



Säkerhetsöversikt

Sjöfart 2024

Innehåll

ORDFÖRKLARINGAR	3
Yrkessjöfart.....	3
Fritidssjöfart.....	4
FÖRORD	5
Den gradvisa ökningen av rapporterade sjöolyckor inom yrkessjöfarten har fortsatt	5
Vi rapporterar om Sjösäkerhetsrådets arbete	5
1. INLEDNING	6
1.1 Befälhavarna och andra ombordanställda uppmuntras att rapportera fler händelser	6
1.2 Rapporterade avvikelser presenteras för första gången	7
2. SAMMANFATTNING AV SÄKERHETSUTVECKLINGEN	9
3. YRKESSJÖFART	11
3.1 Fortsatt många rapporterade händelser 2024.....	11
3.2 Sjöolyckor kan härledas till fartygets drift.....	14
3.2.1 Få fartyg rapporterar mer än en olycka eller olyckstillbud	14
3.2.2 De allvarliga sjöolyckorna utgjorde 16 procent	16
3.2.3 Det finns kluster av grundstötningar i Göteborgs skärgård.....	17
3.2.4 Många av sjöolyckorna inträffade i hamnområde och till kaj	20
3.2.5 Svenskflaggade fartygs andel av sjöolyckorna ligger stabilt omkring 80 procent	20
3.2.6 Maskinhaveri var involverat i 19 procent av sjöolyckorna.....	21
3.2.7 Tekniska fel i utrustningen bedöms vara primär orsak till 26 procent av sjöolyckorna	22
3.3 Personolyckor avser händelser i den lokala arbetsmiljön ombord.....	23
3.3.1 Besättningsmedlemmar skadade i personolyckor utgjorde 57 procent av skadorna .	24
3.3.2 En majoritet av personskadorna skedde på kategorin övriga fartyg.....	25
3.3.3 Två olika orsaker bedömdes ligga bakom 63 procent av personolyckorna	26
3.3.4 Återkommande sätt som besättningen skadar sig är vid tunga lyft eller fall.....	27
3.3.5 Fem personer omkom under 2024.....	29
3.3.6 Flest personer omkom på passagerarfartyg och kategorin övriga fartyg	29
3.3.7 Sjöfarten stod årligen för mellan 2 och 11 procent av omkomna i arbetsplatsolyckor	30
3.4 Den vanligaste orsaken till avvikelser var tekniska fel i utrustningen	31
4. FRITIDSSJÖFART	33
4.1 Dödsolyckor på svenskt vatten ingår i statistiken.....	33
4.2 Inom fritidssjöfarten omkom 13 personer under 2024	33
4.3 Insjöar återigen vanligaste farvattnet vid dödsolyckor	34
4.4 Samtliga omkomna var män	36
4.5 Antalet rapporter om skadade ökade från 2023.....	37
4.6 De positiva effekterna av förarbevis för vattenskoter håller i sig.....	37
4.7 Sjösäkerhetsrådet syftar till att verka för ett säkrare båtliv	38
5. TRANSPORTSTYRELSENS FORTLÖPANDE SJÖSÄKERHETSARBETE	39
5.1 Sjösäkerhetsplanen ger en överblick över risker och åtgärder	39
5.2 En större andel händelser ledde till inspektion.....	39

5.3 Kustbevakningen upptäckte brister i utbildning och behörigheter för sjömän.....	39
BILAGA 1	41
Säkerhetsutveckling inom yrkessjöfarten sett över 20 år.....	41
Tabellöversikt	41



Ordförklaringar

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
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 eller liknande, som resulterar i att: - fartyget inte är i skick att fortsätta sin resa, ofta på grund av att huvudmaskineri immobiliseras, omfattande skada uppstår på bostadsutrymmen eller allvarlig strukturskada såsom penetrering av skrovet under vattenlinjen uppstår eller - förorening oavsett kvantitet, eller - ett haveri som gör bogsering eller undsättning från land nödvändig. Till <i>allvarlig olycka</i> räknas också en olycka som resulterar i att - en person omkommer eller skadas allvarligt, eller - en person försvinner till sjöss.
Avvikelse	Händelse eller tillstånd av främst teknisk eller organisatorisk karaktär som inte direkt har resulterat i något tillbud eller någon olycka.
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.
Förlisning	Totalhaveri eller olycka i samband med driften av ett fartyg som har medfört att fartyget har kondemnerats, försvunnit eller övergivits i sjön.
Mindre allvarlig olycka	Olycka som inte är att betrakta som förlisning eller allvarlig olycka.
Olycka	Händelse eller serie av händelser som innebär eller 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, person eller på miljö.
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.
Skadad	Person som bedömts och rapporterats som skadad av befälhavaren. Om skadan resulterar i arbetsoförmåga i minst 72 timmar, enligt definition av IMO (International Maritime Organization), betraktas olyckan som allvarlig i Transportstyrelsens databas.
Tillbud	Händelse där fartyg, person eller miljö utsatts för fara, eller skulle ha kunnat utsättas för fara om orsaken inte åtgärdats.

