



Säkerhetsöversikt

Sjöfart 2023

© **Transportstyrelsen**

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSS 2024-83

ISBN

Författare Sektionen för analys

Månad År Juni 2024

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

FÖRORD	2
Aktivt och systematiskt arbete behövs för att uppnå de transportpolitiska målen	2
Omkomna inom fritidssjöfarten ökade	2
Tematillsyn av säkerhetskultur har blivit uppskattat	2
1. INLEDNING	3
1.1 Transportstyrelsens informationsarbete syftar till att höja säkerhetsmedvetandet	3
1.2 Stort mörkertal i rapporteringen avseende yrkessjöfarten	4
2. SAMMANFATTNING AV SÄKERHETSUTVECKLINGEN	6
3. YRKESSJÖFART	8
3.1 Sjösäkerhetsplanen visar hur myndigheten konkret arbetar med sjösäkerhet	8
3.2 Rederier måste ha ett fungerande internt rapporteringssystem	8
3.3 Fortsatt många rapporterade händelser 2023 sett ur ett historiskt perspektiv	9
3.4 Sjöolyckor kan härledas till fartygets drift	12
3.4.1 Antalet fartyg som rapporterade fler än en sjöolycka var 29	12
3.4.2 De mindre allvarliga sjöolyckorna utgör 83 procent	14
3.4.3 Var tredje sjöolycka inträffade under sommaren	15
3.4.4 Det finns kluster av maskinhaverier i Göteborg och Bohuslän	17
3.4.5 Var tredje sjöolycka inträffade i hamnområde	19
3.4.6 Svenskflaggade fartyg stod för 81 procent av sjöolyckorna	19
3.4.7 Nästan hälften av sjöolyckstillbudet är maskinhaverier som omedelbart åtgärdas ...	20
3.4.8 Var fjärde sjöolycka bedöms primärt bero på tekniskt fel i utrustningen	22
3.5 Kommunikation, organisation och rutiner bedöms ha orsakat mer än hälften av personolyckorna 2023	23
3.6 Ett uppdrag att föreslå regler kring regionala skyddsombud	31
4. TRANSPORTSTYRELSENS FORTLÖPANDE SJÖSÄKERHETSARBETE	33
4.1 Kustbevakningen kontrollerade 490 fartyg under 2023	33
4.2 Mellan 14 och 20 procent av olyckorna och tillbudet har lett till en inspektion	33
4.3 Transportstyrelsen utför tematillsyn av säkerhetskultur	34
4.4 Se över din uppblåsbara flytväst	34
5. FRITIDSSJÖFART	36
5.1 Alla dödsolyckor med sjösatta fritidsbåtar på svenskt vatten ingår i statistiken	36
5.2 Antalet omkomna inom fritidssjöfarten ökade till 21 personer 2023	36
5.3 Hälften omkom i en insjö	37
5.4 Ungefär 340 personer rapporterades skadade i fritidssjöfarten	40
6. ORDFÖRKLARINGAR	41
Yrkessjöfart	41
Fritidssjöfart	42
BILAGA 1	43
Säkerhetsutveckling inom yrkessjöfarten sett över 20 år	43
Tabellöversikt	43



Förord

Gunnar Ljungberg

Förord

I Transportstyrelsens sjösäkerhetsöversikt för år 2023 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 yrkessjöfarten visar ett gott resultat utan omkomna 2023 och med färre rapporterade skadade än föregående år. Inom fritidssjöfarten har antalet omkomna ökat något.

Aktivt och systematiskt arbete behövs för att uppnå de transportpolitiska målen

I den här översikten redovisar Transportstyrelsen säkerhetsutvecklingen inom sjöfarten, med fokus på 2023. Ombord på yrkesfartyg rapporteras fortfarande drygt hundratalet skadade varje år, förutom 2020 när Covid-19-pandemin bröt ut och färre skador rapporterades. Antalet rapporterade skador 2023 är i nivå med genomsnittet för de senaste fem åren. Det är mycket positivt att ingen person omkom eller saknas efter olycka under 2023. Det är också andra gången under en femårsperiod som det inträffar.

Transportstyrelsen arbetar för att successivt minska antalet som skadar sig eller omkommer inom sjöfarten och vi hoppas att vi kommer att se en sådan trend under de kommande åren. Arbetet har också en tydlig koppling till de transportpolitiska målen som är satt av regeringen. För att uppnå målet krävs det att sjöfarten arbetar aktivt och systematiskt med sjösäkerhet och arbetsmiljö. I det arbetet ingår att ha ett fungerande rapporteringssystem för både sjö- och personolyckor. Det är därför viktigt att branschen känner till att olyckorna ska rapporteras till Transportstyrelsen, och inte till Arbetsmiljöverket.

Omkomna inom fritidssjöfarten ökade

Det preliminära antalet omkomna eller saknade inom fritidssjöfarten under år 2023 är 21, vilket är en ökning med 5 personer sedan det föregående året. Sett till de senaste åren ligger antalet ändå inom en normal variation och på längre sikt är 21 omkomna relativt få, även om varje enskild händelse är tragisk. 2023 års siffra innebär också att det femåriga glidande medelvärdet ökar något. Det relativt stabila läget när det gäller antalet omkomna presenterar utmaningar för att uppnå det transportpolitiska målet om halverat antal omkomna till 2030 från medelvärdet åren 2017-2019. För att uppfylla målet krävs att högst 10 personer omkommer 2030 inom både yrkes- och fritidssjöfarten sammantaget. Transportstyrelsen fortsätter samarbetet med båtlivets organisationer och utövare inom sjösäkerhetsrådet för att stärka säkerheten för allmänheten till sjöss.

Tematillsyn av säkerhetskultur har blivit uppskattat

Transportstyrelsen utför numera så kallade tematillsyner av säkerhetskultur. Den här sortens tillsyn innebär att vi fördjupar oss i en viss del av branschen inom ett trafikslag för att hitta vad som fungerar bra och vad som kan förbättras. Under 2023 inledde vi en sådan tematillsyn av säkerhetskulturen hos några svenska rederier som kör charterturer omkring Svalbard. Det har fallit väl ut och varit rederierna till hjälp i sitt fortsatta arbete med det systematiska sjösäkerhetsarbetet. Vi hoppas kunna hitta fler liknande samarbeten framöver som kan stärka säkerheten ytterligare i sjöfartsbranschen.

Gunnar Ljungberg
Sjö- och luftfartsdirektör



1

Inledning

1. Inledning

Transportstyrelsen redogör varje år för sjösäkerhetsutvecklingen genom att presentera ett antal säkerhetsnyckeltal. Den här översikten visar utvecklingen inom yrkes- och fritidssjöfarten med fokus på år 2023. Översikten bygger på uppgifter som skickats in från fartyg och rederier, men även på uppgifter som inhämtats via vår egen datainsamling och via samarbeten med andra myndigheter.

Inom yrkessjöfarten är det ytterst befälhavare som, enligt sjölagen och Transportstyrelsens föreskrifter, är skyldiga att rapportera tillbud och olyckor¹. När det gäller personskador finns en skyldighet att informera Transportstyrelsen. Myndigheten har ett tillsynsansvar för arbetsmiljön inom sjöfarten motsvarande det som Arbetsmiljöverket har för övriga arbetsmarknaden. Andra aktörer, såsom ombordanställda eller allmänheten, är givetvis välkomna att rapportera händelser som de anser att Transportstyrelsen bör få kännedom om. Genom omvärldsbevakning, tips, samverkan med andra myndigheter och våra egna inspektörer får vi kännedom om händelser som inte självmant har rapporterats av befälhavare. Vi begär då in rapporter i efterhand.

Fritidssjöfarten har inga krav på generell händelserapportering, däremot är det obligatoriskt för vissa akutmottagningar, Polisen och Kustbevakningen att registrera en olycka med en sjösatt fritidsbåt, om olyckan har lett till personskada eller dödsfall². Även när det gäller fritidssjöfarten arbetar Transportstyrelsen med omvärldsbevakning och utbyter information med andra myndigheter och organisationer.

Ett av Sveriges transportpolitiska etappmål³ under hänsynsmålet säger att antalet omkomna till följd av trafikolyckor ska halveras och att antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2030. Utgångsvärdet för etappmålet är medelvärde av utfallen åren 2017, 2018 och 2019, vilket innebär att antalet omkomna ska vara högst 10 stycken år 2030 för att etappmålet ska uppfyllas. När det gäller antalet allvarligt skadade går det dessvärre inte att beräkna något utgångsvärde, eftersom det inte finns tillräckliga data för detta. Trafikanalys har i uppdrag att följa upp utvecklingen av de transportpolitiska målen. I sin senaste uppföljning redogör de för läget vad gäller sjöfartens etappmål⁴.

1.1 Transportstyrelsens informationsarbete syftar till att höja säkerhetsmedvetandet

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 inom yrkessjöfarten till Statens haverikommission (SHK) – den myndighet som har ansvaret för att genomföra olycksutredningar inom sjöfarten. Vi sprider även vidare

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

⁴ <https://www.trafa.se/globalassets/pm/2024/pm-2024-4-maluppfoljningens-indikatorer-och-matt-2024.pdf>

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 med material till San-Nytt⁵, som är ett informationsblad som skickas ut av Sjöfartens arbetsmiljönämnd några gånger om året
- genomföra riktade kampanjer om aktuella ämnen
- återkoppla till branschen efter genomförda tematillsyner
- föreläsa om rapportering⁶ hos utbildningsanordnare
- anordna Sjöfartsseminarium
- informera på vår webbplats och i andra kanaler.

Syftet med Transportstyrelsens informationsarbete är dels att höja säkerhetsmedvetandet, dels att stärka säkerhetskulturen inom både yrkes- och fritidssjöfarten. Olycksstatistiken utgör en grund för att planera säkerhetshöjande åtgärder och informationskampanjer. Befälhavarna och övriga ombordanställda uppmuntras att rapportera fler händelser, så att rapporteringen ökar inom yrkessjöfarten. Resultatet från analysarbetet kommuniceras till både branschorganisationer och utövare inom fritidssjöfarten.

1.2 Stort mörkertal i rapporteringen avseende yrkessjöfarten

Statistiken för 2023 och en del av 2022 bygger på preliminära uppgifter som senare kan komma att ändras. All redovisad statistik för åren före 2022 kan dock betraktas som slutlig. Viss statistik om fritidssjöfarten kan vi inte redovisa, eftersom en betydande del av omständigheterna kring olyckorna ännu är oklara.

Inom yrkessjöfarten används databasen Sjöolyckssystemet. Rapporteringsskyldigheten omfattar samtliga tillbud och olyckor med svenskregistrerade fartyg samt händelser som har inträffat inom svenskt territorialvatten oavsett fartygets flagg. I slutet av 2023 införde vi möjligheten att även registrera avvikelser i databasen. Med avvikelser menas sådana händelser eller tillstånd av främst teknisk eller organisatorisk karaktär som inte direkt har resulterat i något tillbud eller någon olycka. De ingår ännu inte i redovisningen i denna översikt, eftersom endast ett fåtal avvikelser hittills har registrerats.

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. Den statistik som publiceras i den här översikten återspeglar den information som vi hade tillgång till i februari–april 2024. För 2022 har statistiken ändrats jämfört med den förra översikten, till följd av en betydande mängd sent inkomna rapporter.

⁵ <https://san-nytt.se/tidningsarkiv/>

⁶ För kontakt om en sådan föreläsning, skriv till sjoutredning@transportstyrelsen.se

Vi räknar antalet händelser baserat på inblandade fartyg, inte antalet händelser i sig. Det här gör till exempel att en kollision mellan två yrkesfartyg redovisas som två händelser i statistiken.

En del av rapporteringen till Transportstyrelsen rör personskador. Vissa av de händelserna rapporteras till Arbetsmiljöverket och vissa till Transportstyrelsen. Det är delvis samma händelser som inkommer till de bägge myndigheterna. Det korrekta är att rapportera dem till Transportstyrelsen, eftersom vi är tillsynsansvarig myndighet för arbetsmiljön inom sjöfarten.⁷

Transportstyrelsen är av den uppfattningen att det finns ett stort mörkertal i rapporteringen avseende yrkessjöfarten – ett mörkertal som framför allt gäller vissa fartygssegment. Det gäller i vissa fall även sjöolyckor som skulle kunna kategoriseras som allvarliga, vilket är oroande. Vår uppfattning om mörkertalet baseras på att vi i vårt uppsökande arbete återkommande får information om olyckor som inte har rapporterats till oss. Mörkertalet leder till att den statistik som vi redovisar ger en begränsad bild av verkligheten.

Inom fritidssjöfarten rapporteras information om skadade och omkomna i databasen Strada. Rapporterna kommer från vissa vårdgivare, Polisen och Kustbevakningen. Transportstyrelsen samverkar även med andra myndigheter, såsom Sjöfartsverket och Polisen, för att inhämta uppgifter om omkomna. 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 inte.

Säkerhetsöversikten är indelad i sex kapitel. I kapitel 2 sammanfattas säkerhetsutvecklingen, i kapitel 3 redovisas statistik för yrkessjöfarten, i kapitel 4 Transportstyrelsens fortlöpande sjösäkerhetsarbete, i kapitel 5 statistik för fritidssjöfarten och i kapitel 6 finns ordförklaringar. Fördjupade tabeller över händelser inom yrkessjöfarten för åren 2004–2023 presenteras i bilaga 1.

⁷ Enligt 1 kap. 2§ Arbetsmiljölagen (1977:1160), https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/arbetsmiljolag-19771160_sfs-1977-1160/#K3



2

Sammanfattning av säkerhetsutvecklingen

2. Sammanfattning av säkerhetsutvecklingen

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

- *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 avvärs i tid, kan utvecklas till en olycka.

Utifrån tabell 1 kan man bland annat konstatera att

- rapporteringen av sjöolyckor inom yrkessjöfarten 2023 låg på en högre nivå än genomsnittet för 2018–2022, däri inkluderat de rapporterade allvarliga olyckorna
- de inrapporterade sjöolyckstillbuden var 58 procent fler än det årliga genomsnittet för 2018–2022: 164 jämfört med 104
- antalet rapporter om skadade personer var något mindre än genomsnittet för 2018–2022: 103 jämfört med 113.
- något färre personolyckor rapporterades 2023 jämfört med genomsnittet för 2018–2022
- de rapporterade personolyckstillbuden ökade betydligt, men från en låg nivå
- ingen omkom eller saknas efter någon olycka under 2023.

Att personer skadas förekommer såväl i sjöolyckor som i personolyckor.

De unika rapporterade fartygen var 19 procent fler 2023 jämfört med det årliga genomsnittet för de föregående fem åren. 2023 rapporterade de tillsammans in 469 händelser, jämfört med 538 händelser under 2022.

Inom fritidssjöfarten var dödsolyckorna lika många som genomsnittet för åren 2018–2022, 19 stycken, och antalet omkomna eller saknade i stort sett i nivå med genomsnittet. Antalet dödsolyckor och antalet omkomna är i hög grad relaterade till varandra. Varje enskild dödsolycka kan omfatta flera omkomna, men i de flesta dödsolyckor i Sverige omkommer en person.

Tabell 1. Nyckeltal 2023 ställda mot medelvärden för de fem föregående åren

Yrkessjöfart				Fritidssjöfart			
	2023	Medelvärde 2018–2022	Ökning/ minskning		2023	Medelvärde 2018–2022	Ökning/ minskning
Sjöolyckor	229	193	↑	Dödsolyckor	19	19	=
Allvarliga sjöolyckor	38	28	↑	Omkomna eller saknade	21	20	↑
Sjöolyckstillbud	164	104	↑				
Personolyckor	64	69	↓				
Allvarliga personolyckor	16	19	↓				
Personolyckstillbud	12	2	↑				
Omkomna eller saknade	0	2	↓				
Skadade	103	113	↓				
Unika rapporterade ⁸ fartyg	314	263	↑				

Rapporteringen inom yrkessjöfarten har de senaste åren ökat markant. Det behöver inte vara något tecken på att säkerhetsläget har försämrats, utan kan tyda på att branschens säkerhetsarbete fungerar bättre, så att fler av de händelser som inträffar rapporteras och mörkertalet på så sätt minskar. Det är framförallt rapporteringen av tillbud och mindre allvarliga sjöolyckor som har ökat. Antalet allvarliga sjöolyckor ligger preliminärt på en högre nivå jämfört med genomsnittet för de föregående fem åren. Betraktar man de enskilda åren var för sig ligger ändå 2023 inom en naturlig variation. Antalet allvarliga personolyckor ligger i nivå med genomsnittet. Rapporteringen av personolyckstillbud var under 2023 betydligt högre än genomsnittet.

