsplatsolyckor jämfört med hela arbetsmarknaden.

Med *personolycka* avses en olycka med personskada ombord som inte kan härledas till fartygets drift. Personolyckor avser således arbetsplatsolyckor med ombordanställda och passagerare som skadar sig genom fall eller dylika händelser, som inte är orsakade av fartygets drift. Om en passagerare eller någon ur besättningen i stället faller och skadar sig på grund av exempelvis en kajstuds, som beror på fartygets drift, räknas inte händelsen som personolycka. Då betraktas den som en kollision och klassificeras därmed som en *sjöolycka*.

Av diagram 14 framgår antalet skadade i yrkessjöfarten under 2018–2022 fördelade efter roll ombord och efter sjö- eller personolycka. Staplarna i blå nyanser visar sjöolyckor och de i gula nyanser visar personolyckor. Diagrammet visar i stort sett lika många rapporterade personskador 2022 som året innan: 117 personskador jämfört med 111. Antalet rapporterade personskador i sjöolyckor uppgick 2022 till 32, och i personolyckor 85. Det är en betydande förskjutning mot skador i personolyckor i förhållande till skador i sjöolyckor, särskilt i jämförelse med de föregående två åren. Det beror på att antalet rapporterade personolyckor ökade, samtidigt som antalet skadade i sjöolyckor minskade.

Den vanligaste skadesituationen 2022 var, liksom tidigare år, att en besättningsmedlem skadades i en personolycka. Det gällde för två av tre skador, vilket är en betydligt större del än under de föregående tre åren. Besättningsmedlemmar skadade i sjöolyckor utgjorde en femtedel av de rapporterade skadorna. Sådana skador stod för en mindre del än 2021 och var en återgång till 2020 års nivå. Övriga skadesituationer utgör en ganska liten andel av alla skador, tillsammans 15 procent. Det är en återgång till 2018 och 2019 års nivåer och beror främst på en lägre andel skadade passagerare i sjöolyckor.

Diagram 14. Antal skadade efter roll ombord och sjö-/personolyckor 2018–2022

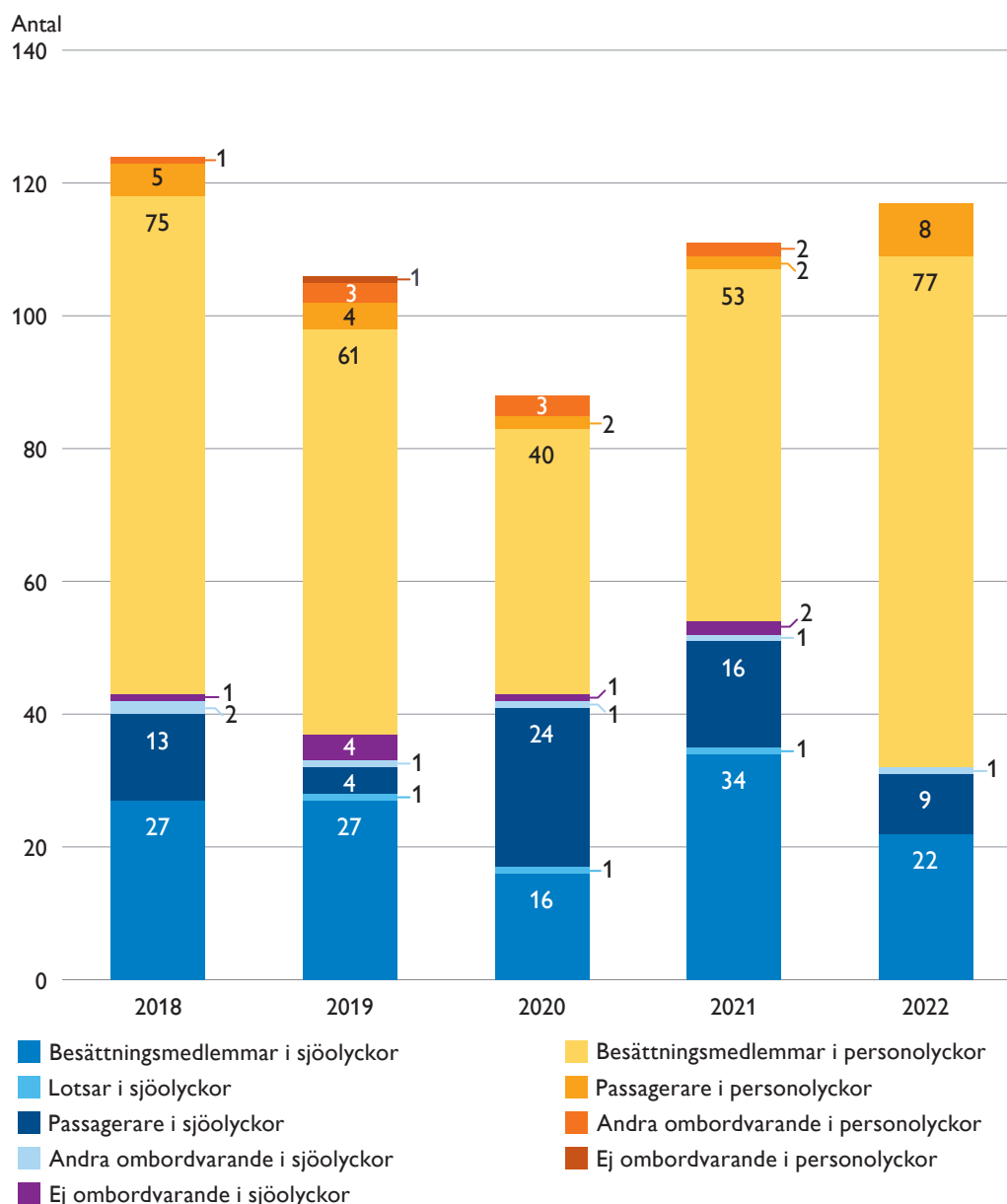
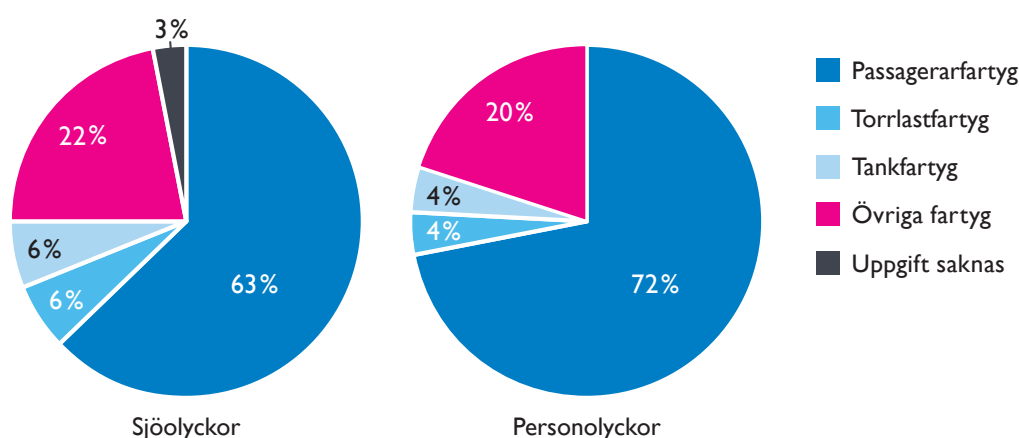


Diagram 15 visar de fartygstyper som personskadorna rapporterades från under 2022. I det ena diagrammet visas skador i sjöolyckor, i det andra visas skador i personolyckor. Inom båda dessa olyckstyper visar statistiken att flest personskador sker ombord på passagerarfartyg, vilket delvis kan förklaras med att de har fler ombordanställda än andra fartygstyper och naturligtvis också passagerare som kan skada sig. Rimligtvis sker fler personskador ombord på andra fartygstyper än de som har rapporterats. Från fiskerifartyg har till exempel inga personskador rapporterats vare sig 2020, 2021 eller 2022.