Fritidssjöfart

ORD ELLER UTTRYCK	FÖRKLARING
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.



Förord

Gunnar Ljungberg

Förord

I Transportstyrelsens sjösäkerhetsöversikt för år 2024 presenterar vi statistik över rapporterade olyckor, tillbud och avvikelser i den svenska yrkessjöfarten. Vi beskriver också vårt förebyggande säkerhetsarbete. För fritidssjöfarten i Sverige presenteras statistik över omkomna och skadade.

Den gradvisa ökningen av rapporterade sjöolyckor inom yrkessjöfarten har fortsatt

I den här översikten redovisar Transportstyrelsen säkerhetsutvecklingen inom sjöfarten, med fokus på år 2024. Den tidigare gradvisa ökningen av rapporterade sjöolyckor, som är sådana att de orsakas av något driftsrelaterat på fartyget, har fortsatt. Det gäller även antalet unika fartyg som rapporterar minst en händelse per år till oss. Ökningen ser vi på myndigheten dock som något positivt, eftersom det finns indikationer på ett mörkertal. För att vi ska kunna fortsätta vårt arbete med att minska riskerna för olyckor, skador och dödsfall behöver vi kunna analysera inträffade händelser och då krävs naturligtvis att rapporteringen fungerar.

Under året har dessvärre 4 dödsolyckor inträffat inom yrkessjöfarten, med sammanlagt 5 omkomna personer. Dödsolyckorna har drabbat ett utbildningsfartyg, ett mindre fiskefartyg, en vägfärja och en kanottur med guide. Eftersom det i begreppet yrkessjöfart i denna rapport ingår verksamhet som är tillgänglig för allmänheten mot betalning räknas kanotturen till yrkessjöfarten. Antalet skadade har fortsatt att minska under 2024, men ligger på dryga hundralet.

Vi rapporterar om Sjsäkerhetsrådets arbete

Transportstyrelsen fortsätter samarbetet med båtlivets organisationer och utövare för att stärka säkerheten för allmänheten till sjöss. I årets säkerhetsöversikt inför vi en kort avrapportering om Sjsäkerhetsrådets arbete. Rådet är det forum där det här viktiga samarbetet med organisationerna bedrivs.

Inom fritidssjöfarten förolyckades preliminärt 13 personer under år 2024, vilket är en minskning med 5 personer sedan 2023. Det är den lägsta noteringen under åtminstone de senaste 50 åren, även om naturligtvis ingen borde behöva omkomma i båtlivet. Bilden av i vilka sammanhang båtlivsutövarna omkommer känns igen från tidigare år. Samtliga omkomna 2024 var män över 50 års ålder och det finns en dominans av små öppna båtar på insjöar.

Ett inslag i årets översikt, som vi inte tidigare har redovisat, handlar om utvecklingen av återkallande av förarbevis för vattenskoter. Det är en del i arbetet med att skapa incitament för ett mer ansvarsfullt beteende bland vattenskoterförarna.

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 2024. Översikten bygger dels på uppgifter som skickats in från fartyg och rederier, dels 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. Även när det gäller personskador finns det en skyldighet att informera Transportstyrelsen. Det ligger enligt socialförsäkringsbalken² också ett ansvar på arbetsgivare att rapportera in personskador till Försäkringskassan. Dessa rapporter skickas vidare till Transportstyrelsen i de fall en ombordanställd skadat sig. Transportstyrelsen 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 har rapporterats självant av befälhavare. Vi begär då in rapporter i efterhand.

Fritidssjöfarten har inga krav på generell händelserapportering. Däremot är det obligatoriskt för utpekade akutmottagningar, Polisen och Kustbevakningen att registrera en olycka med en sjösatt fritidsbåt, om olyckan har lett till personskada eller dödsfall³. Också beträffande fritidssjöfarten arbetar Transportstyrelsen med omvärldsbevakning och utbyter information med andra myndigheter och organisationer.