Den över tid 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 i nästa säkerhetsöversikt.

Inom vissa segment av den svenska sjöfarten finns fortfarande en betydande underrapportering. Där behöver vi som myndighet fortsätta betona vikten av en god säkerhetskultur och ett gott systematiskt sjösäkerhetsarbete.

Antalet dödsolyckor och omkomna inom fritidssjöfarten 2023 var i nivå med genomsnittet för de föregående fem åren. Det var 5 personer fler som omkom 2023 jämfört med 2022.

⁸ Rapporterna får Transportstyrelsen direkt från fartygen, genom vår egen omvärldsbevakning och uppsökande verksamhet eller från andra myndigheter.



3

Yrkessjöfart

3. Yrkessjöfart

Det här kapitlet inleds med en presentation av Transportstyrelsens systematiska sjösäkerhetsarbete inom yrkessjöfarten. Sedan presenteras vilka regler som gäller för rederiernas säkerhetsledningssystem och hur vi kontrollerar efterlevnaden av dem. Därefter följer en redovisning av säkerhetsutvecklingen inom den yrkesmässiga sjöfarten i form av en statistisk uppföljning. Kapitlet avslutas med en beskrivning av ett regeringsuppdrag om regionala skyddsombud.

3.1 Sjösäkerhetsplanen visar hur myndigheten konkret arbetar med sjösäkerhet

Transportstyrelsen har tagit fram ett sjösäkerhetsprogram för Sverige⁹. Programmet visar hur de olika delarna av Sveriges sjösäkerhetsarbete samverkar, och dess syfte är att på ett strukturerat sätt visa hur vi bedriver arbetet och ständigt förbättrar det. Programmet åskådliggör också hur vi arbetar i förhållande till svensk och internationell rätt.

Transportstyrelsen har även en sjösäkerhetsplan, som visar hur vi mer konkret arbetar med sjösäkerhet. Planen ger en överblick över risker och åtgärder samt ingår i det systematiska arbetet med att nå det transportpolitiska etappmålet om trafiksäkerhet. Sjösäkerhetsplanen uppdateras varje år.

3.2 Rederier måste ha ett fungerande internt rapporteringssystem

För att uppnå en god säkerhetskultur krävs en etablerad rapporterande kultur, där det finns incitament att våga rapportera och att lärdomar dras av de rapporterade händelserna.

Som med all verksamhet finns det säkerhetsrisker även inom sjöfartsverksamhet. Det finns krav på rederiorganisationer att leda verksamheten genom så kallade säkerhetsledningssystem. Organisationerna ska inom sina ledningssystem identifiera och minimera riskerna till en acceptabel nivå.

Beroende på rederiverksamhetens karaktär finns tre olika kravbilder: krav i ISM-koden som har införlivats i Förordning (EG) nr 336/2006, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:1) om säkerhetsorganisation på rederier och fartyg som inte omfattas av Förordning (EG) nr 336/2006 och krav på systematiskt sjösäkerhetsarbete för fartyg i nationell sjöfart enligt Transportstyrelsens föreskrift (TSFS 2017:26).

Ett säkerhetsledningssystem ska garantera att åtgärder som är nödvändiga för att hålla säkerheten på en acceptabel nivå vidtas inom en struktur där det framgår vem som gör vad. Därutöver ska rederiorganisationen säkerställa att den uppnådda sjösäkerheten ständigt övervakas och ständigt arbeta för att höja den. Ansvaret för detta arbete ska ligga direkt under den högsta ledningen och säkerhetsledningssystemet ska hållas ihop av ett fungerande internt rapporteringssystem.

Granskning av säkerhetsledningssystem och kvalitetssystem på rederier och fartyg ingår i Transportstyrelsens normala tillståndsprövnings- och tillsynsarbete. Det betyder att rederiorganisationer måste ha ett fungerande internt rapporteringssystem för att få tillstånd att bedriva verksamhet. Vid tillsyn granskar vi systemets fortsatta lämplighet. Avsaknad av

⁹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/sjosakerhetsprogram-for-sverige/>

interna rapporteringssystem leder till att myndigheten inte utfärdar nya tillstånd och inte förlänger giltigheten för existerande tillstånd.

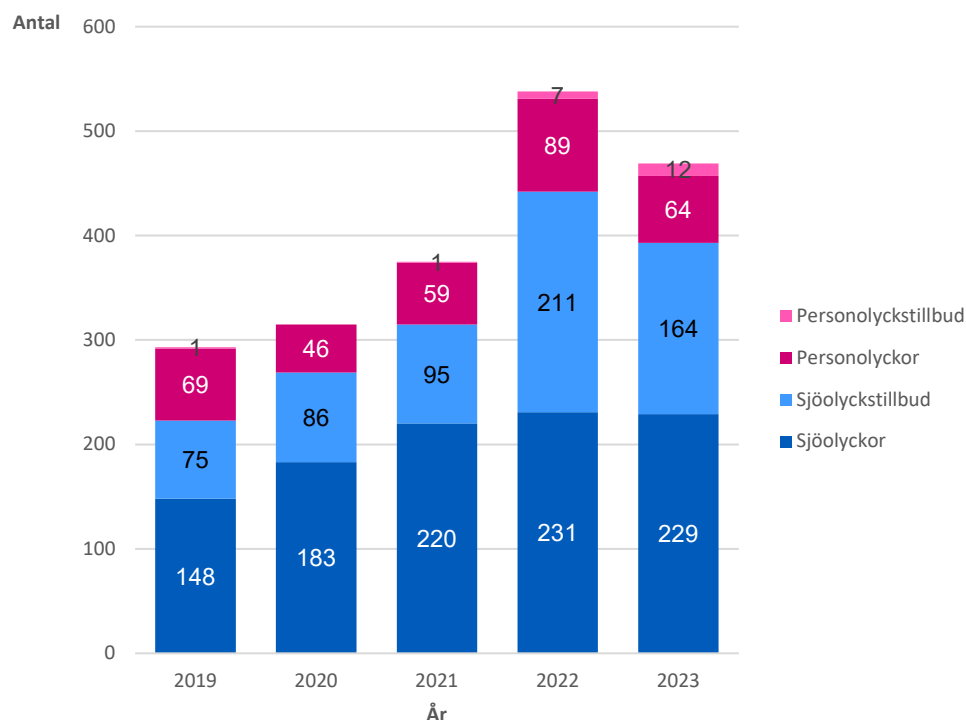
För att kunna bedöma implementering av ISM-koden utför Transportstyrelsen sedan några år, genom bland annat delegation till erkända organisationer, koncentrerade inspektionsteman, vilket också tas upp i sjösäkerhetsplanen.

3.3 Fortsatt många rapporterade händelser 2023 sett ur ett historiskt perspektiv

Diagram 1 visar antalet händelser, uppdelade per kategori, som rapporterades in mellan 2019 och 2023. Färre händelser rapporterades in 2023 än under året innan, 469 jämfört med 538. Antalet rapporterade händelser 2022 var det största sedan data började registreras i Sjöolyckssystemet 1985 och antalet 2023 är det näst största.

För år 2023 kan vi notera att antalet rapporterade sjöolyckor är jämbördigt med antalet från 2022. Antalet var fortsatt högre än 2019 och 2020. Vi konstaterar också att antalet rapporterade sjöolyckstillbud minskade under 2023, men att det fortfarande var betydligt högre än under 2019–2021. Även de rapporterade personolyckorna minskade i antal och återgick till ungefär samma nivåer som 2019 och 2021. De rapporterade personolyckstillbuden har ökat, men det handlar fortfarande om låga antal och förändringen ska därför tolkas med försiktighet.

Diagram 1. Antal rapporterade sjöolyckor, sjöolyckstillbud, personolyckor och personolyckstillbud 2019–2023



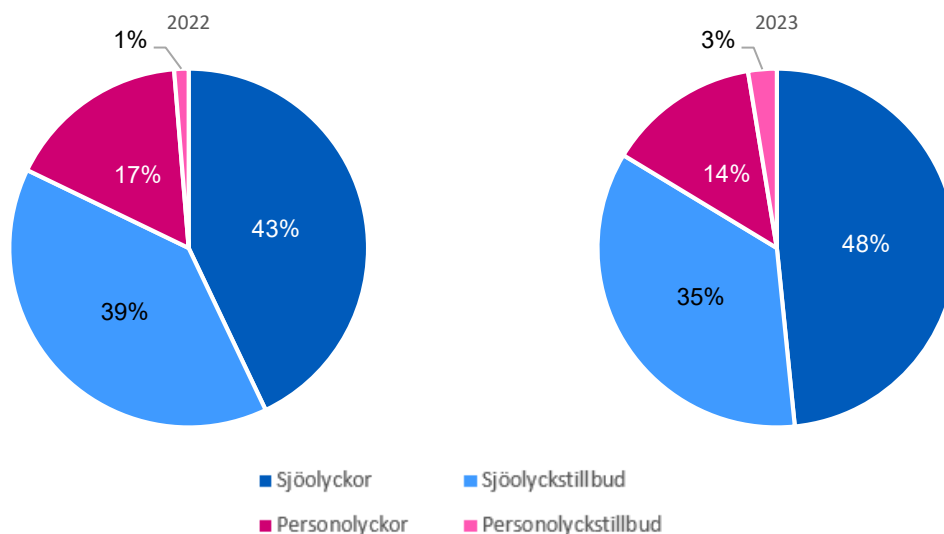
Det ökade antalet rapporterade händelser 2022–2023 jämfört med tidigare beror till viss del på vårt utökade samarbete med statliga rederier. Även utan rapporter från dessa aktörer har dock rapporteringen ökat, framför allt 2022 och i mindre utsträckning 2023. I ett tioårigt perspektiv ser vi tecken på att intresset och förståelsen för betydelsen av en fungerande händelserapportering och säkerhetskultur har ökat inom delar av branschen. Det ser vi genom

att antalet rapporterade mindre allvarliga sjöolyckor och sjöolyckstillbud har haft en uppåtgående trend. I bilaga 1 finns statistik för de senaste 20 åren, där trenden för tillbudena kan utläsas.

Antalet rapporterade personolyckor minskade 2023 jämfört med 2022 och återgick därmed till en nivå i linje med tidigare år. Att antalet personolyckor var mindre 2020 får ses i ljuset av att passagerarsjöfarten var kraftigt begränsad till följd av pandemin. Antalet rapporterade personolyckstillbud har fortsatt att öka under 2023, men är fortfarande litet jämfört med övriga händelser. En anledning till att rapporterna är så få kan vara att branschen inte är medveten om att sådana tillbud ska rapporteras. Det är viktigt att skicka rapporterna om personolyckor och personolyckstillbud direkt till oss såsom tillsynsansvariga för arbetsmiljön inom sjöfarten.

Diagram 2 visar hur de inrapporterade händelserna för 2022 och 2023 fördelas procentuellt mellan kategorierna sjöolyckor, sjöolyckstillbud, personolyckor och personolyckstillbud. Andelen inrapporterade personolyckstillbud är liten, vilket troligast beror på kraftig underrapportering. Andelen sjöolyckor har ökat något, från 43 till 48 procent mellan 2022 och 2023. Den större andelen sjöolyckor beror på att de övriga kategorierna tillsammans har minskat i antal. Som framgår av diagram 1 har sjöolyckorna inte ökat något antalsmässigt.

Diagram 2. Procentuell fördelning av rapporterade händelsetyper 2022–2023



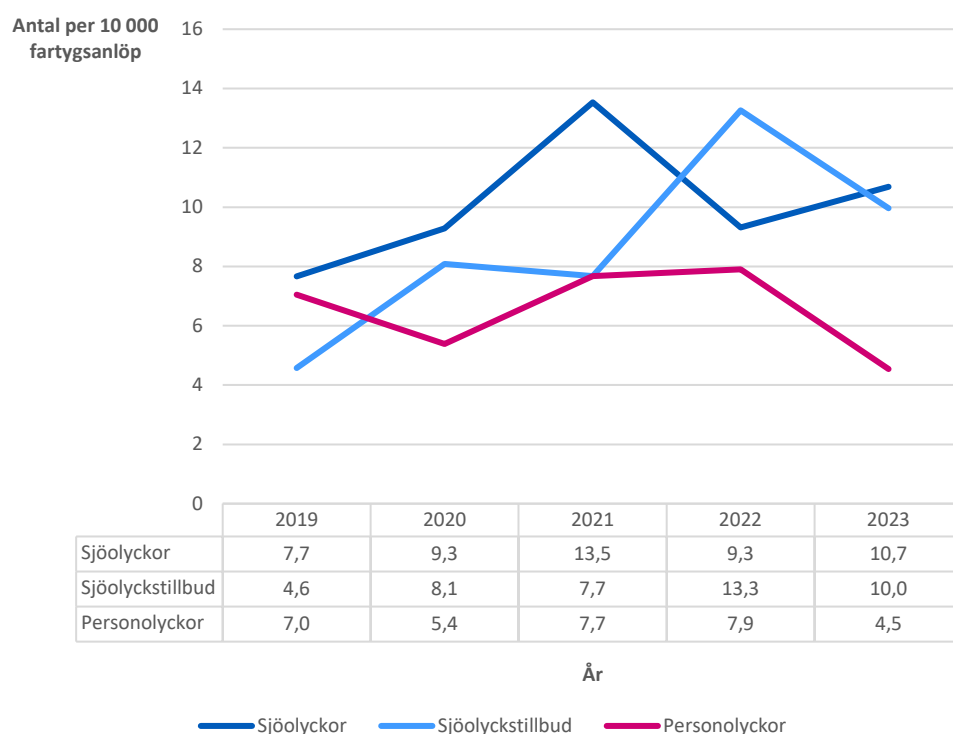
Utvecklingen av antalet rapporterade händelser kan också studeras i ljuset av fartygstrafiken och antalet svenskregistrerade handelsfartyg. Diagram 3 visar olyckorna och tillbudena justerade efter antalet anlöp¹⁰ till svenska hamnar. Statistiken över anlöp består av uppgifter från Trafikanalys. Inom den svenska sjöfarten finns en betydande skärgårdstrafik, som inte ingår i antalet anlöp. Inte heller fartyg som tillhör statliga rederier ingår. Transportstyrelsen har i jämförelsen med anlöpen 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

¹⁰ Statistiken över fartygsanlöp 2023 är hämtad från Sveriges officiella statistik, Sjötrafik 2023 kvartal 4, tabell 1.1: <https://www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/>. Statistiken över fartygsanlöp 2019–2022 är hämtad från Sjötrafik 2022, tabell 1 enligt samma länk.

Sverige. De bedöms vara få till antalet och därför påverka statistiken marginellt. Alla redovisade år är justerade på detta sätt i denna översikt.

Trenden är en betydande ökning av rapporteringen av sjöolyckstillbud per anlop under perioden, även om en minskning skedde 2023. De uppgick då till 10 per 10 000 fartygsanlop, vilket kan jämföras med 13,3 år 2022 och 4,6 år 2019. Även de rapporterade sjöolyckorna och personolyckorna har fluktuerat under senare år. Att antalet rapporterade sjöolyckor per anlop har ökat är tydligt sett till hela perioden, även om en tillfällig tillbakagång syns 2022. Uppgången mellan 2019 och 2020 bygger inte på någon ökning av antalet rapporterade sjöolyckor, utan kan i sin helhet hänföras till ett sjunkande antal anlop till svenska hamnar: nästan 81 000 jämfört med nästan 67 000. När det gäller rapporterade personolyckor per anlop finns en tendens till minskning sett till perioden som helhet, även om det enbart är 2020 och 2023 som ligger på en lägre nivå än övriga år. 2023 rapporterades 4,5 personolyckor per 10 000 anlop, vilket är färre än under Covid-19-pandemin.