Passagerarfartygens dominans är särskilt stor vad gäller skadade i personolyckor: 72 procent av skadorna 2022 rapporterades från den typen av fartyg. Det är dock en markant minskning jämfört med 2021, då 98 procent av skadorna vid personolyckor rapporterades från passagerarfartyg. I gengäld har rapporterade skador vid personolyckor i kategorin *övriga fartyg* ökat betydligt. Den kategorin omfattar olika typer av arbetsfartyg, exempelvis bogser- och forskningsfartyg, isbrytare och pråmar. Personskador som sker till följd av sjöolyckor har en lite mer nyanserad spridning. Även här rapporterades en betydande andel av skadorna 2022 från passagerarfartyg, 63 procent, medan 6 procent vardera rapporterades från torrlast- och tankfartyg. Ungefär en femtedel av rapporterna kom från kategorin *övriga fartyg*. Det innebär en i stort sett likadan fördelning av skadorna i sjöolyckor som 2021.

Diagram 15. Procentuell fördelning efter fartygstyp av skadade i sjöolyckor respektive personolyckor 2022



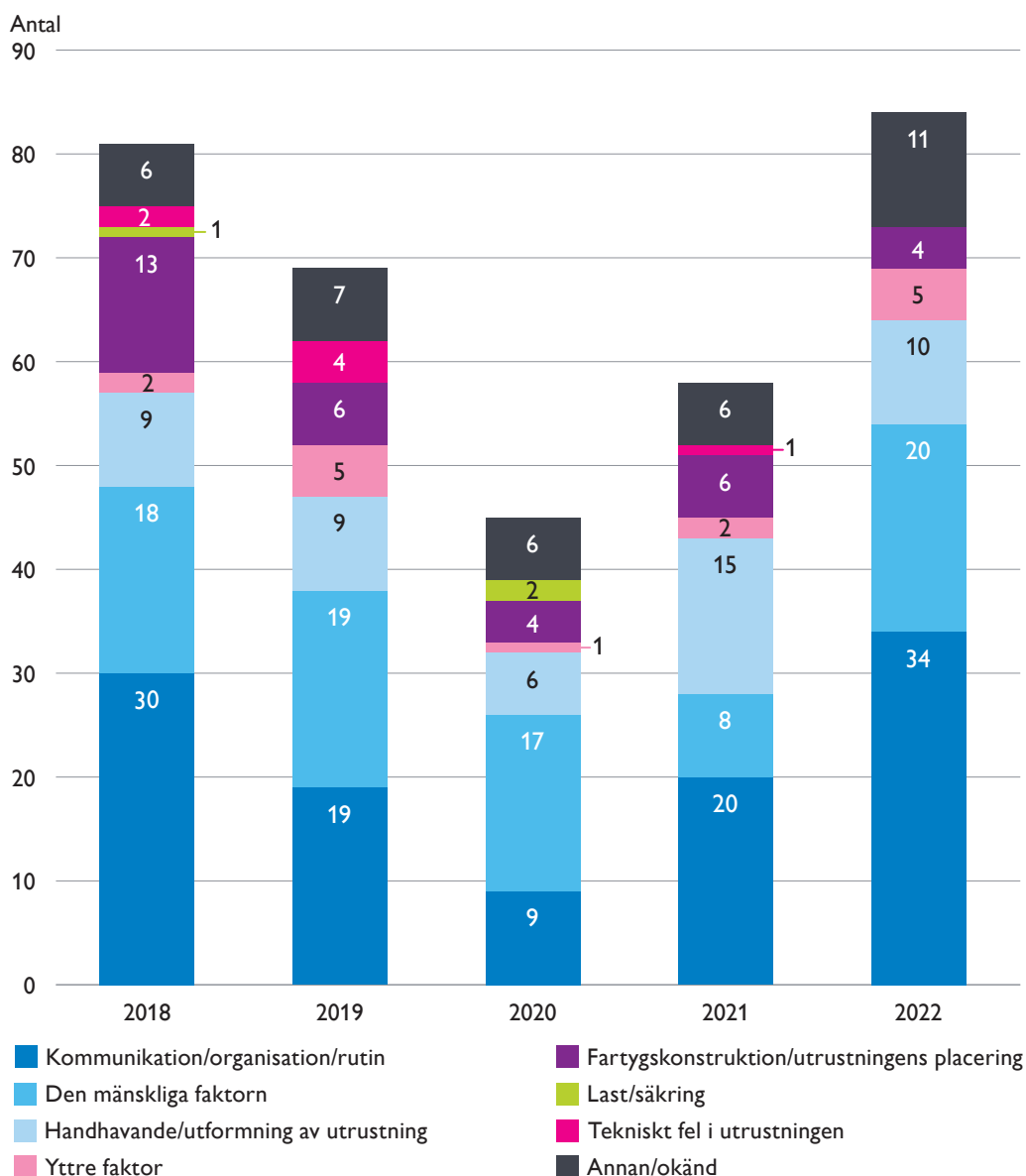
Passagerartrafiken har normalt sett fler ankomster och avgångar än många andra typer av fartyg, och befinner sig därför oftare i hamn och i trånga farvatten, där olycksrisken är större. Enligt diagram 9 inträffade också de flesta olyckor i hamnar, i inre och trångt kustfarvatten samt vid kajer. Det beror till största delen på mindre marginaler i trånga omgivningar, men eventuellt också på att de händelserna är lättare för omgivningen att upptäcka och därmed oftare rapporteras in. Vår bedömning är att underrapporteringen av personskador sannolikt är betydande. I synnerhet gäller det inom vissa delar av sjöfarten, exempelvis fiske samt pråm- och entreprenadbranschen.

Diagram 16 visar vilka orsaker som ligger bakom personolyckorna under den senaste femårsperioden, och hur fördelningen mellan de olika orsakerna har sett ut. Det syns en tydlig nedgång i antalet personolyckor 2020 och därefter en tydlig uppgång både 2021 och 2022. Nedgången kan sannolikt kopplas till pandemirestriktionerna.