Ett av Sveriges transportpolitiska etappmål⁴ under hänsynsmålet säger att antalet omkomna till följd av olyckor inom sjöfarten 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 sjöfartens del av etappmålet ska uppfyllas. Målen avser yrkes- och fritidssjöfarten sammantaget. När det gäller antalet allvarligt skadade går det dessvärre inte att beräkna något utgångsvärde inom sjöfarten, 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 etappmål⁵.

1.1 Befälhavarna och andra ombordanställda uppmuntras att rapportera fler händelser

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

¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/olyckor-och-tillbud/>

² Detta gäller enligt Socialförsäkringsbalk (2010:110) kapitel 42 §10, https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/socialforsakringsbalk-2010110_sfs-2010-110/#K42

³ Detta gäller enligt lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas, https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2021319-om-transportstyrelsens_sfs-2021-319/

⁴ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

⁵ <https://www.trafa.se/globalassets/pm/2025/pm-2025-7-maluppfoljningens-indikatorer-och-matt-2025.pdf>

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 lärdomar och viktig information till branschen. Det informationsarbetet är både kort- och långsiktigt, och vi bedriver det genom att

- presentera olycks- och tillbudsstatistik i den här översikten
- bidra med material till San-Nytt⁶, 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 rapportering⁷ hos utbildningsanordnare eller branschen
- 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. Statistiken utgör en grund för att planera säkerhetshöjande åtgärder och informationskampanjer. Resultatet från analysarbetet kommuniceras till både branschorganisationer och utövare inom fritidssjöfarten. Befälhavarna och övriga ombordanställda uppmuntras att rapportera fler händelser, för att bidra till en god lärande- och rapporteringskultur inom yrkessjöfarten.

1.2 Rapporterade avvikelser presenteras för första gången

Statistiken för 2024 och en del av 2023 bygger på preliminära uppgifter som senare kan komma att ändras. All redovisad statistik för åren före 2023 kan dock betraktas som slutlig. Det här gäller både för yrkes- och fritidssjöfarten.

Inom yrkessjöfarten används databasen Sjöolyckssystemet (SOS). Rapporteringsskyldigheten omfattar samtliga tillbud och olyckor med svenskregrerade fartyg, och 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. Vi presenterar för första gången en analys av rapporterade avvikelser i den här översikten.

Informationen i SOS uppdateras efterhand som uppgifter kommer in till Transportstyrelsen. Ny information om en tidigare rapporterad händelse eller en helt ny händelserapport kan komma in under lång tid efter det att händelsen inträffade. Den statistik som publiceras i den här översikten återspeglar den information vi hade tillgång till i februari 2025. För 2020–2023 har statistiken ändrats något sedan den förra översikten, till följd av uppdateringar.

⁶ <https://san-nytt.se/tidningsarkiv/>

⁷ För kontakt om en sådan föreläsning, skriv till sjoutredning@transportstyrelsen.se

Vi räknar antalet olyckor och tillbud baserat på inblandade fartyg. Vid till exempel en kollision mellan två yrkesfartyg redovisas den som två olyckor i statistiken.

Det finns en otydlighet gällande rapportering av personskador inom sjöfarten som leder till att vissa rapporterar dessa till Arbetsmiljöverket. Det korrekta är att rapportera dem till Transportstyrelsen, eftersom vi är tillsynsansvarig myndighet för arbetsmiljön inom sjöfarten.⁸ Som tidigare nämnts finns det också enligt socialförsäkringsbalken en skyldighet för arbetsgivare att rapportera in personskador till Försäkringskassan. Dessa rapporter skickas vidare till Transportstyrelsen i de fall en ombordanställd skadat sig.

Transportstyrelsen är av den uppfattningen att det finns ett stort mörkertal i rapporteringen avseende yrkessjöfarten – ett mörkertal som framförallt gäller vissa fartygssegment⁹. 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 bedriver Transportstyrelsen omvärldsbevakning där samverkan sker 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. Dessutom rapporteras information om skadade och omkomna i databasen Strada, där rapporterna kommer från utpekade vårdgivare, Polisen och Kustbevakningen. Statistiken omfattar olyckor som inträffar på svenskt vatten. Svenskar som råkar ut för fritidsbåtsolyckor utomlands omfattas inte.