Diagram 3. Antal rapporterade olyckor och tillbud per 10 000 fartygsanlop till svenska hamnar 2019–2023

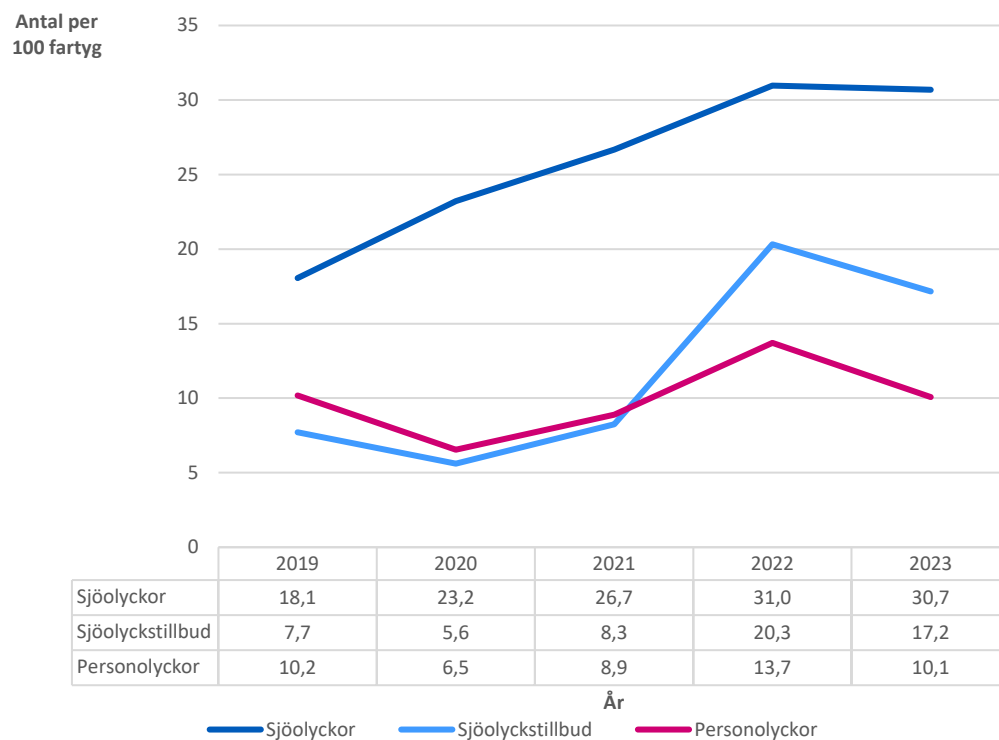


Av diagram 4 framgår antal rapporterade olyckor och tillbud angivna per 100 svenskregistrerade handelsfartyg¹¹. Transportstyrelsen baserar den här jämförelsen enbart på olyckor och tillbud som har inträffat med svenskregistrerade fartyg. Antalet rapporterade sjöolyckor per 100 fartyg var 2023 i stort sett oförändrat jämfört med föregående år och uppgick till 30,7. Det innebär att den stigande utvecklingen sedan 2019 stannade av. De rapporterade sjöolyckstillbuden visar också en stigande trend under perioden, där antalet mer än fördubblades mellan 2021 och 2022. För 2023 sjönk däremot antalet till 17,2. De

¹¹ Statistiken över svenskregistrerade handelsfartyg är hämtad från Sveriges officiella statistik, Fartyg 2023 – svenska och utländska fartyg i svensk regi, tabell 2.1 och 2.2: <https://www.trafa.se/sjofart/fartyg/>

rapporterade personolyckorna uppgick 2023 till 10,1, vilket också är en tillbakagång. Minskningen till 6,5 personolyckor per 100 fartyg år 2020 beror sannolikt på pandemin.

Diagram 4. Antal rapporterade olyckor och tillbud per 100 svenskregistrerade handelsfartyg 2019–2023



3.4 Sjöolyckor kan härledas till fartygets drift

Med *sjöolycka* avses en olycka som kan härledas till fartygets drift. En sjöolycka är inte detsamma som ett *sjöolyckstillbud*, som, om den inte avväjts i tid, 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 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 händelsetyper
- antalet olyckor efter initiala händelsetyper och konsekvenshändelsetyper
- antalet olyckor efter orsaker.

3.4.1 Antalet fartyg som rapporterade fler än en sjöolycka var 29

Diagram 5 visar antalet rapporterade sjöolyckor jämfört med antalet unika sjöolycksrapporterande fartyg. 29 fartyg rapporterade fler än en sjöolycka under 2023, motsvarande antal under 2022 var 27. Som mest rapporterade ett och samma fartyg 6 olyckor

under 2023. Genomsnittligt antal rapporter om sjöolycka per rapporterande fartyg var 1,20, jämfört med 1,17 under 2022.

Diagram 5. Antal rapporterade sjöolyckor jämfört med antalet rapporterande¹² fartyg 2019–2023

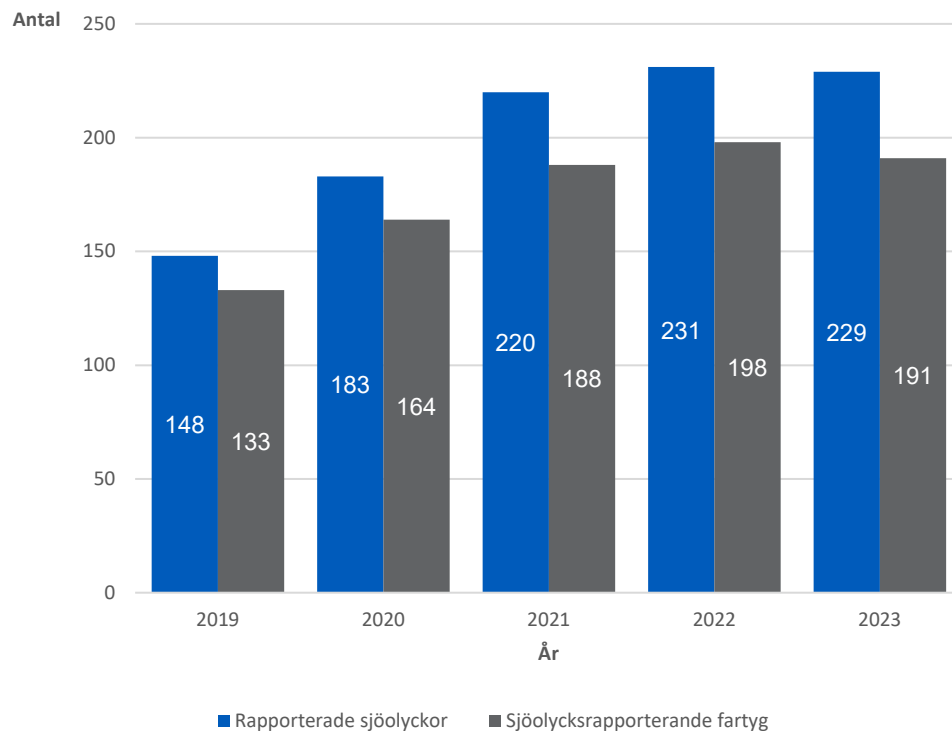
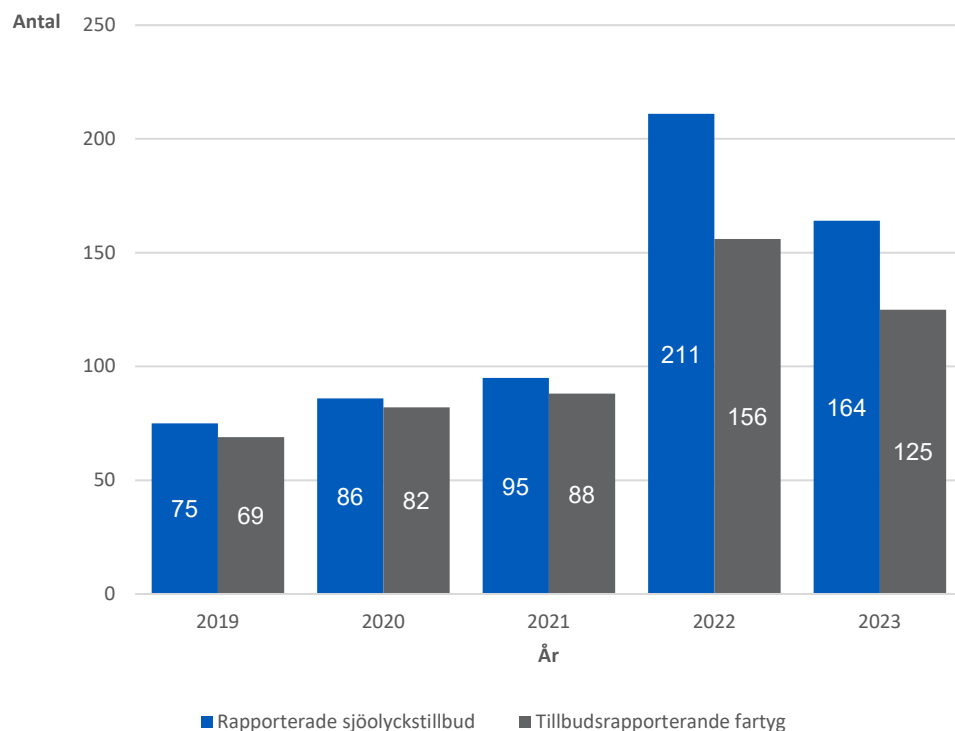


Diagram 6 presenterar en jämförelse mellan rapporter om sjöolyckstillbud och unika rapporterande fartyg. 16 fartyg rapporterade under 2023 fler än ett tillbud, motsvarande antal under 2022 var 35. Det fartyg som rapporterade flest sjöolyckstillbud under 2023 stod för 8 rapporter, vilket är ett tecken på en god rapporteringskultur. Genomsnittligt antal rapporterade sjöolyckstillbud var 1,31 under 2023, jämfört med 1,35 under 2022.

¹² Rapporterna får Transportstyrelsen direkt från fartygen, genom vår egen omvärldsbevakning och uppsökande verksamhet eller från andra myndigheter.

Diagram 6. Antal rapporterade sjöolyckstillbud jämfört med antalet rapporterande¹³ fartyg 2019–2023



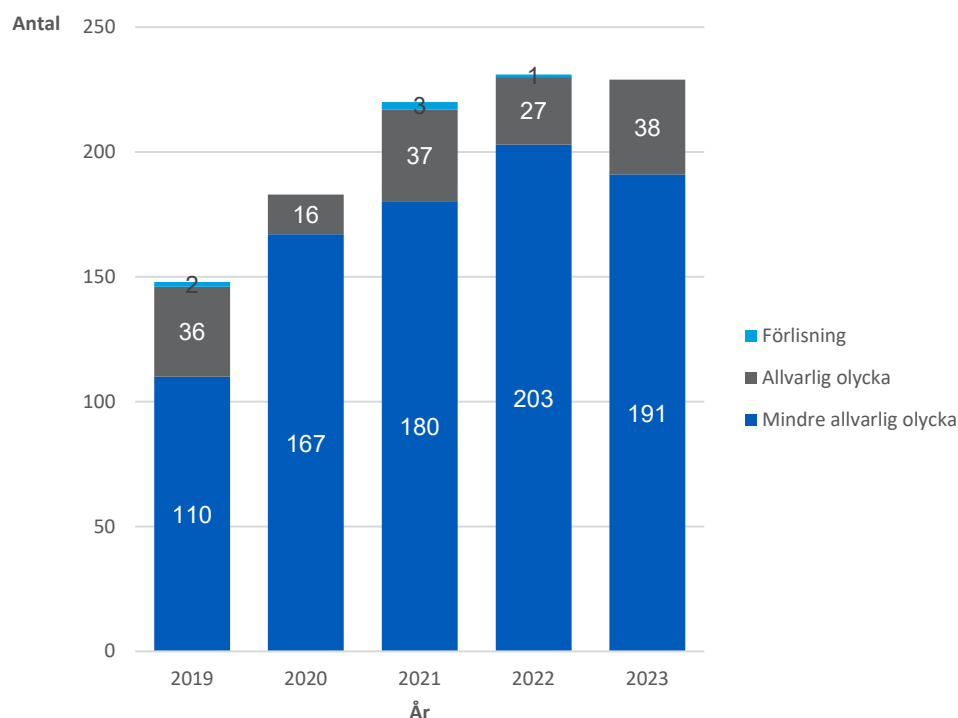
Antalet rapporterade tillbud var 2022 betydligt högre än under övriga redovisade år. Även om antalet sjönk 2023 kan vi se att tillbuden på lång sikt närmar sig antalet inrapporterade sjöolyckor. Trots det vet vi att det fortfarande finns en underrapportering, eftersom det finns segment inom sjöfarten som rapporterar väldigt få tillbud. Teoretiskt sett bör antalet rapporterade sjöolyckstillbud vara betydligt fler än antalet rapporterade sjöolyckor.

3.4.2 De mindre allvarliga sjöolyckorna utgör 83 procent

Diagram 7 visar antalet sjöolyckor fördelade efter allvarlighetsgrad.

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

Diagram 7. Antal rapporterade sjöolyckor efter allvarlighetsgrad 2019–2023



Antalet rapporterade mindre allvarliga sjöolyckor är något mindre 2023 jämfört med 2022. De rapporterade allvarliga olyckorna är istället något fler. Båda förändringarna kan anses ligga inom en naturlig variation. Inga förlisningar, som naturligtvis också är en form av allvarliga olyckor, inträffade under 2023. 17 procent av sjöolyckorna var allvarliga, motsvarande andel 2022 var 12 procent. De mindre allvarliga sjöolyckorna utgör den dominerande kategorin med 83 procent, vilket är en något mindre andel än 2022.

När det gäller vilka initiala händelsetyper, såsom *maskinhaveri*, *grundstötning* och så vidare, som utgjorde de allvarliga olyckorna 2023 är hälften kategoriserade som *övrig*, medan resterande är ganska jämnt fördelade över händelsetyperna. Se mer om initiala händelsetyper i texten till diagram 11.

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 skickats in via de etablerade kanalerna istället har nått oss i efterhand genom vår omvärldsbevakning. På grund av underrapporteringen finns det en risk att vissa händelser förblir okända för oss.

3.4.3 Var tredje sjöolycka inträffade under sommaren

Antalet rapporterade sjöolyckor och sjöolyckstillbud per månad återges i diagram 8. Diagrammet presenterar dels antalet olyckor och tillbud 2023 i staplar, dels medelvärden för åren 2018–2022 i linjer. Månaderna mars–maj benämns som *vår*, juni–augusti som *sommar* och september–november som *höst*.