Den vanligaste bedömda olycksorsaken 2022 var *kommunikation/organisation/rutin*, som stod för 4 av 10 personolyckor. Den orsaken började bli vanligare igen 2021, och har nu återgått till 2018 års nivå. Den näst vanligaste orsaken till personolyckor 2022 var *den mänskliga faktorn*, som låg bakom 24 procent av olyckorna. Det innebär en ökning jämfört med 2021, då andelen var 14 procent. Värt att ha i åtanke är att det endast var 8 av personolyckorna under 2021 som bedömdes bero på den mänskliga faktorn. Därför är det mer osäkert att dra några slutsatser om utvecklingen. En liten förändring i antal kan bero på slumpen, men ge en stor andelsmässig förändring.

Handhavande och utformning av utrustning orsakade 12 procent av personolyckorna under 2022, vilket är en dryg halvering av andelen jämfört med året dessförinnan och innebär en återgång till den nivå som gällde tidigare år. Övriga olycksorsaker representerar enbart ett fåtal olyckor vardera.

Diagram 16. Antal personolyckor efter orsaker 2018–2022

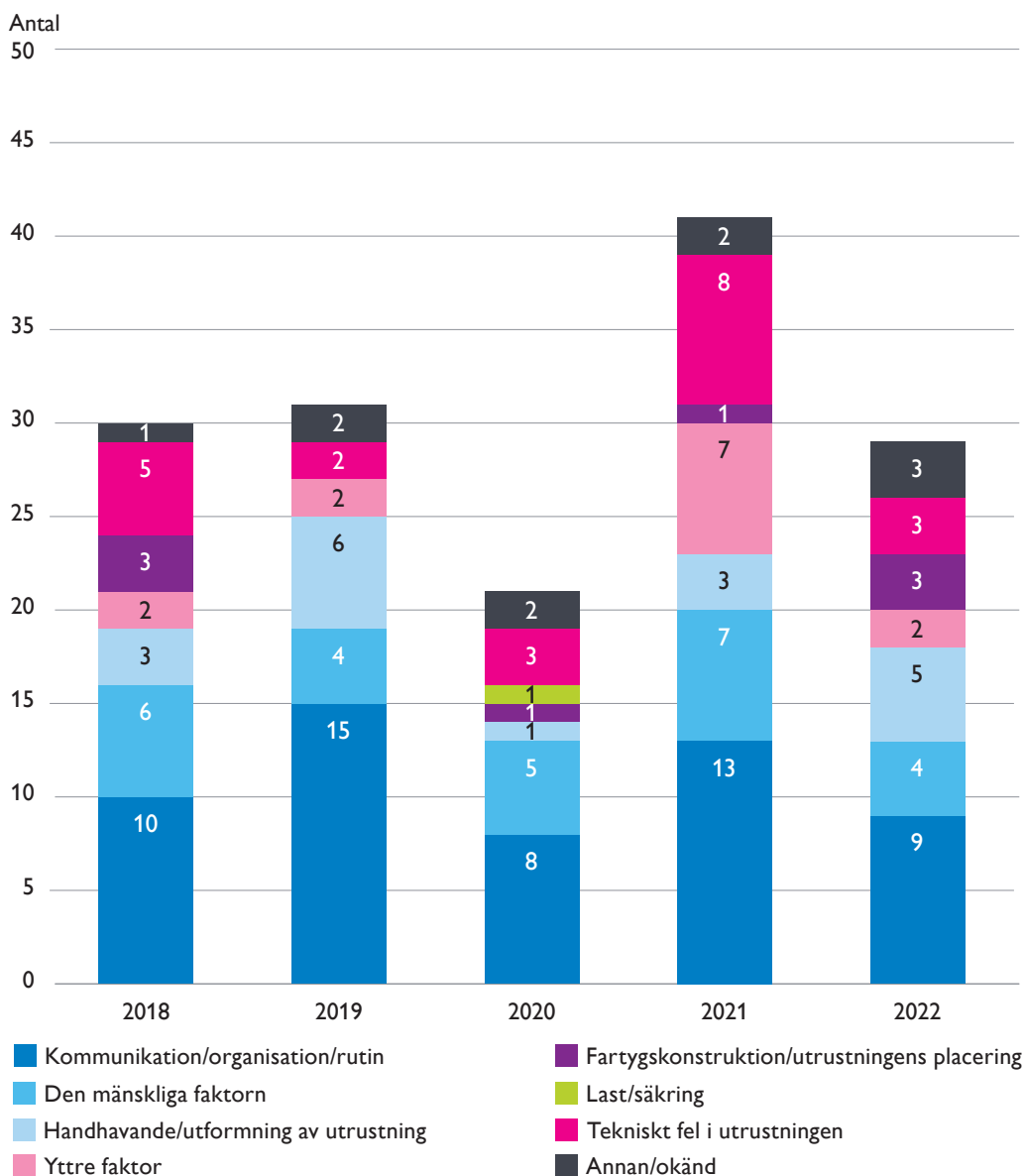


Vi har valt att endast presentera övergripande orsaker till personolyckor. Det beror dels på att vi har begränsade valmöjligheter i databasen när vi registrerar olycksorsaker, dels på att de rapporter vi får in genom exempelvis myndighetssamverkan ofta saknar detaljerad information om händelserna och de bakomliggande orsakerna. Olycksorsakerna *kommunikation/organisation/rutin* och *den mänskliga faktorn* kan ofta vara svåra att skilja från varandra. Som vi beskrivit tidigare, handlar dock kommunikation/organisation/rutin mer om de förutsättningar som ges från organisationen, medan den mänskliga faktorn handlar mer om individuellt beteende.

I diagram 17 visas orsakerna till de sjöolyckor som har lett till personskador. Här rör det sig alltså enbart om en delmängd av sjöolyckorna och de personskador som inte ingår i redovisningen av personolyckorna.

Antalet sjöolyckor som har lett till personskada är ganska litet vart och ett av åren. Fördelningar och förändringar ska därför tolkas med försiktighet, eftersom de kan bero på slumpen. Det var 29 av sjöolyckorna 2022 som ledde till personskada. I dessa 29 olyckor skadades sammanlagt 32 personer. Den enskilt vanligaste olycksorsaken var kommunikation/organisation/rutin. Detsamma gäller för vart och ett av åren 2018–2021.

Diagram 17. Antal sjöolyckor med personskada efter orsaker 2018–2022



Antalet omkomna eller saknade¹⁵ till följd av personolyckor eller sjöolyckor inom yrkessjöfarten år 2018–2022 framgår av diagram 18. 2022 omkom ingen person och ingen saknas. Redovisat antal omkomna eller saknade 2021 har minskats med 2 personer jämfört med förra säkerhetsöversikten. Det beror på att en olycka har omvärderats, eftersom det har kommit in uppgifter om att den inte inträffade på svenskt vatten och därmed inte omfattas av översikten. Överlag är det endast ett fåtal omkomna eller saknade varje år, men varje enskild händelse är förstås en tragedi. Under den redovisade perioden omkom 7 personer i sjöolyckor och 2 personer i personolyckor.