Säkerhetsöversikten är indelad i fem kapitel. I kapitel 2 sammanfattas säkerhetsutvecklingen, i kapitel 3 redovisas statistik för yrkessjöfarten, i kapitel 4 statistik för fritidssjöfarten och i kapitel 5 presenteras Transportstyrelsens fortlöpande sjösäkerhetsarbete. Fördjupade tabeller över händelser inom yrkessjöfarten för åren 2005–2024 presenteras i bilaga 1.

⁸ Enligt 1 kap. 2§ Arbetsmiljölagen (1977:1160), https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/arbetsmiljolag-19771160_sfs-1977-1160/

⁹ I översikten delar vi in yrkessjöfarten i segmenten fiskefartyg, passagerarfartyg, tankfartyg, torrlastfartyg och övriga fartyg.



2

Sammanfattning av säkerhetsutvecklingen

2. Sammanfattning av säkerhetsutvecklingen

Tabell 1 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 kan härledas till driften.

Både när det gäller händelser som kan härledas till fartygets drift och sådana som orsakats av andra omständigheter, är ett *tillbud* en händelse som, om den inte avväjts i tid, hade kunnat utvecklas till en olycka.

Utifrån tabell 1 kan man bland annat konstatera att

- antalet rapporter om sjöolycka inom yrkessjöfarten 2024 var större än genomsnittet för 2019–2023, däri inkluderat de rapporterade allvarliga olyckorna
- de inrapporterade sjöolyckstillbuden var 23 procent fler än det årliga genomsnittet för 2019–2023: 153 jämfört med 124
- rapporteringen av personolyckor 2024, inklusive allvarliga olyckor, låg i nivå med genomsnittet för 2019–2023
- antalet omkomna eller saknade efter en olycka i yrkessjöfarten under 2024 var 5 personer, vilket är högre än genomsnittet för 2019–2023
- antalet skadade i yrkessjöfarten 2024 låg i nivå med genomsnittet för 2019–2023.

Personskador och dödsolyckor i yrkessjöfarten sker genom såväl sjöolyckor som personolyckor.

De unika rapporterade yrkesfartygen var 20 procent fler 2024 än det årliga genomsnittet för de föregående fem åren. 2024 rapporterade fartygen tillsammans in 584 händelser. Under 2023 rapporterade yrkesfartyg in totalt 487 händelser.

Inom fritidssjöfarten var dödsolyckorna färre än genomsnittet för åren 2019–2023, 13 jämfört med 20, och antalet omkomna eller saknade var i nivå med dödsolyckorna. Antalet dödsolyckor och antalet omkomna korrelerar i hög grad. Varje enskild dödsolycka kan omfatta flera omkomna, men i de flesta dödsolyckor i Sverige omkommer en person.

Tabell 1. Nyckeltal 2024 ställda mot medelvärden för de fem föregående åren

Yrkessjöfart				Fritidssjöfart			
	2024	Medelvärde 2019–2023	Ökning/ minskning		2024	Medelvärde 2019–2023	Ökning/ minskning
Sjöolyckor	255	207	↑	Dödsolyckor	13	20	↓
varav allvarliga sjöolyckor	41	31	↑	Omkomna eller saknade	13	21	↓
Sjöolyckstillbud	153	124	↑				
Personolyckor	64	65	↓				
varav allvarliga personolyckor	15	17	↓				
Personolyckstillbud	4	2	↑				
Omkomna eller saknade	5	1	↑				
Skadade	106	112	↓				
Unika rapporterade ¹⁰ fartyg	337	281	↑				

Antalet rapporter per år inom yrkessjöfarten har sedan 2022 varit markant större än innan dess. Det är framförallt rapporteringen av sjöolyckstillbud och mindre allvarliga sjöolyckor som har ökat. Betraktar man de enskilda åren var för sig ligger 2022 betydligt högre än 2023 och 2024 när det gäller sjöolyckstillbud. Antalet rapporterade personolyckor, även allvarliga sådana, ligger i nivå med genomsnittet.

Om man ser till utvecklingen av antalet rapporter om olyckor och tillbud har säkerhetsläget försämrats de senaste åren. Inom vissa segment av den svenska sjöfarten finns däremot fortfarande en betydande underrapportering. Det ökade antalet rapporter behöver därför inte nödvändigtvis vara ett tecken på att säkerhetsläget har försämrats, utan skulle kunna tyda på att branschens säkerhetsarbete fungerar bättre så att fler av de händelser som inträffar rapporteras och mörkertalet på så sätt minskar. För att ytterligare minska mörkertalet betonar vi från Transportstyrelsen fortsatt vikten av en god säkerhetskultur och ett gott systematiskt sjösäkerhetsarbete.