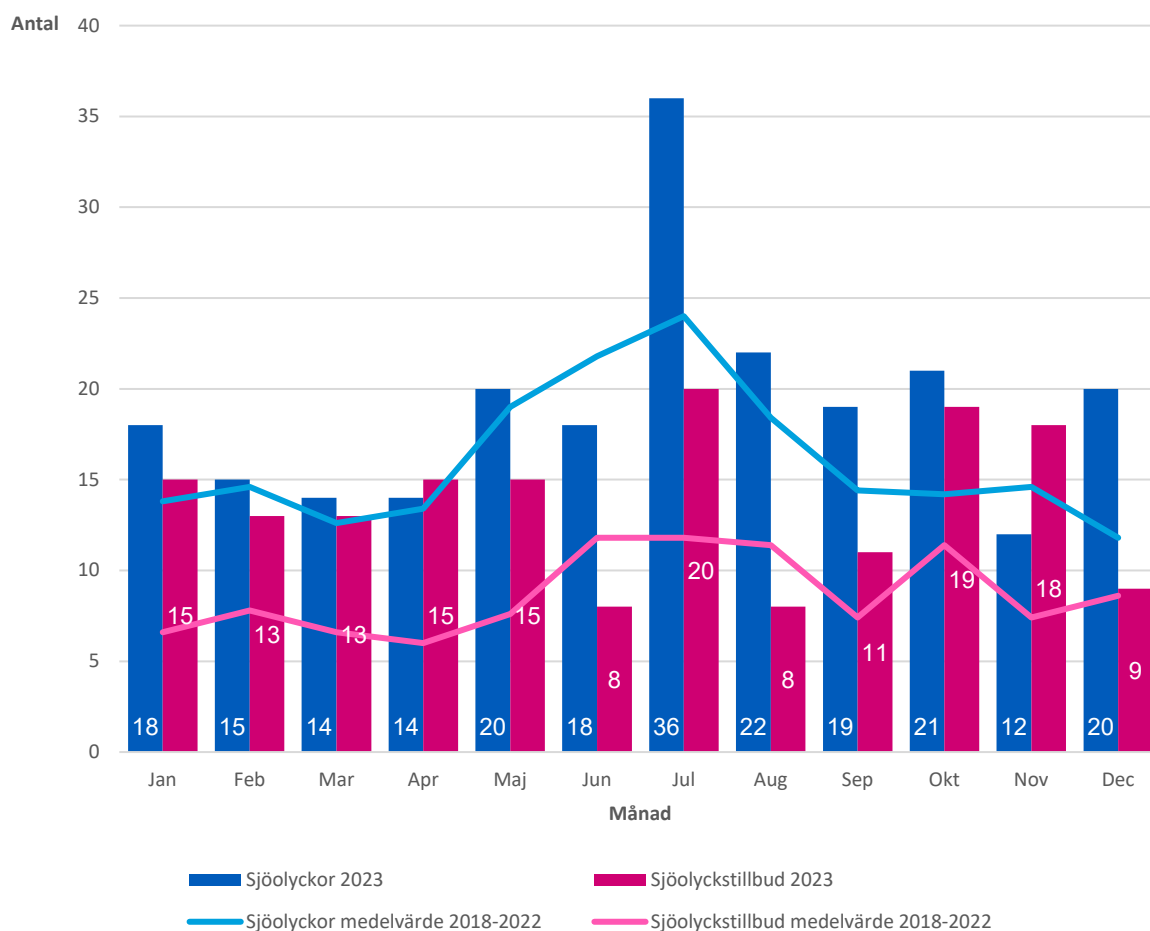
Liksom tidigare år inträffade 2023 flest sjöolyckor under sommaren. 33 procent av de rapporterade sjöolyckorna 2023 inträffade under juni–augusti. Koncentrationen till sommarmånaderna hänger delvis ihop med att skärgårdstrafiken är aktivare då. Resterande del

av olyckorna var ganska jämnt fördelade över resten av året. Tittar man på enskilda månader skedde ovanligt många av de rapporterade sjöolyckorna i juli. De enda månader under 2023 som underskred tidigare års medelvärde var juni och november.

Jämfört med medelvärdet för 2018–2022 skedde en stor del av de rapporterade sjöolyckstillbud för 2023 under våren. Antalet sjöolyckstillbud sommaren 2023 var istället mindre än medelvärdet för de föregående fem åren – under 2018–2022 inträffade de flesta tillbud på sommaren. Enbart under juni och augusti 2023 underskred de rapporterade tillbud medelvärdet, men skillnaderna i antal är så små att de kan bero på slumpen. Under hösten inträffade något fler – 29 procent - än under övriga årstider.

Att tillbud för de allra flesta månader 2023 överträffar medelvärdet från föregående fem år hänger ihop med att rapporteringsbenägenheten för tillbud successivt ökade under perioden. Som vi tidigare har nämnt hänför vi en del av detta till vårt utökade samarbete med statliga rederier, men också till att vi i våra kontakter med branschen upplever en ökad förståelse för att det är viktigt att rapportera säkerhetsrelaterade händelser. Se utvecklingen av det totala antalet rapporterade tillbud i diagram 1.

Diagram 8. Antal rapporterade sjöolyckor och sjöolyckstillbud per månad 2023, samt medelvärde 2018–2022



3.4.4 Det finns kluster av maskinhaverier i Göteborg och Bohuslän

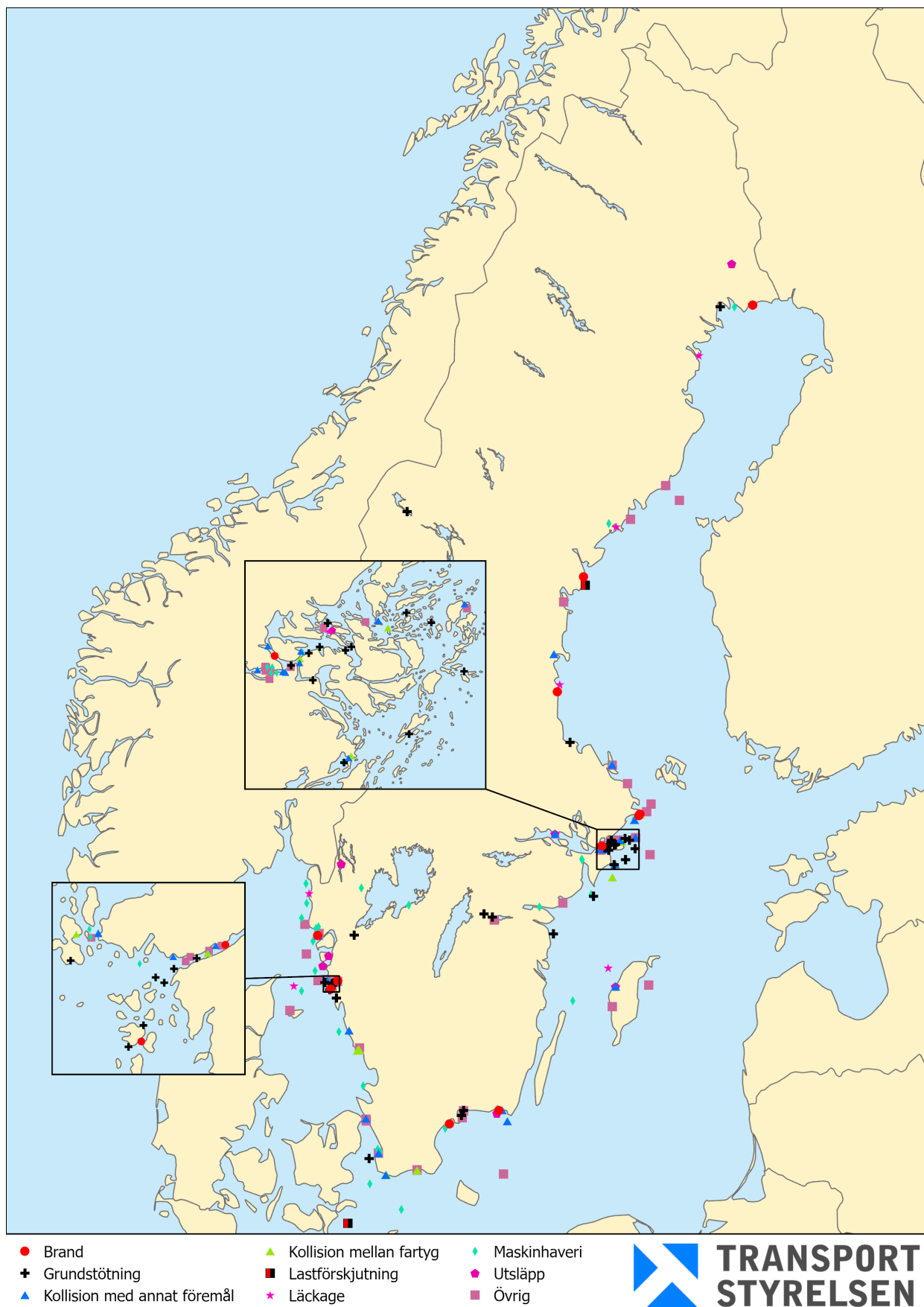
Karta 1 visar den geografiska fördelningen av de inrapporterade sjöolyckorna 2023. Förklaringar till symbolerna för olika initiala händelsetyper finns i kartans nederkant.

På svenskt vatten gäller rapporteringsplikt oavsett flagg. Utöver de olyckor som syns på kartbilden inträffade ytterligare 13 ombord på svenskflaggade fartyg utanför svenskt territorialvatten. Alla 13 inträffade i Europa. Ytterligare 31 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 de områdena är mer trafikerade. Jämfört med 2022 konstaterar vi att antalet sjöolyckor har minskat betydligt i Göta älv. När det gäller de enskilda händelsetyperna finns det kluster av

- grundstötningar i Stockholms och Göteborgs skärgårdar
- kollisioner med annat föremål i utloppet från Stockholm
- maskinhaverier i Göteborgs och Bohusläns skärgårdar.

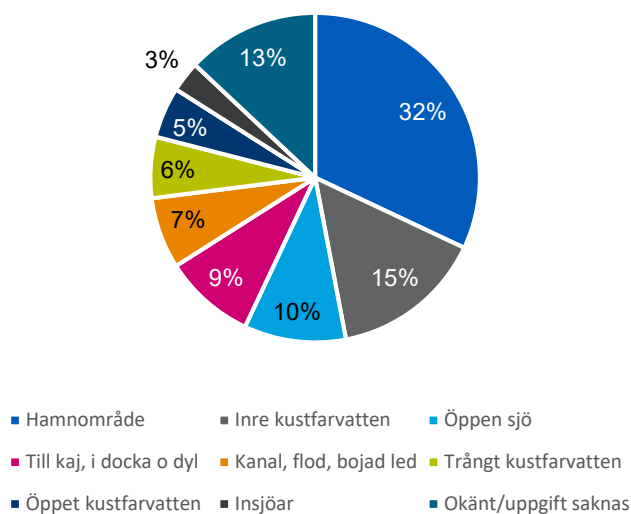
Karta 1. Karta över rapporterade sjöolyckor 2023



3.4.5 Var tredje sjöolycka inträffade i hamnområde

I diagram 9 redovisas fördelningen av 2023 års sjöolyckor efter farvattentyp. Andelen sjöolyckor som skedde på öppen sjö ökade sedan föregående år, från 4 till 10 procent, och kom därmed närmare de nivåer som gällde före 2022. Andelen i trångt kustfarvatten minskade istället från 16 till 6 procent mellan 2022 och 2023. I övrigt är fördelningen efter farvatten i stort sett densamma som föregående år. För 13 procent av sjöolyckorna är farvattnet okänt alternativt inte registrerat. Som en följd av att statistiken hittills är preliminär har 7 av sjöolyckorna inte något farvatten registrerat ännu.

Diagram 9. Procentuell fördelning av rapporterade sjöolyckor efter typer av farvatten 2023



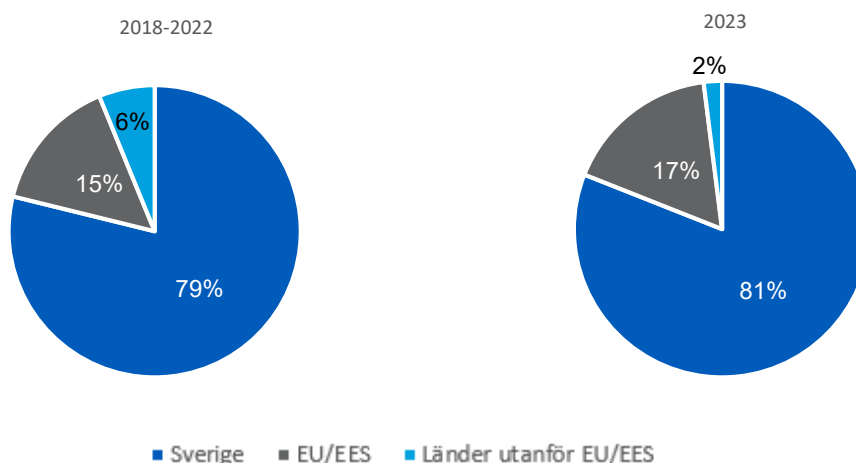
3.4.6 Svenskflaggade fartyg stod för 81 procent av sjöolyckorna

Diagram 10 visar vilken flagg¹⁴ de olycksrapporterande¹⁵ fartygen har. Andelen rapporter om sjöolycka från svenskflaggade fartyg är 2023 i nivå med genomsnittet för 2018–2022, 81 procent jämfört med 79 procent. Här bör man ha i åtanke att till exempel skärgårdstrafiken utgör en stor del av trafiken på svenskt territorialvatten. Även andelarna för övriga flaggor 2023 är i stort sett lika som genomsnittet för de föregående fem åren.

¹⁴ Storbritannien lämnade EU den 1 februari 2020 och är inte medlemmar av EES.

¹⁵ Rapporterna får Transportstyrelsen direkt från fartygen, genom vår egen omvärldsbevakning och uppsökande verksamhet eller från andra myndigheter.

Diagram 10. Procentuell fördelning av olycksrapporterande fartygs¹⁶ nationaliteter 2018–2022 och 2023



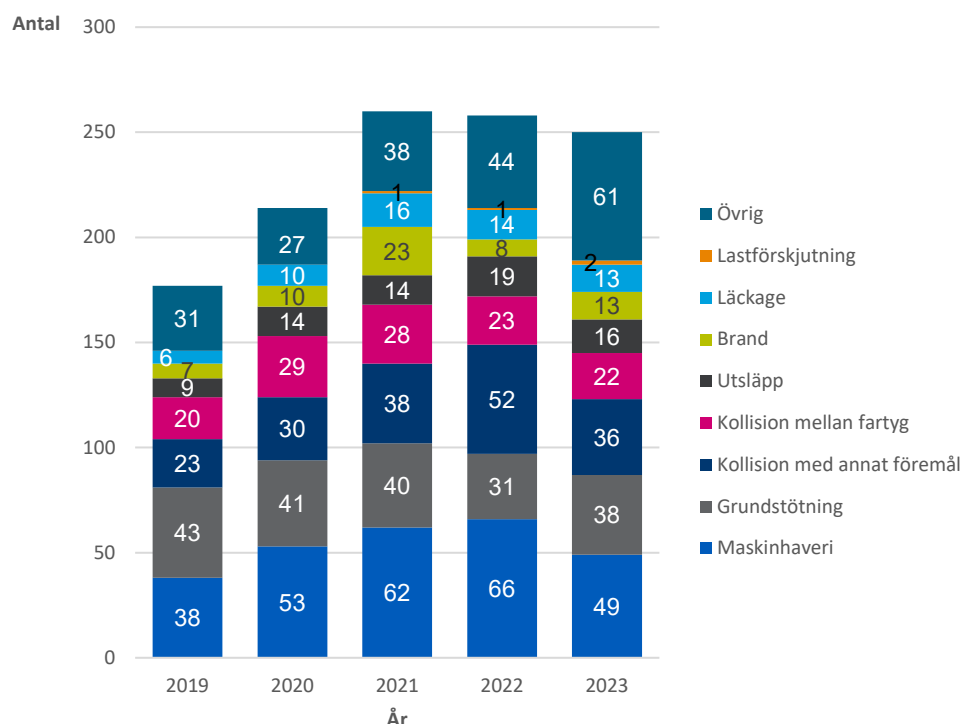
3.4.7 Nästan hälften av sjöolyckstillbuden är maskinhaverier som omedelbart åtgärdas

Diagram 11 redogör för alla rapporterade sjöolyckor fördelade på typ av händelse för åren 2019–2023. Till skillnad från tidigare översikter där enbart typ av initial händelse redovisats, visas sjöolyckor i diagram 11 oaktat om det rör sig om initial- eller konsekvenshändelse¹⁷. Varje händelse kan kategoriseras med flera olika händelsetyper, vilket gör att man till exempel kan se hur många bränder som totalt sett har rapporterats. Det totala antalet händelser i diagram 11 överstiger alltså det totala antalet sjöolyckor. Detta gäller även tillbuden i diagram 12.

¹⁶ Ett fartyg räknas en gång för varje rapporterad olycka.

¹⁷ Exempelvis kan ett fartyg få ett maskinhaveri som leder till en grundstötning. Maskinhaveriet räknas då som initialhändelse och grundstötningen som konsekvenshändelse.

Diagram 11. Typ av händelse för rapporterade sjöolyckor 2019–2023



Sjöolyckor som involverar *maskinhaveri* respektive *kollision med annat föremål* minskade jämfört med 2022, medan kategorin *övrig* ökade. I övrigt är fördelningen mellan de olika händelsetyperna 2023 snarlik fördelningen år 2022.