Diagram 18. Antal omkomna eller saknade efter sjö- eller personolyckor 2018–2022

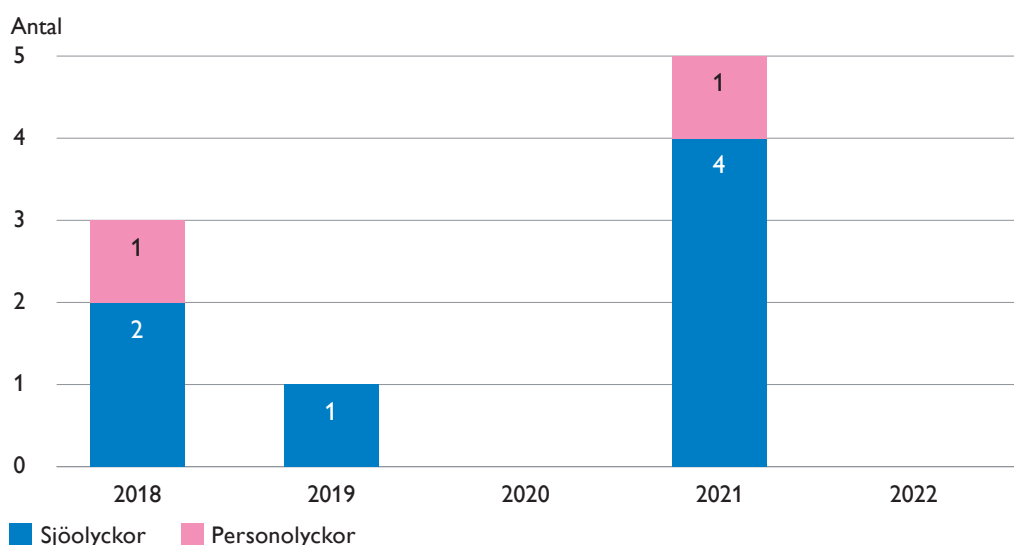
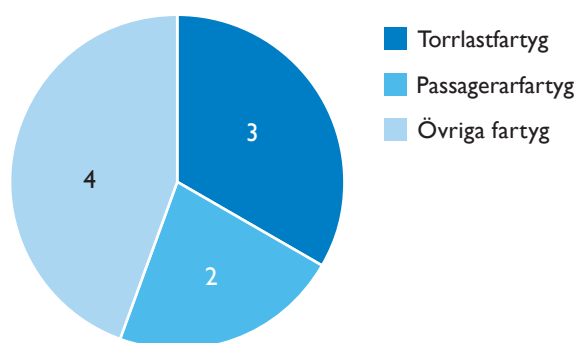


Diagram 19 visar vilka typer av fartyg som de omkomna/saknade härrör från, för åren 2018–2022. Diagrammet är en sammanslagning av sjö- och personolyckor. Totalt rör det sig om 9 omkomna eller saknade under den aktuella tidsperioden. 2022 omkom ingen person och ingen saknas efter någon olycka. Tidigare under den redovisade perioden omkom 3 personer i olyckor med torrlastfartyg, 2 personer i olyckor med passagerarfartyg och 4 personer i olyckor med fartyg av typen övrig, varav 3 på mindre arbetsfartyg i entreprenadbranschen. Några dödsolyckor för fiske- eller tankfartyg rapporterades inte in under 2018–2022.

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

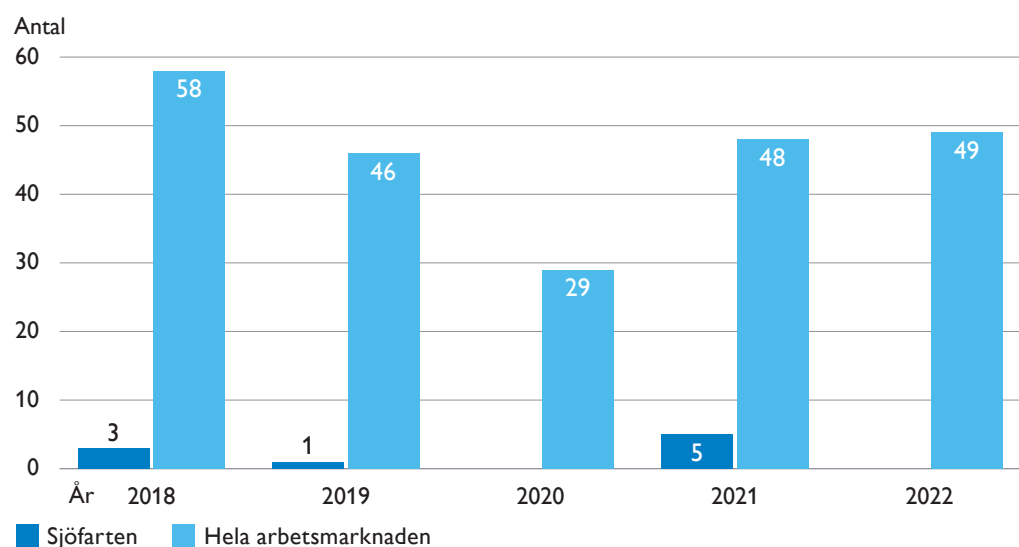
Diagram 19. Antal omkomna/saknade efter fartygstyper 2018–2022



Antalet omkomna/saknade i arbetsplatsolyckor inom yrkessjöfarten jämförs i diagram 20 med hela arbetsmarknaden¹⁶, sjöfarten inkluderad. Omkomna inom sjöfarten omfattar både ombordanställda och andra ombordvarande i tjänsten.

Hittills finns ingen konstaterad arbetsplatsolycka med dödlig utgång inom sjöfarten 2022. Däremot inträffade en händelse 2022 där en person omkom. Händelsen utreds fortfarande, och det är ännu inte klarlagt om det rör sig om en arbetsplatsolycka. Av alla som omkom i arbetsplatsolyckor tidigare redovisade år, var det mellan 2 och 10 procent som omkom inom sjöfarten.

Diagram 20. Antal omkomna/saknade i arbetsplatsolyckor inom sjöfarten jämfört med hela arbetsmarknaden 2018–2022



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

3.6 Transportstyrelsens fortlöpande sjösäkerhetsarbete

Transportstyrelsen följer regelbundet upp säkerhetsutvecklingen utifrån information om de händelser som rapporterats till oss. Vi utvärderar också säkerhetsläget med hjälp av vår olycksstatistik, utredningar från SHK och resultatet av vår tillsyn. En del av utvärderingen sker i vårt analysforum för riskbaserad tillsyn inom nationell sjöfart.

Transportstyrelsen har delegerat delar av den operativa tillsynen inom den nationella sjöfarten till Kustbevakningen (KBV): bland annat kontroll av bemanning, behörigheter och fartygscertifikat. Framför allt inriktas kontrollerna på nationella yrkesfartyg som aldrig eller sällan har blivit kontrollerade och på fartyg som haft brister tidigare. Kontrollerna omfattar även fritidsfartyg. I tabell 3 framgår antalet fartyg som KBV har kontrollerat under den senaste femårsperioden. Uppgifterna är hämtade från KBV:s årsredovisning för 2022¹⁷. Antalet kontrollerade fartyg har sjunkit sett till hela perioden och uppgick 2022 till drygt 500 stycken. Andelen som har visat brister har ökat med tiden, även om nivån har varit i stort sett densamma under de senaste tre åren. År 2022 fanns brister på en fjärdedel av de kontrollerade fartygen.