I 21 procent av sjöolyckorna 2023 inträffade ett *maskinhaveri*. Sedan 2020 har den kategorin varit den största bland händelsetyperna, bortsett från *övrig*. I 17 procent av olyckorna inträffade en *grundstötning* och i 16 procent en *kollision med annat föremål*. Flertalet av *kollision med annat föremål* utgjordes av 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 inträffade. Eftersom vi räknar antalet händelser baserat på inblandade fartyg och inte antalet händelser i sig, bidrar kollisioner mellan två yrkesfartyg till två observationer 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 2023.

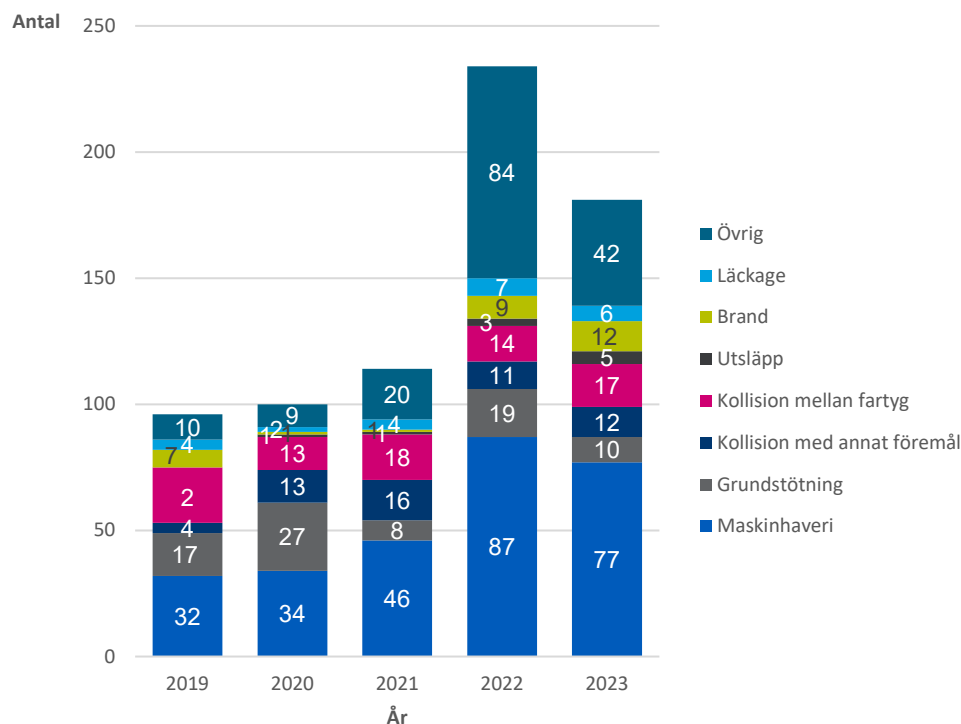
I tabell 2 visas konsekvenshändelsetyperna uppdelade efter de initiala händelsetyperna för de rapporterade sjöolyckorna 2023. Tabellen är begränsad till de olyckor som har registrerats med både initial- och konsekvenshändelse, vilket är ungefär var tionde olycka. En olycka kan registreras med flera konsekvenshändelser, men det är bara en av olyckorna 2023 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 cirka vart femte maskinhaveri och var tionde grundstötning respektive kollision med annat föremål har registrerats med minst en konsekvenshändelse.

Tabell 2. Typer av konsekvenshändelser efter typ av initial händelse för rapporterade sjöolyckor 2023

		Konsekvens						
		Grundstötning	Kollision med annat föremål	Kollision mellan fartyg	Läckage	Maskinhaveri	Utsläpp	Övrig
Initial	Maskinhaveri	3	3	-	-	-	1	2
	Läckage	-	-	-	1	3	-	-
	Grundstötning	-	1	-	1	-	1	-
	Kollision med annat föremål	-	-	1	-	-	1	1
	Kollision mellan fartyg	-	1	-	-	-	-	-
	Lastförskjutning	-	-	-	-	-	1	-
	Totalt	3	5	1	2	3	4	3
								21

Diagram 12 visar såväl initial- som konsekvenshändelsetyperna för de inrapporterade sjöolyckstillbuden för perioden 2019–2023. *Maskinhaveri* som omedelbart åtgärdas utan konsekvens räknas som tillbud. Det är den mest frekventa händelsetypen under vart och ett av de redovisade åren. År 2023 inträffade maskinhaverier vid 47 procent av tillbuden, vilket är en något större andel i jämförelse med 2022, när de inträffade vid 41 procent av tillbuden. Kategorin *övrig* utgjorde den näst största kategorin 2023, med 26 procent av tillbuden. Det är en betydligt lägre andel jämfört med föregående år, då 40 procent av tillbuden involverade händelser i kategorin *övrig*.

Diagram 12. Typ av händelse för rapporterade sjöolyckstillbud 2019–2023



3.4.8 Var fjärde sjöolycka bedöms primärt bero på tekniskt fel i utrustningen

I diagram 13 visas vad som bedöms vara primär orsak till sjöolyckor inrapporterade för perioden 2019–2023. *Tekniskt fel i utrustningen* låg bakom 24 procent av alla sjöolyckor 2023 och var därmed den vanligaste olycksorsaken – precis som under åren 2019–2022.

Dominansen gentemot övriga olycksorsaker var 2023 dock ganska liten. Andelen *tekniskt fel i*

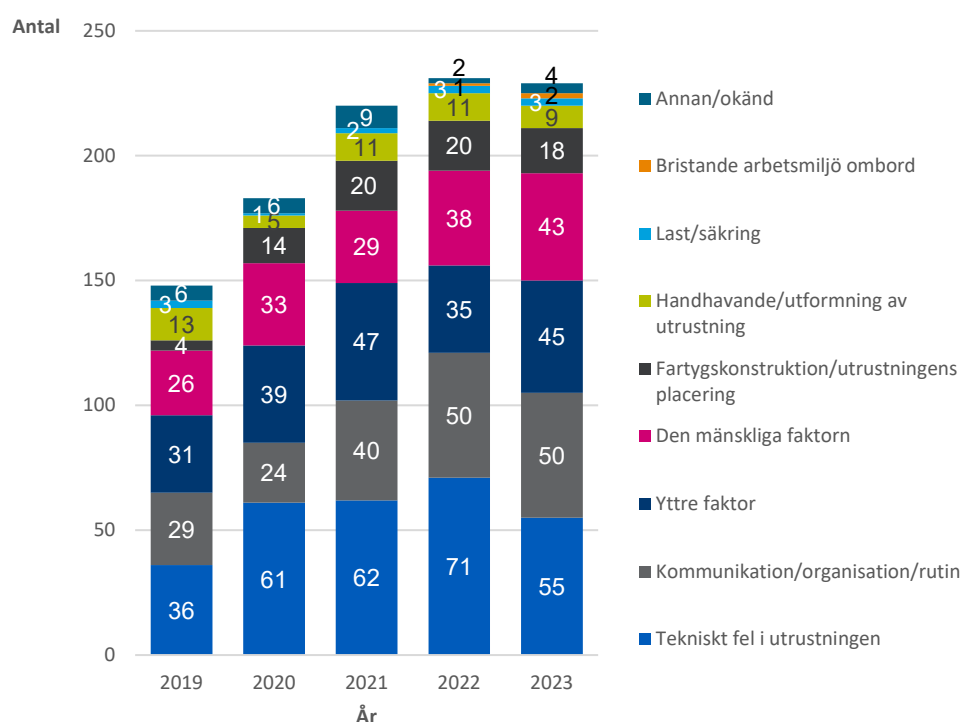
utrustningen som olycksorsak sjönk under 2023 till en nivå som senast gällde under 2019. Orsakerna *kommunikation/organisation/rutin*, *yttre faktor* och *den mänskliga faktorn* låg bakom omkring 20 procent vardera av olyckorna. De yttre faktorerna ökade sin andel något jämfört med 2022. Kategorierna *den mänskliga faktorn* och *kommunikation/organisation/rutin* ligger i praktiken mycket nära varandra. Den mänskliga faktorn avser främst orsaker där enskilda personers handlingar spelar in, medan kommunikation, organisation och rutiner täcker de förutsättningar som de anställda ges. Resterande orsaker stod för ett fåtal procent vardera under 2023 och kom tillsammans upp i 16 procent.

I september 2023 infördes några nya kategorier av olycksorsaker i databasen, nämligen

- bristande arbetsmiljö ombord
- brister i rutiner
- smarta fartyg.

Av dem är det enbart *bristande arbetsmiljö ombord* som har bedömts som orsak till olyckor under 2022 och 2023.

Diagram 13. Bedömda primära orsaker till rapporterade sjöolyckor 2019–2023



3.5 Kommunikation, organisation och rutiner bedöms ha orsakat mer än hälften av personolyckorna 2023

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 skadade besättningsmedlemmar 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 personer ombord som skadar sig genom exempelvis fall eller dylika händelser som inte är orsakade av fartygets drift. Om en personskada ombord istället uppkommer till följd av att en passagerare eller någon ur besättningen exempelvis faller och skadar sig på grund av en kajstuds, som beror på fartygets drift, räknas händelsen inte som personolycka. Istället betraktas den som en kollision och klassificeras därmed som en *sjöolycka*.

Av diagram 14 framgår antalet skadade i yrkessjöfarten under 2019–2023, fördelade efter roll ombord och efter sjö- eller personolycka. Staplarna i blå nyanser visar sjöolyckor och staplarna i gula nyanser visar personolyckor. Diagrammet visar färre rapporterade personskador 2023 än året innan: 103 personskador jämfört med 129, där de 103 fördelas på 42 i sjöolyckor och 61 i personolyckor. Minskningen av personskadorna 2023 var till största delen en minskning av antalet skadade i personolyckor vilket innebär en återgång av dessa till 2021 års nivå. Fortfarande inträffar dock en majoritet av personskadorna i personolyckor.

Den vanligaste kategorin 2023 var, liksom alla redovisade år, besättningsmedlem skadad i personolycka. Det gällde för 57 procent av skadorna, vilket är en ungefär lika stor andel som 2022. Besättningsmedlemmar skadade i sjöolyckor utgjorde 28 procent av de rapporterade skadorna 2023, alltså hälften så många som besättningsmedlemmar i personolyckor. Passagerare som skadades i sjöolyckor stod för 11 procent av de skadade. Övriga kategorier utgör en liten andel av alla skador, tillsammans 4 procent.

Bland de skadade passagerarna i sjöolyckor 2020 härrör drygt hälften från en och samma händelse.

Diagram 14. Antal skadade efter roll ombord och rapporterade sjö-/personolyckor 2019–2023

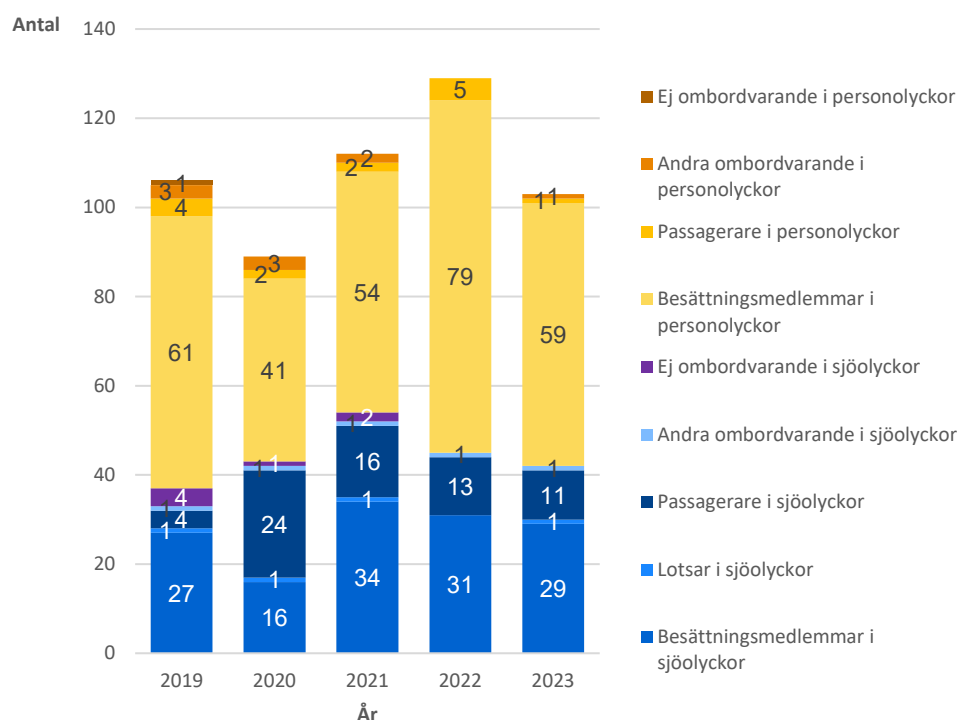
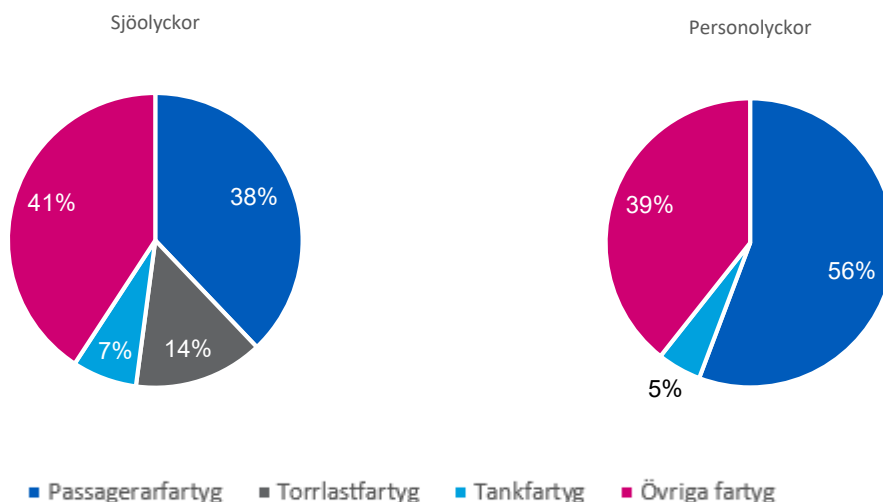


Diagram 15 visar de fartygstyper som personskadorna rapporterades från under 2023. I det vänstra cirkeldiagrammet visas skador i sjöolyckor, i det högra visas skador i personolyckor. Inom båda dessa olyckstyper har statistiken under de senaste åren visat att en majoritet av de rapporterade personskadorna sker ombord på *passagerarfartyg*, men 2023 gällde det inte längre för skadade i sjöolyckor. Passagerarfartygen stod då för 38 procent av skadorna, vilket var en betydande minskning från 62 procent under 2022. Kategorin *övriga fartyg* var istället enskilt störst 2023, med 41 procent av skadorna. Andelen ökade från 27 procent 2022. Den kategorin omfattar olika typer av arbetsfartyg, exempelvis bogser- och forskningsfartyg, isbrytare och pråmar. Ökningen av kategorin *övriga fartyg* beror nästan uteslutande på en ökad rapportering från statliga rederier. *Torrlastfartyg* ökade sin andel av skadorna från 4 till 14 procent mellan 2022 och 2023, men antalsmässigt var skillnaden liten - från 2 till 6 skadade.

Personskador som sker till följd av personolyckor har en lite mer onyanserad spridning. En viss dominans för *passagerarfartyg* råder fortfarande: 56 procent av skadorna 2023 rapporterades från den typen av fartyg. Det är dock en andelsminskning från 2022, då 67 procent av skadorna vid personolyckor rapporterades från passagerarfartyg. I gengäld har rapporterade skador vid personolyckor i kategorin *övriga fartyg* ökat – från 27 procent 2022 till 39 procent 2023. I likhet med sjöolyckorna beror även den här ökningen på en högre rapportering från statliga rederier.

Troligtvis sker fler personskador ombord på andra fartygstyper än de som har rapporterats. Från *fiskefartyg* har till exempel ingen personskada rapporterats sedan 2019.