Tabell 3. Antal av Kustbevakningen kontrollerade fartyg, varav med brister, 2018–2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Kontrollerade fartyg	615	521	454	532	510
varav med brister	89	93	106	127	127
Andel med brister	14 %	18 %	23 %	24 %	25 %

Transportstyrelsen avslutade under 2022 en modernisering av reglerna för lotsplikt. De nya reglerna träder i kraft den 1 december 2023. De blir då mer riskbaserade, och det som kommer att avgöra om en lots behöver anlitas är de sammanvägda riskerna som är förknippade med fartyget respektive lotsleden i fråga. I Sverige är det enligt nuvarande regelverk krav på att anlita lots på svenskt inre vatten vid anlop till och avgång från svenska hamnar. Det nuvarande systemet har varit oförändrat i 40 år, trots att sjöfarten har fortsatt att utvecklas. Fartygen har generellt blivit säkrare, fler och större. Dessutom har farlederna blivit bättre och nya laster har tillkommit. Målet med de nya reglerna har varit att anpassa lotsplikten efter de förhållanden som faktiskt råder i lotslederna. Lederna har genomgått både en kvantitativ och en kvalitativ riskbedömning. Det innebär att alla lotsleder har bedömts på lika villkor oavsett var i landet de ligger.

Ett av regelverken för systematiskt sjösäkerhetsarbete är ISM-koden, den internationella säkerhetsorganisationskoden International Safety Management Code, som är FN:s sjöfartsorgan IMO:s internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening. Under 2022 inledde Transportstyrelsen en ISM-kampanj inom tillsynsverksamheten i syfte att se om det finns tecken på att säkerhetsorganisationen inte är fullt implementerad ombord på svenskflaggade fartyg och inom svenska rederier. Kampanjen fokuserade under året på förtöjningsoperationer, och resultatet visade att det ombord på vissa fartyg fanns tecken på bristande implementering, men att det också fanns fartyg med tecken på en väl implementerad säkerhetsorganisation. Under 2022 inspekterades 25 fartyg inom ramen för kampanjen. Transportstyrelsen fortsätter kampanjen under 2023, med fokus på vilotider.

¹⁷ https://www.kustbevakningen.se/globalassets/documents-new/om-oss/vart-uppdrag/arsredovisningar/kustbevakningens-arsredovisning-2022_dnr2022-3128.pdf



4. Fritidssjöfart

I det här kapitlet presenteras säkerhetsutvecklingen för fritidssjöfarten i form av en statistisk uppföljning av omkomna och skadade. Personer som saknas förmodas ha omkommit och räknas med bland de omkomna.

4.1 Omkomna, saknade och skadade ingår i statistiken

I vår statistik över fritidsbåtlivet ingår omkomna, saknade och skadade vid olyckor med sjösatta fritidsbåtar i Sverige. Med olycka menas händelser som sker under färd, i hamn eller på väg till eller ifrån en fritidsbåt. Även kollisioner, bränder, avgasförgiftningar och liknande händelser som kopplas till båtlivet ingår. Statistiken omfattar såväl statligt som kommunalt räddningsområde. Vi för enbart statistik över olyckor som inträffar på svenskt vatten. Svenskar som råkar ut för fritidsbåtsolyckor utomlands omfattas alltså inte.

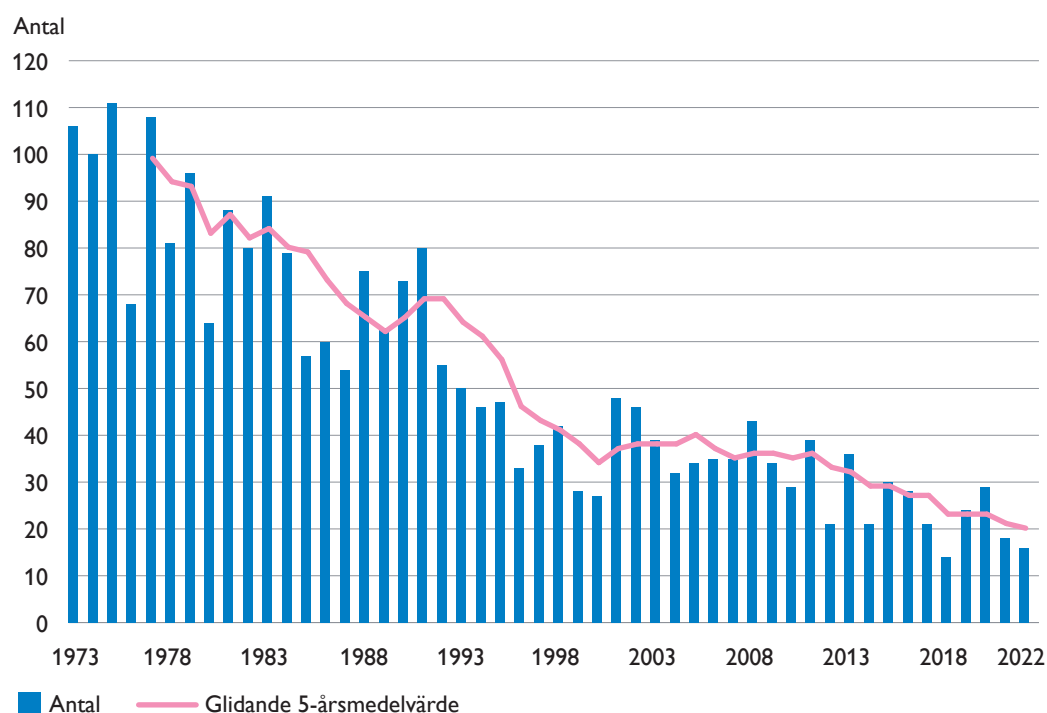
Om det inträffar en olycka vid bad från en båt, betraktas det som en badolycka och inte någon fritidsbåtsolycka. Dödsfall som primärt orsakats av sjukdom, mord eller självmord ingår inte heller i statistiken.

4.2 Antalet omkomna inom fritidssjöfarten fortsätter att minska

2022 omkom 16 personer i 15 fritidsbåtsolyckor. Antalet omkomna ligger i stort sett på samma nivå som föregående år, då 18 personer omkom. Diagram 21 visar antal omkomna och saknade inom båtlivet för åren 1973–2022 samt det femåriga glidande medelvärdet¹⁸. 2022 är ett av de tre åren med lägst antal omkomna och saknade under den redovisade 50-årsperioden. Under det senaste decenniet har utvecklingen gått mot så pass små antal att en ökning eller minskning med några få olyckor kan få relativt sett större påverkan på lägesbilden. Så små förändringar kan bero på slumpen, och ska därför tolkas med försiktighet.

¹⁸ Ett femårigt glidande medelvärde visar medelvärdet för de senaste fem åren. För 2022 visas medelvärdet för 2018–2022, för 2021 visas medelvärdet för 2017–2021 och så vidare.