Diagram 15. Procentuell fördelning efter fartygstyp av skadade i rapporterade sjöolyckor respektive personolyckor 2023

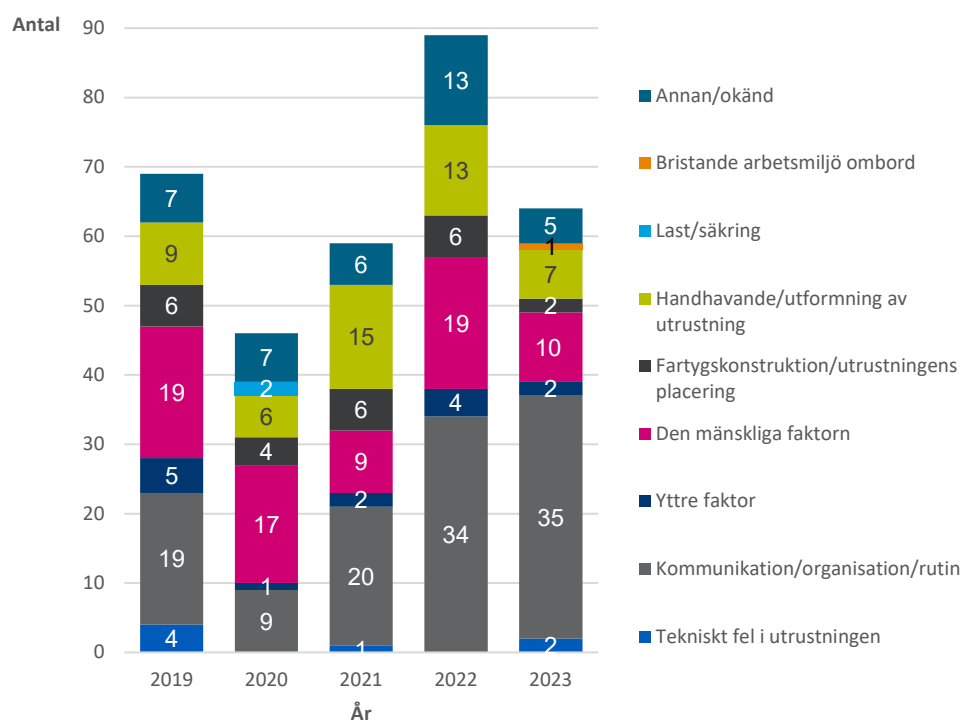


En stor andel av personskadorna rapporteras från statliga rederier, där man arbetar mycket med att förflytta sig mellan större och mindre fartyg samt mellan fartyg och installationer såsom fyrar. Det kan också handla om handhavande av olika typer av mätutrustning. Ombord på passagerarfartygen handlar det istället till stor del om skador hos intendenturpersonal som halkar, bränner sig eller klämmer sig vid arbete under stark tidspress.

Diagram 16 visar vilka bedömda primära orsaker som ligger bakom personolyckorna under den senaste femårsperioden, och hur fördelningen mellan de olika orsakerna har sett ut. Det som sticker ut är en tydlig nedgång i antalet personolyckor 2020 och ett betydligt större antal 2022. Nedgången under 2020 kan sannolikt kopplas till Covid-19-pandemin. Det större antalet 2022 beror delvis på ett större antal rapporter från statliga rederier. Under 2023 skedde viss utflaggning av fartyg, vilket kan ha påverkat den nedgång som syns i antalet personolyckor.

Den i särklass vanligaste bedömda primära olycksorsaken 2023 var *kommunikation/organisation/rutin*, som stod för 55 procent av personolyckorna. Det är en betydligt större andel än tidigare under den redovisade perioden, även om kategorin var den enskilt största även 2021 och 2022. Den näst vanligaste orsaken till personolyckor 2023 var *den mänskliga faktorn*, som låg bakom 16 procent av olyckorna. Det är i stort sett på samma nivå som 2021 och 2022. *Handhavande och utformning av utrustning* bedöms ha orsakat 11 procent av personolyckorna under 2023. Övriga olycksorsaker representerar enbart ett fåtal olyckor vardera.

Diagram 16. Bedömda primära orsaker till rapporterade personolyckor 2019–2023

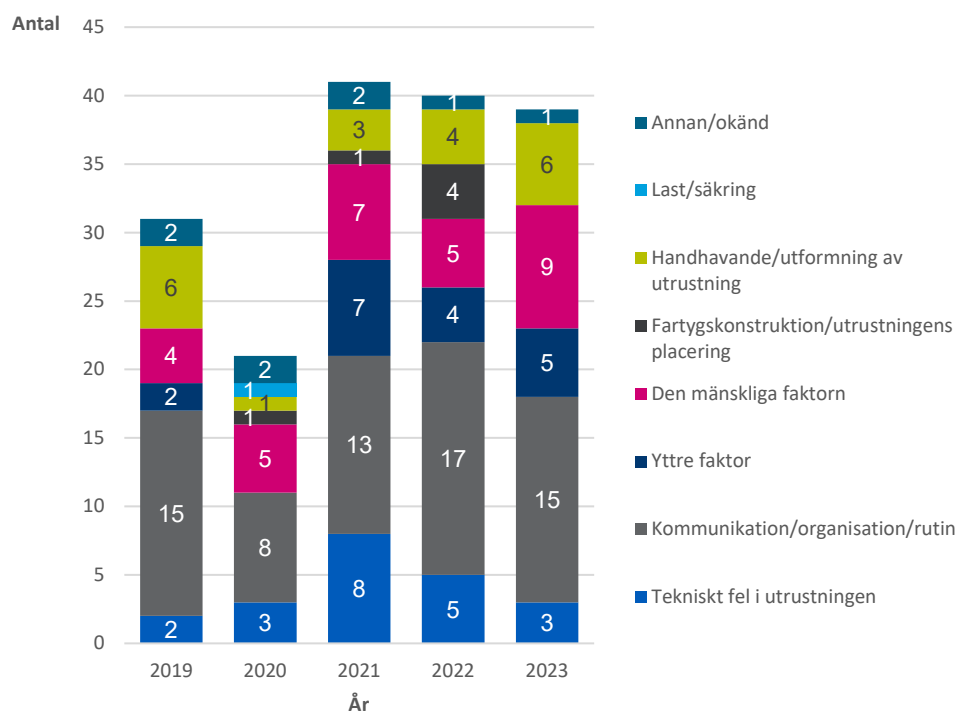


Vi har valt att endast presentera övergripande orsaker till personolyckor. Det beror dels på att vi har begränsade valmöjligheter i databasen när vi registrerar olycksorsaker, dels på att de rapporter vi får in genom exempelvis myndighetssamverkan ofta saknar detaljerad information om händelserna och 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 bedömda primära orsaker till de sjöolyckor som har lett till personskador. Orsakerna till personskadorna registreras inte i de fall personer skadas i sjöolyckor. Här rör det sig alltså enbart om den delmängd av sjöolyckorna där någon skadar sig, det vill säga 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. 39 av sjöolyckorna 2023 ledde till personskada, vilket motsvarar 17 procent av sjöolyckorna. I dessa 39 olyckor skadades sammanlagt 42 personer. Den enskilt vanligaste sjöolycksorsaken var *kommunikation/organisation/rutin*. Samma orsak var den vanligaste vart och ett av åren 2019–2022. År 2023 var den orsaken vanligare bland sjöolyckor som ledde till personskada än bland sjöolyckorna generellt.

Diagram 17. Bedömda primära orsaker till rapporterade sjöolyckor med personskada 2019–2023



Eftersom en tydlig majoritet av de skadade representeras av besättningsmedlemmar gör vi i diagram 18 en djupdykning i de bedömda primära orsakerna bakom de sjö- och personolyckorna. År 2023 ledde 88 olyckor till skadade besättningsmedlemmar. Som framgår av diagram 14 skadades de flesta av dem i personolyckor. Antalet olyckor med skadad besättning har fluktuerat mellan de redovisade åren. Fluktuationerna följer i stort sett mönstret för samtliga personolyckor, men också mönstret för samtliga skadade, vilket är naturligt då den här gruppen utgör en majoritet i personolycksstatistiken.

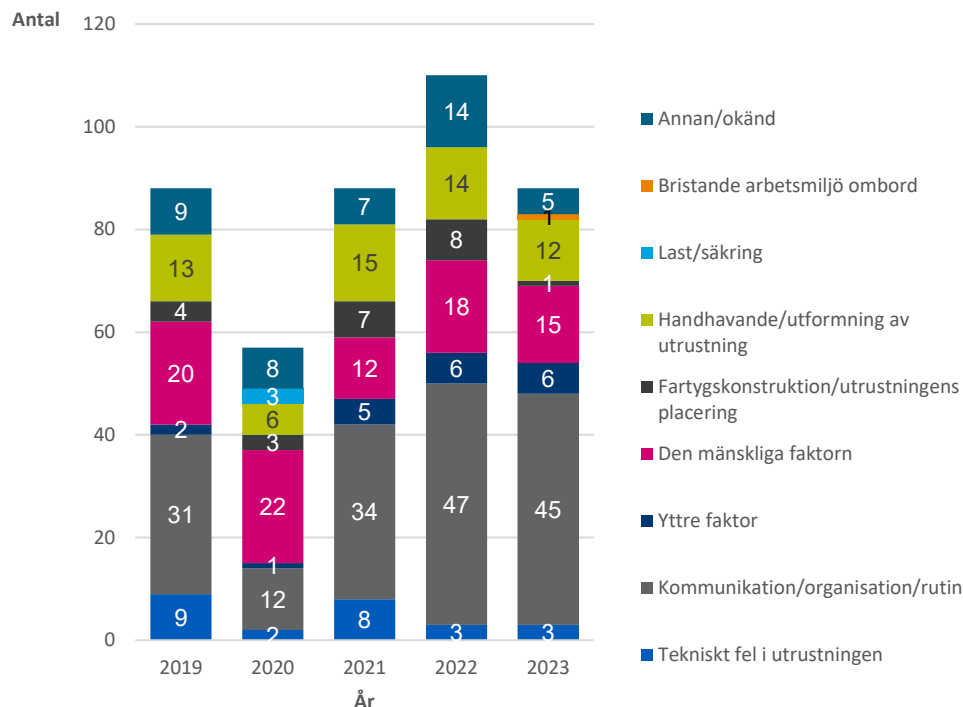
Hälften av olyckorna där de skadade varit besättningsmedlemmar som inträffade 2023 bedömdes bero på *kommunikation/organisation/rutin*, vilket är en större del än tidigare år. Det vanligaste scenariot bland olyckorna orsakade av *kommunikation/organisation/rutin* är att man klämmer händer eller fingrar i samband med förtöjning, lastning, lossning, förflyttning av tunga föremål eller när dörrar slår igen. Det är också vanligt att man halkar på ett blött däck och ramlar eller att man skadar sig i samband med sjösättning eller upptagning av däck- eller livbåtar när de kommer i gungning eller när dess vajrar går av. Att få kemikalier eller främmande föremål i ögonen i samband med underhåll eller rengöring och skador på hornhinnan till följd av svetsblänk sker också relativt ofta. Det är då vanligt att den skadade inte har använt skyddsglasögon. För att undvika olyckor är det viktigt att

- rätt skyddutrustning finns lättillgänglig
- besättningen förstår att de förväntas använda den och hur den används på rätt sätt
- det finns tydliga metoder att bedöma risker för det arbete man behöver utföra
- besättningen kommunicerar med varandra om man ska utföra ett arbete som påverkar andra på arbetsplatsen.

Den mänskliga faktorn och *handhavande/utformning av utrustning* står för 17 respektive 14 procent av olyckorna, medan övriga kategorier tillsammans representerar 18 procent.

Kategorin *bristande arbetsmiljö ombord* lades, som tidigare nämnts, till i databasen i slutet av 2023.

Diagram 18. Bedömda primära orsaker till rapporterade sjö- och personolyckor som lett till skadade besättningsmedlemmar 2019–2023



Antalet omkomna eller saknade¹⁸ till följd av personolyckor eller sjöolyckor inom yrkessjöfarten år 2019–2023 framgår av diagram 19. 2023 omkom ingen person och ingen saknas. Redovisat antal omkomna eller saknade 2022 har ökat med en person jämfört med förra säkerhetsöversikten. Det beror på att en händelse har utretts färdigt med slutsatsen att den berodde på en olycka och inte på sjukdom. De 5 omkomna eller saknade 2021 har alla sitt ursprung i enskilda olyckor. Överlag är det endast ett fåtal omkomna eller saknade varje år, men varje enskild händelse är förstas en tragedi. Under den redovisade perioden omkom 6 personer i sjöolyckor och en i personolycka.

3 av de omkomna var ombord på utlandsflaggade SOLAS-fartyg. Resterande 4 var ombord på svenskflaggade fartyg, varav ett var ett SOLAS-fartyg.

¹⁸ Dödsfall orsakade av sjukdom eller självmord ingår inte i den redovisade statistiken över omkomna. Rapporteringen omfattar samtliga olyckor med svensktregistrerade fartyg eller som har inträffat på svenskt territorialvatten oavsett flagg.

Diagram 19. Antal rapporterade omkomna eller saknade efter sjö- eller personolyckor 2019–2023

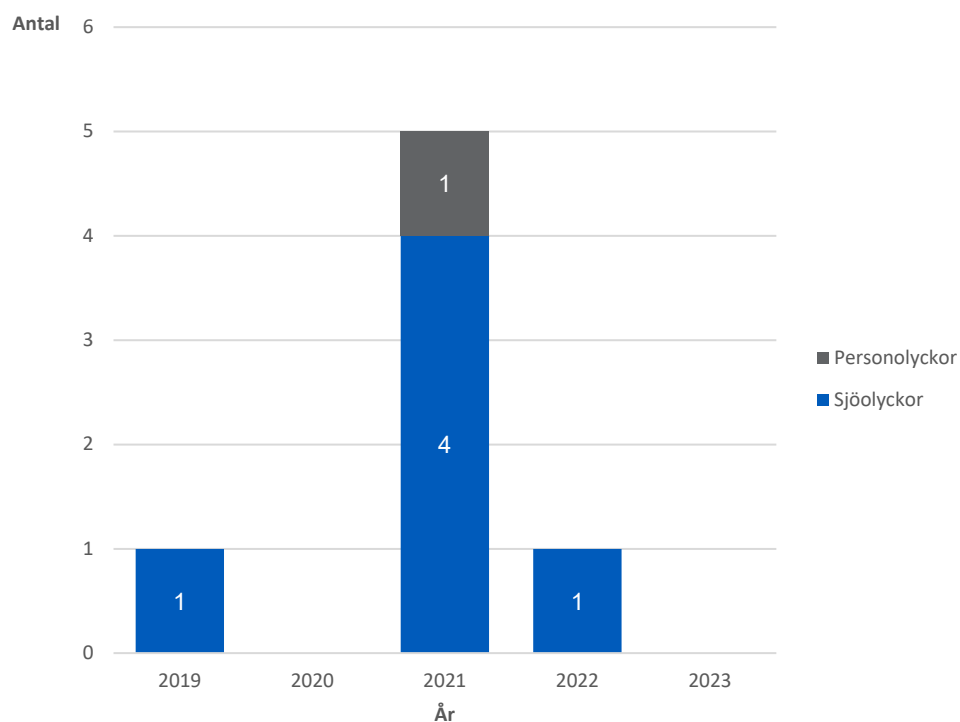
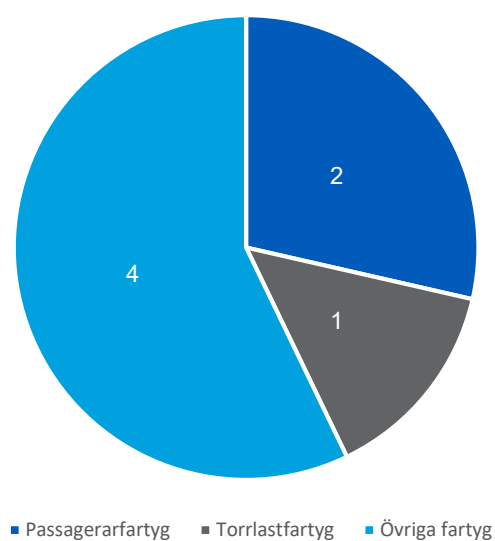


Diagram 20 visar vilka typer av fartyg de omkomna eller saknade härrör från, för åren 2019–2023. Diagrammet är en sammanslagning av sjö- och personolyckor. Totalt rör det sig om 7 omkomna eller saknade under den aktuella tidsperioden. 2023 omkom ingen person och ingen saknas efter någon olycka. Under den redovisade perioden omkom 2 personer i olyckor med passagerarfartyg, en person i en olycka med torrlastfartyg 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 2019–2023.