Diagram 21. Antal omkomna/saknade 1973–2022



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

Det glidande medelvärdet för 2022 ligger på 20 och befäster därmed det senaste decenniets sjunkande siffror. I tabell 4 visas de glidande medelvärdena för de senaste fem åren.

Tabell 4. Femårigt glidande medelvärde för antal omkomna/saknade 2018–2022

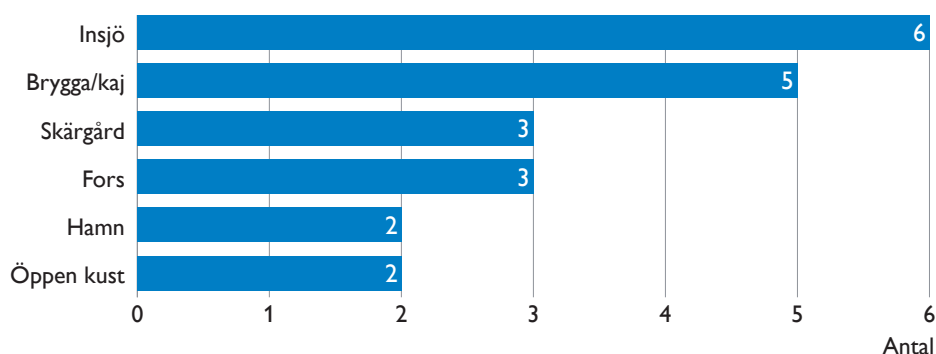
År	2018	2019	2020	2021	2022
Antal	23	23	23	21	20

4.3 Fler än hälften av de omkomna var 60 år eller äldre

Ungefär var tredje person, 6 stycken, omkom i en insjö. Det är det vanligaste farvattnet där personer omkom under 2022, se diagram 22. Vid brygga/kaj omkom 5 personer. I skärgård respektive i en fors omkom 3 personer vardera. I hamnområde respektive längs öppen kust omkom 2 personer vardera.

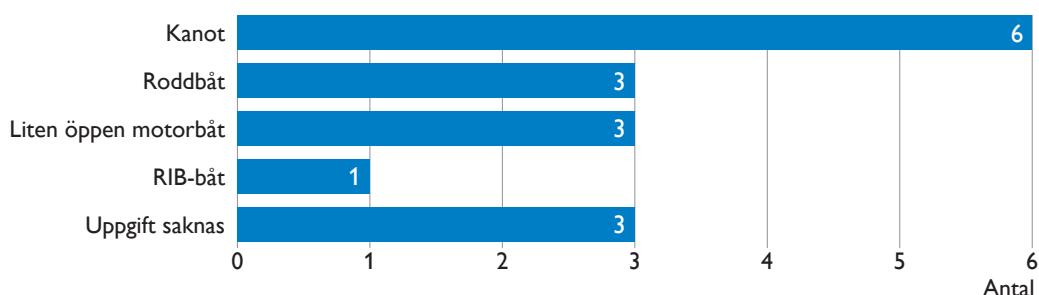
Viktigt att notera är att en och samma olycka kan räknas till flera av kategorierna. En olycka kan till exempel äga rum i en hamn längs öppen kust.

Diagram 22. Omkomna/saknade efter typer av farvatten 2022



Det var även 6 personer som omkom under kanotfärd, se diagram 23. Under färd med roddbåt eller liten öppen motorbåt omkom 3 personer vardera. En person omkom vid färd i RIB-båt. Vi saknar uppgift om båttyp för 3 av de omkomna vid tillfället för statistikframtagningen.

Diagram 23. Omkomna/saknade efter båttyp 2022



Minst 6 av de omkomna bar flytväst vid olyckstillfället och minst 7 av dem gjorde det inte. För 3 av de omkomna saknas uppgift om huruvida flytväst användes.

Vanligtvis är det åldersintervallet 60–69 år som dominerar i statistiken över omkomna och saknade. Det gäller även för 2022. Mer än hälften av de omkomna var 60 år eller äldre. Två av de omkomna tillhörde den yngsta åldersgruppen: personer under 20 år. Den yngsta personen som omkom var 18 år, och den äldsta 83. För 2 av de omkomna hade vi inga uppgifter om ålder när vi tog fram statistiken.

Samtliga omkomna var män.

Tabell 5. Antal omkomna/saknade efter åldersgrupp 2022

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

Det är framförallt under sommarmånaderna som människor omkommer i fritidsjöfarten. Tre av fyra omkomna 2022 förolyckades under sommaren. De övriga omkom antingen under våren eller under hösten. Ingen omkom i januari–mars eller i oktober–december.

Tabell 6. Antal omkomna/saknade per månad 2022

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

4.4 Sjukvården rapporterade 360 skadade

Under 2022 rapporterade sjukvården omkring 350 olyckor med personskador kopplade till fritidssjöfarten. Det är en minskning med cirka 60 rapporter jämfört med föregående år. Olycksrapporterna 2022 motsvarar ungefär 360 skadade personer, eftersom det i vissa fall var flera personer som skadades i en och samma olycka. Olyckorna inträffade längs kusterna i Region Stockholm, Blekinge, östra Skåne, Halland och Bohuslän. I övrigt fördelade sig olyckorna ganska jämnt i inlandet, med undantag för Norrland, där olyckorna till större del skedde längs kusten. Uppgifterna om aktiviteter vid olyckstillfället bedöms vara osäkra och vi väljer därför att inte redovisa dem.

Som vi beskrev i säkerhetsöversikten 2021¹⁹ trädde lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas i kraft 2021, vilket påverkade såväl insamlingen som redovisningen av uppgifter om skadade i fritidssjöfarten. Vi har fortfarande inte full rapportering i databasen och fortsatte därför under 2022 att samla in uppgifter om omkomna separat. Viktigt att notera är att Transportstyrelsen för 2022 inte har haft möjlighet att ta fram rapporter ur Strada om skador som har rapporterats av Polisen och Kustbevakningen. I takt med att fler sjukvårdsrapportörer utbildas och initiala systemsvårigheter rättas till, kommer mängden rapporter i Strada sannolikt att fortsätta öka.

4.5 Kravet på förarbevis för vattenskoter trädde i kraft

De senaste åren har användningen av vattenskotrar ökat. Nöjeskörning med vattenskotter sker ofta nära land, speciellt vid hamnar och badplatser. Sådan körning utgör en olycksrisk, och ger också upphov till störningar i form av oljud och svall, vilket påverkar djurliv och natur negativt. Den 1 maj 2022 infördes därför ett krav på förarbevis för att köra vattenskotter. För att kunna utbilda sig och skaffa ett förarbevis måste man ha fyllt 15 år. Utbildningen omfattar minst 15 timmar, och innehåller både teoretiska och praktiska moment med vattenskotter. Om en förare gör sig skyldig till allvarligt brott mot sjösäkerheten kan förarbeviset återkallas. Transportstyrelsen återkallade 37 förarbevis sommaren 2022. Enligt Polismyndigheten²⁰ minskade anmälningarna om störande körning och vårdslöshet i sjötrafik i hela landet från januari till början av augusti jämfört med samma period 2021.