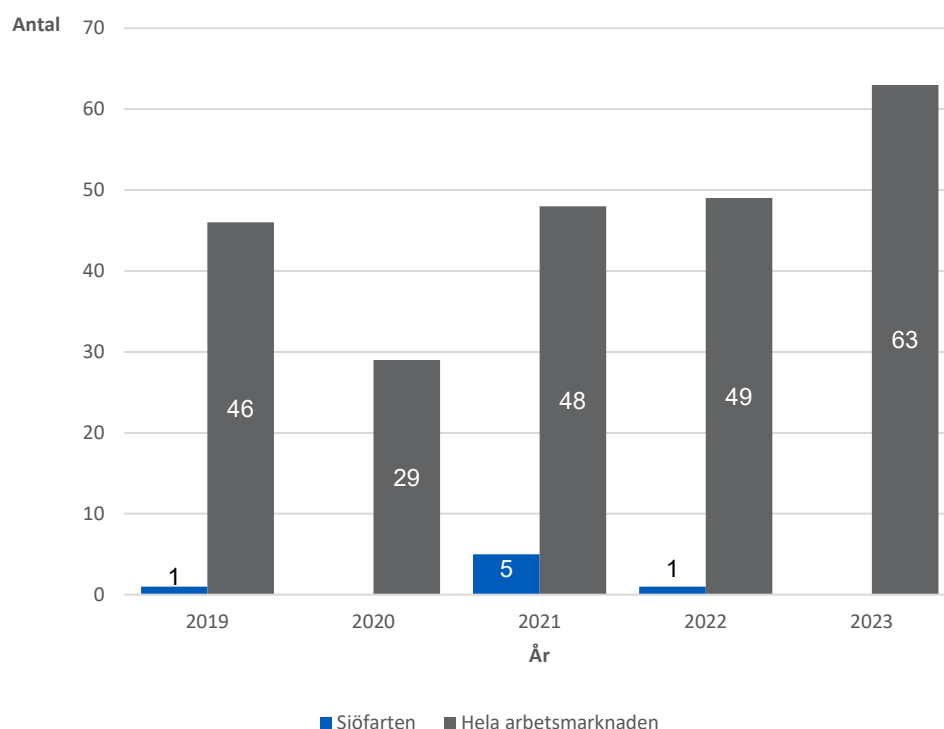
Diagram 20. Antal rapporterade omkomna eller saknade efter fartygstyper 2019–2023



Antalet omkomna eller saknade i arbetsplatsolyckor inom yrkessjöfarten jämförs i diagram 21 med hela arbetsmarknaden¹⁹, sjöfarten inkluderad. Omkomna inom sjöfarten omfattar både ombordanställda och andra ombordvarande i tjänsten.

Ingen arbetsplatsolycka med dödlig utgång inträffade inom sjöfarten 2023. De som omkom i arbetsplatsolyckor inom sjöfarten tidigare redovisade år utgör även samtliga omkomna inom sjöfarten generellt, det vill säga att alla som omkom 2019–2023 gjorde det i tjänsten. Hela arbetsmarknaden inräknad varierade andelen omkomna inom sjöfarten mellan 2 och 10 procent de enskilda åren.

Diagram 21. Antal rapporterade omkomna eller saknade i arbetsplatsolyckor inom sjöfarten jämfört med hela arbetsmarknaden 2019–2023



3.6 Ett uppdrag att föreslå regler kring regionala skyddsombud

Transportstyrelsen fick i juni 2022 i uppdrag av den dåvarande regeringen att lämna förslag till regler som möjliggör inrättandet av regionala skyddsombud inom sjöfarten. Sådana skyddsombud får redan idag utses på alla arbetsplatser förutom på fartyg. Inom sjöfarten skulle inrättandet av regionala skyddsombud innebära att ombuden kan utses utanför fartygets

¹⁹ Statistiken över omkomna i arbetsplatsolyckor på hela arbetsmarknaden är hämtad från Arbetsmiljöverket: <https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbetsmiljostatistik-officiell-arbetsskadestatistik/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 förölyckade inte är förvärvsarbetande, till exempel vissa elever på arbetsplatser, värnpliktiga, intagna i kriminalvårdsanstalt med flera. Här räknas även dödsfall till följd av exempelvis självmord och mord, vilka inte räknas i Transportstyrelsens statistik. I vår statistik räknas dödsfall som inträffat på väg till eller från arbetet, vilka inte räknas i Arbetsmiljöverkets statistik.

bemannning. Denna skulle, inom sitt skyddsområde, ha samma ansvar och befogenheter som andra skyddsombud.

I uppdraget ingick att lämna förslag på nödvändiga författningsändringar och en konsekvensutredning av förslaget. Vi skulle under uppdraget inhämta synpunkter från relevanta myndigheter, arbetsmarknadens parter och organisationer inom sjöfartsnäringen.

I nära anslutning till att Transportstyrelsen fick uppdraget presenterades betänkandet *De regionala skyddsombudens roll i arbetsmiljöarbetet: Värdet av förebyggande arbete och allas rätt till en god arbetsmiljö* (SOU 2022:47). Betänkandet hade stor relevans för vårt arbete med uppdraget.

I slutredovisningen av uppdraget föreslog Transportstyrelsen att det ska införas en ny bestämmelse i fartygssäkerhetslagen (2003:364) som innebär att regionala skyddsombud får utses på fartyg. Detta förutsatt att det inte finns någon skyddskommitté eller något gemensamt skyddsombud. Vi föreslog också att ett regionalt skyddsombud får utses av arbetstagarorganisationerna om en lokal avdelning inom ett förbund eller en sammanslutning av arbetstagare som är jämförlig med en sådan avdelning har någon medlem på fartyget eller brukar vara bunden av kollektivavtal i förhållande till redaren.

Transportstyrelsen föreslog även att regionala skyddsombud inom sjöfarten finansieras på samma sätt som för arbetsplatser i land, det vill säga delvis genom statliga medel och delvis av arbetstagarorganisationerna.

Förslagen som lämnades i rapporten överensstämmer så långt det är möjligt med befintliga bestämmelser om regionala skyddsombud för arbetsplatser i land. Detta mot bakgrund av att det sedan tidigare är uttryckt att arbetsmiljön på fartyg endast ska särregleras när sjöfartens särskilda förhållanden kräver det. Transportstyrelsen fann under arbetet inte några skäl till varför bestämmelser om regionala skyddsombud för fartyg borde avvika från befintlig reglering.

Transportstyrelsen slutredovisade uppdraget i februari 2023.²⁰

²⁰ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/regionala-skyddsombud-inom-sjofarten/>



4

Transportstyrelsens
fortlöpande sjö-
säkerhetsarbete

4. 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.

4.1 Kustbevakningen kontrollerade 490 fartyg under 2023

Transportstyrelsen har delegerat delar av den operativa tillsynen av bemanning, behörigheter och fartygscertifikat inom den nationella sjöfarten till Kustbevakningen (KBV). Framför allt inriktas kontrollerna på nationella yrkesfartyg som aldrig eller sällan har blivit inspekterade och på fartyg där sannolikheten för brister bedöms vara som störst. Tillsynen 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 2023²¹. Antalet kontrollerade fartyg uppgick 2023 till 490 stycken. Andelen som har visat brister har ökat med tiden, även om nivån har varit i stort sett densamma under 2020–2022. År 2023 ökade andelen något, då fanns brister på 29 procent av de kontrollerade fartygen.

Tabell 3. Antal av Kustbevakningen kontrollerade fartyg, varav med brister, 2019–2023

	2019	2020	2021	2022	2023
Kontrollerade fartyg	521	454	532	510	490
varav med brister	93	106	127	127	142
Andel med brister	18 %	23 %	24 %	25 %	29 %

Den kategori fartyg med störst antal brister är fiskefartyg och mindre handelsfartyg som fraktar gods eller färre än 12 passagerare. KBV ser att bristerna gällande giltiga läkarintyg och grundläggande säkerhetsutbildningar ökade 2023 och då blev tre gånger högre än år 2022. Kontroller av själva fartyget gav år 2023 resultat i linje med år 2022. Vid kontrollerna står avsaknad av egenkontrollintyg samt felaktig eller avsaknad av inre och yttre märkning för den största andelen brister.

4.2 Mellan 14 och 20 procent av olyckorna och tillbudet har lett till en inspektion

För att följa upp hur antalet inträffade olyckor och tillbud förhåller sig till antalet av Transportstyrelsen inspekterade fartyg visas i tabell 4 andelen händelser som följts av en inspektion. Några anledningar till att vi gör inspektioner efter inträffade händelser är dels för att assistera i akuta situationer där befälhavaren kan behöva hjälp med att avgöra om fartyget är sjövärdigt och undvika att situationen förvärras, dels att tillsammans med besättning och rederi samla kunskap och dra lärdomar av det inträffade för att undvika liknande händelser i framtiden.

Inträffade händelser som normalt sett inte ger upphov till någon inspektion, personskador som har anmälts till Försäkringskassan och händelser med statliga fartyg, är exkluderade.

²¹ <https://www.kustbevakningen.se/globalassets/documents-new/om-oss/vart-uppdrag/arsredovisningar/arsredovisning-2023.pdf>

Tabell 4. Andel rapporterade inträffade händelser som följts av en inspektion 2019–2023

	2019	2020	2021	2022	2023
Andel inträffade händelser följda av inspektion	14 %	17 %	15 %	15 %	20 %

Andelen inträffade händelser som följts av en inspektion ligger mellan 14 och 20 procent under åren 2019–2023. Förändringarna mellan åren har inte varit speciellt stora. Den största förändringen är att andelen ökade något från 2022 till 2023. Sett över hela perioden har andelen också ökat, även om vissa fluktuationer har skett.

4.3 Transportstyrelsen utför tematillsyn av säkerhetskultur

Under 2023 inledde Transportstyrelsen en tematillsyn av säkerhetskulturen hos svenska rederier som kör charterturer med turister i området kring Svalbard och norska kusten. Det anknyter till en av de identifierade riskerna enligt sjösäkerhetsplanen, som i sin tur bygger på rapporterade händelser och tillsynsresultat inom det segmentet. Tematillsynen omfattade fem mindre rederier och totalt sex fartyg. De aktuella fartygen är relativt små (i genomsnitt en bruttodräktighet om 450) och ganska gamla (snittålder 63 år). Ombord finns ofta en besättning på 6–7 personer, guider och maximalt 12 passagerare.

Syftet med tematillsynen var att granska vilka delar inom rederiernas säkerhetskultur som bedöms fungera bra och vilka delar som eventuellt fungerar mindre bra och därmed behöver förbättras. Följande aktiviteter genomfördes i tematillsynen:

- inledande förankringsmöten med företrädare för berörda rederier, inklusive frågestund om deras uppfattning om säkerhetskulturen inom sitt rederi
- enkät om säkerhetskultur till fartygens besättningar
- intervjuer om säkerhetskultur med ett urval av besättningen på respektive fartyg
- inspektioner av berörda fartyg innan avfärd mot Svalbard
- flaggstatsinspektioner och bemanningskontroll under operativ verksamhet i Svalbard
- inspektion av berörda rederiers säkerhetsledningssystem.

En samlad bedömning av berörda rederiers säkerhetskultur baserat på information från ovanstående aktiviteter togs fram. Resultatet av den samlade bedömningen återkopplades till respektive rederi i början av 2024. Metoden för tillsyn togs emot positivt av rederierna och de ansåg att de fick hjälp i sitt fortsatta arbete med det systematiska sjösäkerhetsarbetet.

4.4 Se över din uppblåsbara flytväst

Transportstyrelsen uppmanar om att kontrollera sin uppblåsbara flytväst före användning på grund av att flera olyckor har inträffat där västarna inte blåsts upp som de ska. Problemet har varit att gaspatronen på västar av olika modeller och fabrikat saknat en låsmekanism som förhindrar att den går ur. För att kontrollera att västen har denna låsmekanism skruvar man på gaspatronen. Finns ingen låsmekanism och det går att skruva ur patronen utan hinder bör flytvästen inte användas förrän felet är åtgärdat.

Generellt vid användande av uppblåsbara flytvästar gäller:

- Bär den inte under kläder.
- Håll den i gott skick, förvara den skyddat och följ tillverkarens instruktioner för skötsel och användning.
- Om västen inte fylls med luft automatiskt får man istället blåsa upp den manuellt med ett munstycke. Se därför till att endast simkunniga personer använder västen.

Kom ihåg att det är riskabelt att bära flytväst i trånga utrymmen. En uppblåsbar väst kan fastna om man försöker ta sig ur exempelvis en trång, vattenfylld styrhytt.



5

Fritidssjöfart

5. 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.

5.1 Alla dödsolyckor med sjösatta fritidsbåtar på svenskt vatten ingår i statistiken

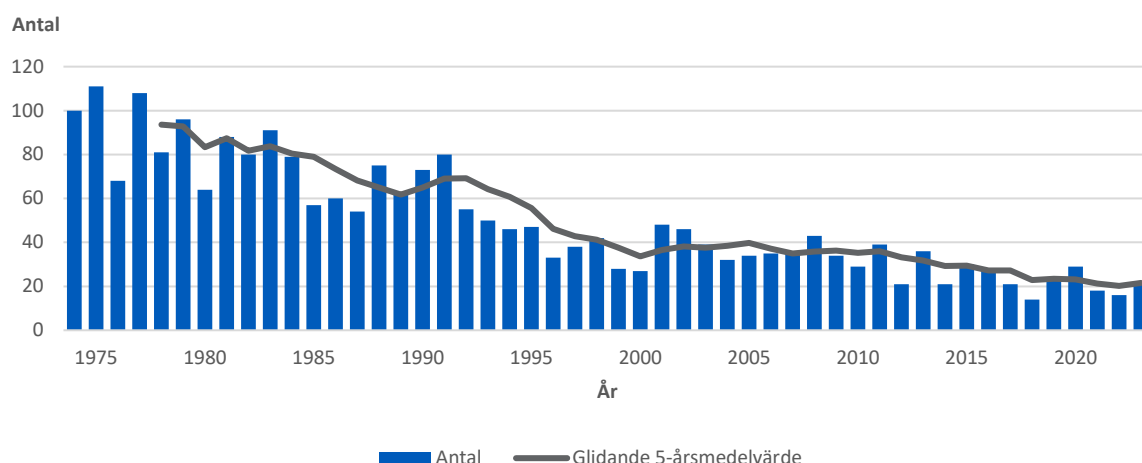
I vår statistik över fritidsbåtslivet ingår omkomna och saknade vid olyckor med sjösatta fritidsbåtar i Sverige. Med olycka menas händelser som sker under färd, i hamn eller på väg till eller ifrån en fritidsbåt. Även kollisioner, bränder, avgasförgiftningar och liknande händelser som kopplas till båtlivet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

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

5.2 Antalet omkomna inom fritidssjöfarten ökade till 21 personer 2023

2023 omkom 21 personer i 19 fritidsbåtsoolyckor. Antalet omkomna ökade något jämfört med föregående år, då 16 personer omkom i 15 olyckor. Diagram 22 visar antal omkomna och saknade inom båtlivet för åren 1974–2023 samt det femåriga glidande medelvärdet²². Under det senaste decenniet har utvecklingen gått mot så pass små antal att en ökning eller minskning med några få olyckor kan få en relativt tidigare år större påverkan på lägesbilden. Så små förändringar kan bero på slumpen, och ska därför tolkas med försiktighet.

Diagram 22. Antal omkomna eller saknade 1974–2023



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.

²² Ett femårigt glidande medelvärde visar medelvärdet för de senaste fem åren. För 2023 visas medelvärdet för 2019–2023, för 2022 visas medelvärdet för 2018–2022 och så vidare.

Det glidande medelvärdet för 2023 ligger på 22 och innebär en liten ökning jämfört med 2022. Det är första gången sedan 2011 som det glidande medelvärdet ökar. I tabell 5 visas de glidande medelvärdena för de senaste fem åren.