¹⁹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/sakerhetsoversikt-sjofart-2021/>

²⁰ Enligt samtal med processledare hos Polismyndigheten i februari 2023.



5. Ordförklaringar

Vissa av förklaringarna utgår från diverse lagtexter, såsom Sjölagen och Lagen om undersökning av olyckor, medan andra är formulerade enbart för att förtydliga för läsarna av denna översikt.

Yrkessjöfart

Ord/uttryck

Fartygets drift

Användningen av ett fartyg som är under färd, anlöper eller avgår från hamn, lastas och lossas med mera. Användningen av ett fartyg som är upptaget på varv ingår inte.

Olycka

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

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

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

Skadad

Person som bedömts och rapporterats som skadad av befälhavaren.

Tillbud

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

Olyckors allvarlighetsgrad

Allvarlig olycka

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

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

eller en olycka som har resulterat i att

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

Förlisning

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

Mindre allvarlig olycka

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

Olyckors indelning

Personolycka

Olycka med personskada ombord som inte kan härledas till fartygets drift och således lika gärna kunde ha inträffat i land. Sjukdomsfall, mord eller självmord ingår inte.

Sjöolycka

Olycka som kan härledas till fartygets drift.

Fritidssjöfart

Ord/uttryck

Olycka

Plötslig händelse eller serie av händelser som har involverat ett sjösatt fritidsfartyg på svenskt vatten och inträffat under färd, i hamn eller på väg till eller från fritidsfartyget.

Omkommen/saknad

Omkommen eller saknad person vid olycka med fritidsbåt. Dödsfall som orsakats av sjukdom, mord, självmord eller som inträffat vid bad från båt ingår inte.

Skadad

Skadad person vid olycka med fritidsbåt. Skador som orsakats av sjukdom eller som inträffat vid bad från båt ingår inte.

Bilaga 1

Säkerhetsutveckling inom yrkessjöfarten sett över 20 år

Här finns fördjupade tabeller för åren 2003–2022. Syftet med tabellerna är att möjliggöra för läsaren att själv undersöka händelseutvecklingen över tid. Händelser som rör sjukdom, självmord och försvinnande ingår inte.

För tydlighetens skull särredovisas svenska respektive utlandsflaggade fartyg utifrån kategorierna *sjöolycka*, *tillbud till sjöolycka*, *personolycka* och *tillbud till personolycka* i olika tabeller. Transportstyrelsen har sedan 2012 haft ett fördjupat samarbete med Försäkringskassan rörande insamlingen av personolycksrapporter.

Fartygskategorierna som anges är *fiskefartyg*, *passagerarfartyg*, *tankfartyg*, *torrlastfartyg* och *övriga fartyg*. Den sistnämnda kategorin omfattar olika typer av arbetsfartyg, exempelvis bogser- och forskningsfartyg, isbrytare och pråmar.

Av matrisen här nedan framgår det vilken statistik som finns i respektive tabell.

Den som önskar mer specifik statistik är välkommen att kontakta sjoutredning@transportstyrelsen.se.

Tabellöversikt

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

Tabell 1. Tillbud till sjöolycka, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
År																		
2003	-	-	1	-	-	10	-	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-	15
2004	-	-	2	-	-	3	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	-	8
2005	-	-	2	-	-	1	-	-	2	-	-	1	-	-	2	-	-	8
2006	-	-	2	-	-	4	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	8
2007	-	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-	3	-	-	2	-	-	9
2008	-	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	7
2009	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	9
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2
2011	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	7
2012	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	6
2013	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	5
2014	-	-	2	-	-	7	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	12
2015	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	13
2016	-	-	1	-	-	22	-	-	1	-	-	-	-	-	3	-	-	27
2017	-	-	1	1	-	20	-	-	1	-	-	1	-	-	2	1	-	25
2018	-	-	2	4	-	28	-	-	2	-	-	5	-	-	5	4	-	42
2019	-	-	1	2	-	38	-	-	3	-	-	-	-	-	9	2	-	51
2020	-	-	-	1	-	27	-	-	-	-	-	3	1	-	6	2	-	36
2021	-	-	2	3	-	42	-	-	3	-	-	2	-	-	5	3	-	54
2022	-	-	2	4	-	53	-	-	3	-	-	6	2	-	37	6	-	101
Totalt	-	-	19	15	-	294	-	-	18	-	-	35	3	-	79	18	-	445

Tabell 2. Sjöolycka, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
2003	-	2	13	28	-	52	-	-	10	5	-	21	-	-	20	33	2	116
2004	-	1	13	6	-	54	1	-	14	8	-	19	-	1	25	15	2	125
2005	1	-	12	5	-	55	-	-	9	-	-	22	4	-	16	10	-	114
2006	1	1	14	21	1	43	-	-	10	14	2	12	2	1	15	38	5	94
2007	-	-	8	6	-	61	-	-	14	3	-	19	2	-	18	11	-	120
2008	-	-	13	19	2	68	1	-	3	-	-	19	-	-	22	20	2	125
2009	-	-	8	18	-	65	-	-	9	1	-	15	4	-	22	23	-	119
2010	-	-	12	30	-	67	1	-	7	-	-	17	1	-	18	32	-	121
2011	-	-	7	17	-	50	-	-	3	-	-	8	2	2	25	19	2	93
2012	2	1	7	56	-	81	2	-	6	5	-	15	8	-	19	73	1	128
2013	1	1	11	16	-	61	-	-	5	-	-	9	6	2	22	23	3	108
2014	-	2	11	19	2	99	-	-	1	2	-	8	4	1	29	25	5	148
2015	-	-	12	21	-	95	2	-	6	4	-	14	2	-	15	29	-	142
2016	1	-	13	13	1	84	1	-	4	4	-	8	3	-	19	22	1	128
2017	2	-	8	30	-	85	-	-	-	1	-	7	6	-	26	39	-	126
2018	1	-	7	17	-	82	1	-	4	1	1	10	18	-	32	38	1	135
2019	1	-	5	12	-	67	5	-	9	2	-	5	7	1	30	27	1	116
2020	-	-	17	35	-	97	1	-	4	3	-	8	1	-	23	40	-	149
2021	-	-	13	31	-	97	1	-	7	2	-	10	12	2	38	46	2	165
2022	-	-	7	20	-	103	1	-	7	1	-	7	7	-	42	30 ¹	-	167 ²
Totalt	10	8	211	420	6	1466	17	-	132	56	3	253	89	10	476	593	27	2539