Tabell 5. Femårigt glidande medelvärde för antal omkomna eller saknade 2019–2023

2019	2020	2021	2022	2023
23	23	21	20	22

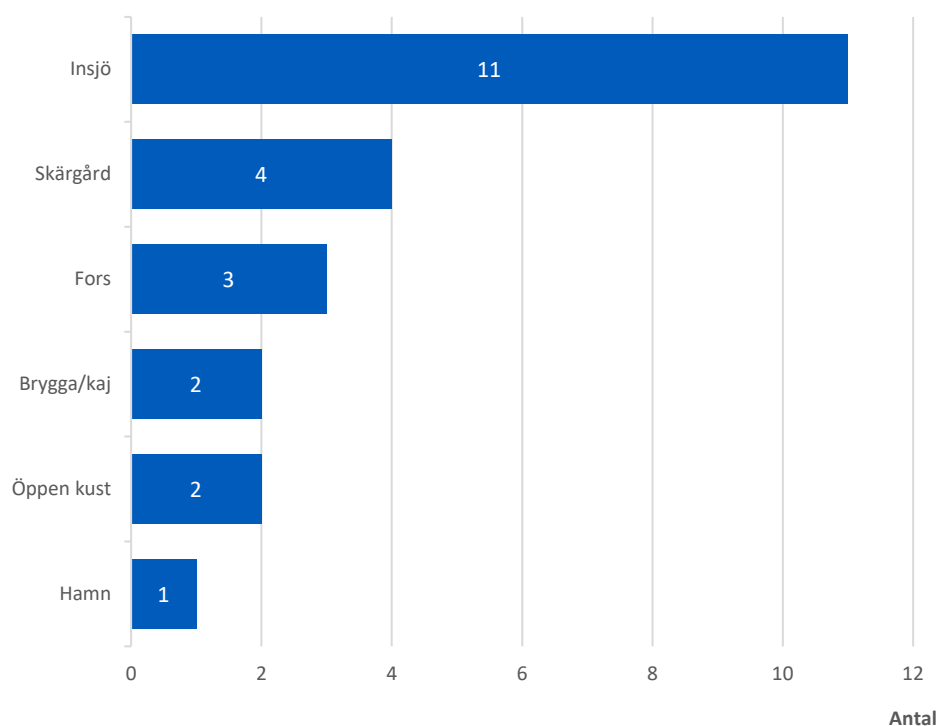
För att kunna undvika olyckor som i värsta fall leder till dödsfall är det viktigaste för den som ska ut på sjön att förbereda sig inför båtturen och att se till att kunna larma om olyckan trots allt skulle vara framme. I förberedelserna bör ingå att

- alltid använda flytväst
- vara nykter
- åka ut i sällskap med andra
- meddela någon person i land vilken rutt ni tänker ta
- ha en laddad mobiltelefon i ett vattentätt fodral runt halsen.

5.3 Hälften omkom i en insjö

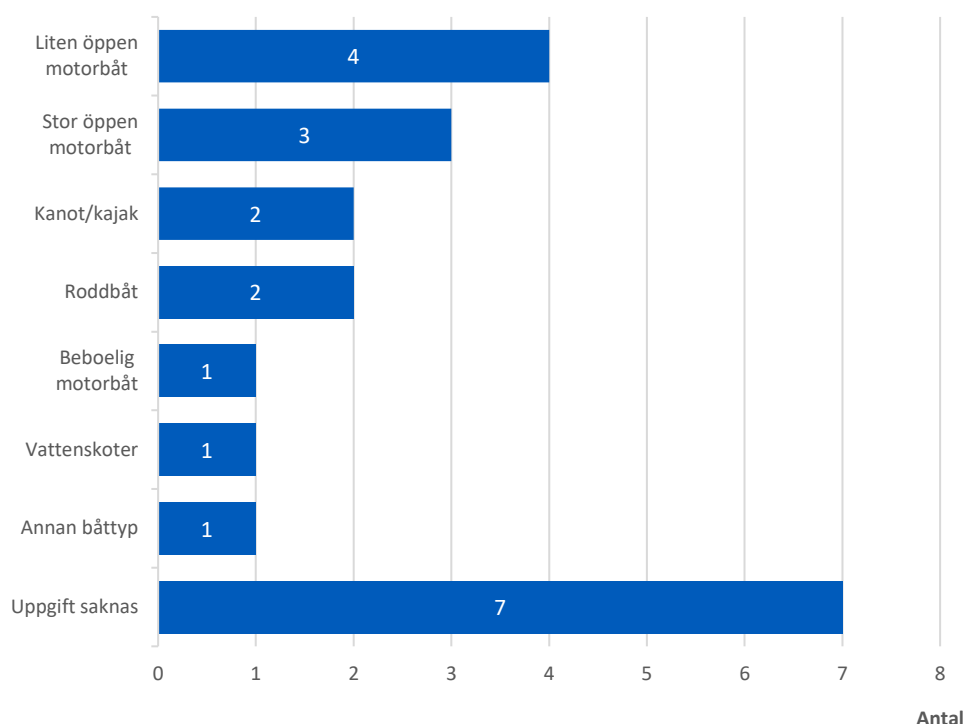
Hälften av de omkomna inom fritidssjöfart 2023, 11 personer, omkom på insjöar. Det är det vanligaste farvattnet där personer omkom under 2023, se diagram 23. Viktigt att notera är att en och samma olycka kan räknas till flera av kategorierna, vilket gör att summan av antalen i diagrammet är större än antalet omkomna. En olycka kan till exempel äga rum i en hamn längs öppen kust. Antalet omkomna på insjöar år 2023 har ökat med 5 personer sedan 2022 - lika mycket som omkomna generellt sett ökade. I skärgård omkom 4 personer och i en fors 3 personer. Vid brygga/kaj respektive längs öppen kust omkom 2 personer vardera. I hamnområde omkom en person.

Diagram 23. Omkomna eller saknade efter typer av farvatten 2023



4 personer av de totalt 21 omkomna, förolyckades under färd med liten öppen motorbåt och 3 personer med stor öppen motorbåt, se diagram 24. Under kanot- eller kajakfärd omkom 2 personer och med roddbåt omkom ytterligare 2 personer. En person omkom vid färd med beboelig motorbåt, en med vattenskoter och en med annan båttyp. Vi saknade uppgift om båttyp för 7 av de omkomna vid tillfället för statistikframtagningen.

Diagram 24. Omkomna eller saknade efter båttyper 2023



Minst en av de omkomna bar flytväst vid olyckstillfället och minst 6 av dem gjorde det inte. För 14 av de omkomna saknas uppgift om huruvida flytväst användes.

Under tidigare år har åldersgruppen 60–69 år varit vanligast förekommande i statistiken över omkomna och saknade. Det gäller däremot inte för 2023, då gruppen 30–39 år drabbades värst med 5 omkomna. I åldrarna över 39 var de omkomna ganska jämnt fördelade mellan de olika tioårsintervallen. Ingen omkommen har hittills konstaterats i grupperna 0–19 eller 20–29 år. Den yngsta personen som omkom 2023 var 31 år och den äldsta 86. För 2 av de omkomna hade vi inga uppgifter om ålder när vi tog fram statistiken.

2 av de omkomna var kvinnor. Det är i nivå med könsfördelningen bland omkomna under de senaste åren.

Tabell 6. Antal omkomna eller saknade efter åldersgrupp 2023

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
0	0	5	2	3	3	4	2	2

Det är framförallt under sommarmånaderna som människor omkommer i fritidssjöfarten. 2023 förolyckades 15 personer under sommaren. En omkom under våren och 5 under hösten. Ingen omkom i januari, februari, november eller december.

Tabell 7. Antal omkomna eller saknade per månad 2023

Vinter		Vår			Sommar			Höst			Vinter
Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
0	0	1	0	0	3	7	5	3	2	0	0

5.4 Ungefär 340 personer rapporterades skadade i fritidssjöfarten

Under 2023 rapporterade akutmottagningar omkring 330 olyckor med personskador kopplade till fritidssjöfarten. Det är en minskning med cirka 40 olycksrapporter jämfört med föregående år. Olycksrapporterna 2023 motsvarar ungefär 340 skadade personer, då i vissa fall flera personer skadades i en och samma olycka. Olyckorna inträffade till största del längs kusterna i Stockholms län, Blekinge, östra Skåne, Halland och Bohuslän. Uppgifterna om aktiviteter vid olyckstillfället bedöms vara osäkra och vi väljer därför att inte redovisa dem.

Eftersom vi bedömer att vi fortfarande inte har tillräcklig rapportering i Transportstyrelsens olycksdatabas Strada fortsatte vi under 2023 att samla in uppgifter om omkomna separat. Därutöver dras vi fortfarande med systemsvårigheter och det är viktigt att notera att Transportstyrelsen för 2023 inte har haft möjlighet att ta fram rapporter ur Strada om skador som har rapporterats av Polisen och Kustbevakningen.



6

Ordförklaringar

6. Ordförklaringar

Vissa av förklaringarna utgår från diverse lagtexter, såsom Sjölagen (1994:1009) och Lagen om undersökning av olyckor (1990:712), medan andra är formulerade enbart för att förtydliga för läsare av denna översikt.

Yrkessjöfart

ORD ELLER UTTRYCK	FÖRKLARING
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. Om skadan resulterar i arbetsoförmåga i minst 72 timmar betraktas olyckan som allvarlig, enligt definition av IMO (International Maritime Organization).
Tillbud	Händelse som har utsatt eller, om den inte hade åtgärdats, skulle ha kunnat utsätta fartyget, personer eller miljön för fara.
OLYCKORS ALLVARLIGHETSGRAD	
Allvarlig olycka	Olycka som har skett i samband med driften av ett fartyg, som inte är att betrakta som förlisning (totalhaveri) och som involverar en brand, explosion, kollision, grundstötning, påsegling, skada på grund av hårt väder, isskada, skrovspricka eller misstänkt skrovdefekt etcetera, som resulterar i att: • fartygets huvudmaskineri immobiliseras, omfattande skada uppstår på bostadsutrymmen, allvarlig strukturskada såsom penetrering av skrovet under vattenlinjen uppstår etcetera, vilket medför att fartyget inte är i skick att fortsätta sin resa eller • förorening oavsett kvantitet eller • ett haveri som gjort bogsering eller undsättning från land nödvändig eller en olycka som har resulterat i att • en person har omkommit eller skadats allvarligt eller • en person har försvunnit till sjöss.
Förlisning	Totalhaveri eller olycka i samband med driften av ett fartyg som har medfört att fartyget har försvunnit eller övergivits i sjön.
Mindre allvarlig olycka	Olycka som inte är att betrakta som förlisning eller allvarlig olycka.
OLYCKORS INDELNING	
Personolycka	Olycka med personskada ombord som inte kan härledas till fartygets drift och således lika gärna kunde ha inträffat i land. Sjukdomsfall, mord eller självmord ingår inte.
Sjöolycka	Olycka som kan härledas till fartygets drift.

Fritidssjöfart

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 eller 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

Bilaga 1

Säkerhetsutveckling inom yrkessjöfarten sett över 20 år

Här finns fördjupade tabeller över antal skadade, antal döda och det totala antalet rapporterade händelser för åren 2004–2023. Syftet med tabellerna är att möjliggöra för läsaren att själv undersöka händelseutvecklingen över tid.

Svenska respektive utlandsflaggade fartyg särredovisas i olika tabeller utifrån kategorierna *sjöolycka*, *sjöolyckstillbud*, *personolycka* och *personolyckstillbud*. Se inledningen av kapitel 2 för förklaringar till begreppen. Transportstyrelsen har sedan 2012 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	Olycka/tillbud
Tabell 1	Svensk	Sjöolyckstillbud
Tabell 2	Svensk	Sjöolycka
Tabell 3	Utländsk	Sjöolyckstillbud
Tabell 4	Utländsk	Sjöolycka
Tabell 5	Svensk	Personolyckstillbud
Tabell 6	Svensk	Personolycka
Tabell 7	Utländsk	Personolyckstillbud
Tabell 8	Utländsk	Personolycka

Tabell 1: Rapporterade sjöolyckstillbud, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
År	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
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	1	-	27	-	-	2	-	-	5	-	-	5	1	-	41
2019	-	-	1	2	-	37	-	-	3	-	-	-	-	-	9	2	-	50
2020	-	-	-	1	-	27	-	-	-	-	-	3	1	-	6	2	-	36
2021	-	-	2	3	-	41	-	-	3	-	-	2	-	-	4	3	-	52
2022	-	-	2	4	-	51	-	-	4	-	-	6	3	-	63	7	-	126
2023	-	-	6	2	-	30	-	-	1	-	-	3	5	-	64	7	-	104
Totalt	-	-	24	14	-	309	-	-	20	-	-	36	9	-	166	23	-	555

Tabell 2: Rapporterade sjöolyckor, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
År	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
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	24	19	2	92
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	31	-	86	-	-	-	1	-	7	6	-	26	40	-	127
2018	1	-	7	20	-	83	1	-	4	1	1	10	18	-	32	41	1	136
2019	1	-	5	12	-	68	5	-	9	2	-	5	7	1	30	27	1	117
2020	-	-	17	35	-	97	1	-	4	3	-	8	1	-	23	40	-	149
2021	-	-	13	31	-	98	1	-	7	2	-	10	12	2	40	46	2	168
2022	-	-	8	27	1	111	1	-	6	1	-	7	12	-	60	41	1	192
2023	-	-	10	11	-	99	1	-	4	1	-	4	17	-	69	30	-	186
Totalt	10	6	209	414	7	1525	18	-	125	52	3	236	111	10	544	605	26	2639

Tabell 3: Rapporterade sjöolyckstillbud, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
År	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
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	-	-	8	-	-	1	-	-	15
2018	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	11	-	-	-	-	-	14
2019	-	-	-	-	-	1	-	-	3	-	-	21	-	-	-	-	-	25
2020	-	-	-	-	-	2	-	-	15	3	-	33	-	-	-	3	-	50
2021	-	-	-	1	-	3	1	-	12	3	-	28	-	-	-	5	-	43
2022	-	-	2	-	-	4	1	-	19	9	-	53	-	-	7	10	-	85
2023	-	-	1	-	-	4	1	-	13	3	-	39	-	-	3	4	-	60
Totalt	-	-	3	1	-	24	3	-	80	18	-	239	-	-	17	22	-	363

Tabell 4: Rapporterade sjöolyckor, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
År	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
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	-	-	-	1	-	7	2	-	5	1	-	23	-	-	4	4	-	39
2023	-	-	1	5	-	10	2	-	7	5	-	23	-	-	2	12	-	43
Totalt	1	2	27	20	1	110	7	0	98	32	9	491	37	6	78	97	18	804

Tabell 5: Rapporterade personolyckstillbud, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
År	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
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	4
2006	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2007	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2008	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2009	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2012	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2013	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2019	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2021	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
2022	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	-	5
2023	-	-	-	4	-	3	-	-	-	-	-	-	8	-	6	12	-	9
Totalt	-	-	-	6	-	11	-	-	-	-	-	-	8	-	10	14	-	21

Tabell 6: Rapporterade personolyckor, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
År	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
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	-	-	-	29	-	29	3	-	3	6	-	6	4	-	4	42	-	42
2021	-	-	-	55	-	55	-	-	-	1	-	1	-	-	-	56	-	56
2022	-	-	-	54	-	54	2	-	2	2	-	2	22	-	27	80	-	85
2023	-	-	-	32	-	34	3	-	3	-	-	-	23	-	24	58	-	61
Totalt	9	4	13	590	5	602	55	1	54	120	3	125	78	2	87	852	15	881

Tabell 7: Rapporterade personolyckstillbud, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
År	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
2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2005	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2006	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2007	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2008	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2009	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2012	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	1	3	-	1
2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2022	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
2023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3
Totalt	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	3	3	-	1	3	-	5

Tabell 8: Rapporterade personolyckor, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
År	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
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	-	-	-	2	-	2	-	-	-	1	-	1	1	-	1	4	-	4
2023	-	-	-	2	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	1	3	-	3
Totalt	2	2	2	20	3	23	8	-	10	49	7	47	6	3	6	85	15	88