1 Uppgift om fartygskategori saknas för en skadad 2022.

2 Uppgift om fartygskategori saknas för en händelse 2022.

Tabell 3. Tillbud till sjöolycka, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
År																		
2003	-	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-	5	-	-	-	-	-	9
2004	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	4
2005	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	2
2006	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
2007	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	7	-	-	-	-	-	9
2008	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	4
2009	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	5	-	-	-	-	-	6
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
2012	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	6	-	-	-	-	-	8
2013	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	-	-	-	-	3
2014	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	14	-	-	-	-	-	17
2015	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-	6
2016	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-	5	-	-	9
2017	-	-	-	-	-	4	-	-	2	-	-	7	-	-	1	-	-	14
2018	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	11	-	-	-	-	-	14
2019	-	-	-	-	-	1	-	-	3	-	-	21	-	-	-	-	-	25
2020	-	-	-	-	-	2	-	-	15	3	-	33	-	-	-	3	-	50
2021	-	-	-	1	-	3	1	-	12	3	-	29	-	-	-	5	-	44
2022	-	-	2	-	-	4	1	-	18	5	-	52	-	-	6	6	-	82
Totalt	-	-	2	1	-	22	2	-	68	11	-	204	-	-	13	14	-	309

Tabell 4. Sjöolycka, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
År																		
2003	-	-	1	2	-	2	-	-	5	-	-	44	-	-	6	2	-	58
2004	-	-	4	-	-	5	-	-	1	-	-	23	1	1	8	1	1	41
2005	-	-	3	-	-	4	-	-	7	-	-	32	-	-	2	-	-	48
2006	-	-	-	-	-	5	-	-	9	-	-	20	4	-	2	4	-	36
2007	-	-	2	-	-	6	-	-	7	-	-	22	-	-	2	-	-	39
2008	-	-	2	-	-	3	-	-	8	-	-	26	-	-	4	-	-	43
2009	-	-	3	2	-	4	-	-	3	-	6	22	-	-	3	2	6	35
2010	-	-	1	-	-	3	-	-	4	-	-	19	-	-	3	-	-	30
2011	-	2	2	-	-	4	-	-	5	1	1	35	-	-	4	1	3	50
2012	-	-	2	1	-	3	1	-	7	1	-	40	1	-	5	4	-	57
2013	-	-	1	1	1	7	-	-	3	-	-	19	-	-	4	1	1	34
2014	-	-	-	5	-	9	-	-	3	-	-	19	22	-	7	27	-	38
2015	-	-	1	-	-	3	-	-	4	3	-	26	4	4	7	7	4	41
2016	-	-	-	-	-	4	-	-	4	2	-	14	1	-	6	3	-	28
2017	-	-	1	2	-	9	1	-	7	2	-	20	-	-	3	5	-	40
2018	-	-	2	-	-	9	1	-	6	4	1	27	-	-	1	5	1	45
2019	1	-	1	-	-	5	-	-	3	8	-	18	1	-	4	10	-	31
2020	-	-	-	-	-	4	-	-	4	2	-	24	1	-	2	3	-	34
2021	-	-	1	3	-	6	-	-	1	3	1	39	2	1	5	8	2	52
2022	-	-	-	-	-	5	1	-	4	1	-	23	-	-	4	2	-	37 ³
Totalt	1	2	27	16	1	100	4	-	95	27	9	512	37	6	82	85	18	817

3 Uppgift om fartygskategori saknas för en händelse 2022.

Tabell 5. Tillbud till personolycka, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
År																		
2003	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	4
2006	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2007	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2008	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2009	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2012	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2013	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2019	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
2020	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
2021	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
2022	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	3
Totalt	-	-	-	3	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3	-	12

Tabell 6. Personolycka, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
År																		
2003	1	-	1	17	2	17	3	-	3	3	-	3	-	-	-	24	2	24
2004	1	1	2	20	-	15	1	-	1	7	-	6	2	-	2	31	1	26
2005	-	1	1	10	-	11	3	-	3	6	1	7	1	-	1	20	2	23
2006	-	-	-	12	-	10	8	-	7	12	1	13	-	-	1	32	1	31
2007	1	-	1	9	1	12	5	1	6	9	-	9	1	1	2	25	3	30
2008	2	1	3	10	1	14	5	-	6	9	1	10	1	-	1	27	3	34
2009	2	-	2	12	-	13	8	-	6	9	-	9	2	-	2	33	-	32
2010	1	-	1	18	-	20	-	-	-	7	-	8	5	-	5	31	-	34
2011	-	-	-	20	-	24	3	-	3	8	-	10	2	-	2	33	-	39
2012	-	-	-	50	-	49	2	-	2	11	-	11	2	-	2	65	-	64
2013	-	1	1	31	-	32	4	-	4	7	-	7	1	-	1	43	1	45
2014	1	-	1	25	1	26	-	-	-	10	-	10	2	-	2	38	1	39
2015	1	-	1	30	-	30	-	-	-	3	-	3	2	1	3	36	1	37
2016	-	-	-	17	-	17	2	-	2	7	-	7	2	-	2	28	-	28
2017	-	-	-	24	1	25	2	-	2	2	-	2	2	-	2	30	1	31
2018	-	-	-	74	1	74	3	-	3	1	-	1	-	-	-	78	1	78
2019	-	-	-	58	-	58	1	-	1	3	-	3	4	-	4	66	-	66
2020	-	-	-	28	-	28	3	-	3	6	-	6	4	-	4	41	-	41
2021	-	-	-	54	-	54	-	-	-	1	-	1	-	-	-	55	-	55
2022	-	-	-	59	-	57	2	-	2	2	-	2	16	-	17	79	-	78
Totalt	10	4	14	578	7	586	55	1	54	123	3	128	49	2	53	815	17	835

Tabell 7. Tillbud till personolycka, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
År																		
2003	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2006	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2007	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2008	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2009	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2012	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	1	3	-	1
2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2022	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	-	-	-	-	3
Totalt	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	3	-	1	3	-	4

Tabell 8. Personolycka, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser	Antal skadade	Antal döda	Antal händelser
År																		
2003	-	-	-	2	-	3	-	-	-	2	3	5	-	-	-	4	3	8
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	5	-	-	-	5	-	5
2005	1	2	1	-	-	-	-	-	-	4	1	5	-	2	1	5	5	7
2006	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	1	8	-	-	-	16	1	8
2007	-	-	-	-	-	-	1	-	3	1	3	3	-	-	-	2	3	6
2008	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	1	1	2
2009	1	-	1	-	1	1	-	-	-	3	-	3	-	-	-	4	1	5
2010	-	-	-	-	-	-	2	-	2	1	-	1	1	-	1	4	-	4
2011	-	-	-	2	-	2	-	-	-	2	-	3	-	-	-	4	-	5
2012	-	-	-	2	-	2	-	-	-	1	1	2	-	-	-	3	1	4
2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4	2	1	1	5	2	5
2014	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
2015	-	-	-	1	-	1	1	-	1	3	-	3	1	-	1	6	-	6
2016	-	-	-	1	-	1	3	-	3	4	-	4	-	-	-	8	-	8
2017	-	-	-	1	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	2	-	2
2018	-	-	-	1	-	1	1	-	1	1	-	1	-	-	-	3	-	3
2019	-	-	-	2	-	2	-	-	-	1	-	1	-	-	-	3	-	3
2020	-	-	-	3	-	3	-	-	-	1	-	1	-	-	-	4	-	4
2021	-	-	-	2	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	3
2022	-	-	-	3	-	3	1	-	1	1	-	1	1	-	1	6	-	6
Totalt	2	2	2	21	3	25	9	-	11	51	10	52	5	3	5	88	18	95