Vi har ett väl utvecklat samarbete med de statliga rederierna och med Sjöfartsverkets lotsar när det handlar om rapportering av avvikelser, tillbud och olyckor (bland annat enligt Fartygssäkerhetslagen (2003:364)). 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.

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



3

Yrkessjöfart

3. Yrkessjöfart

Det här kapitlet innehåller en redovisning av säkerhetsutvecklingen inom den yrkesmässiga sjöfarten, i form av en statistisk uppföljning. Kapitlet avslutas med statistik om Transportstyrelsens arbete med personliga tillstånd för anställda i sjöfarten.

3.1 Fortsatt många rapporterade händelser 2024

Diagram 1 visar antalet händelser i termer av olyckor och tillbud, uppdelade efter kategori, som rapporterades in mellan 2020 och 2024. I stort sett lika många händelser rapporterades in 2024 som året innan, 476 jämfört med 474. Antalet rapporterade händelser 2022 var det största sedan data började registreras i SOS 1985.

För år 2024 kan vi notera att antalet rapporterade sjöolyckor är likvärdigt med antalet från 2023. Antalet ser ut att ha ökat och stabiliserats sedan 2020 och 2021. Vi konstaterar också att antalet rapporterade sjöolyckstillbud håller sig på samma nivå som 2023 och att det därmed fortfarande var betydligt högre än under 2020 och 2021. Även de rapporterade personolyckorna var likvärdiga med antalet från 2023. De rapporterade personolyckstillbuden är fortfarande få.

Diagram 1. Antal rapporterade sjöolyckor, sjöolyckstillbud, personolyckor och personolyckstillbud 2020–2024



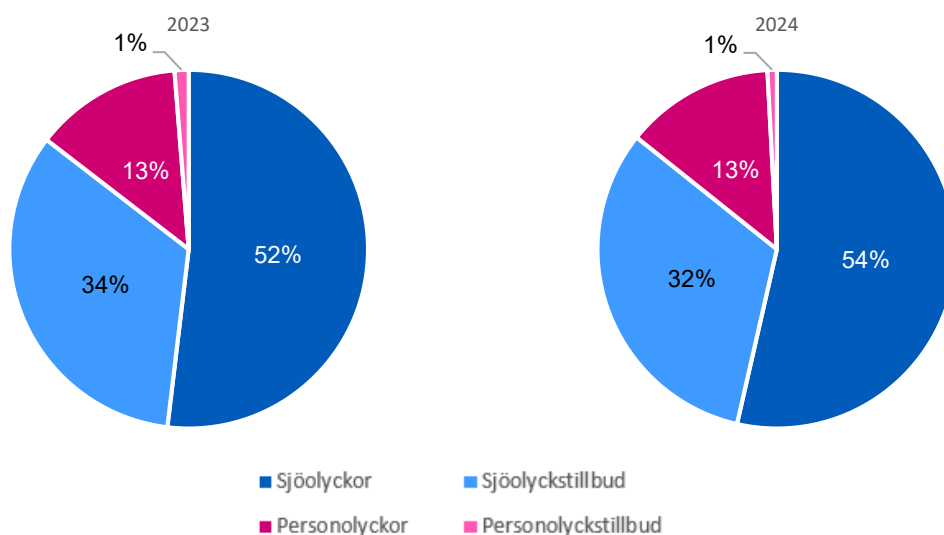
Det ökade antalet rapporterade händelser från 2022 och framåt beror till stor del på vårt utökade samarbete med statliga rederier. I ett tioårigt perspektiv ser vi tecken på att efterlevnaden av lagkraven och förståelsen för betydelsen av en fungerande händelserapportering och säkerhetskultur har ökat inom delar av branschen. Det ser vi genom att antalet rapporterade sjöolyckstillbud och mindre allvarliga sjöolyckor har haft en uppåtgående trend. Ökningen ser vi inte för rapporteringen av personskador. Vi ser en minskning av rapporterade personskador från handelssjöfarten. Möjligen kan detta ha ett

samband med att fartyg som tidigare återkommande rapporterade nu har flaggats ut. I bilaga 1 finns statistik för de senaste 20 åren, där trenden för rapporteringen kan utläsas.

En anledning till att rapporterna om personolyckstillbud är så få kan vara att endast delar av branschen är medveten om att sådana tillbud ska rapporteras. Det är viktigt att skicka rapporterna om personolyckor och personolyckstillbud direkt till oss som tillsynsansvariga för arbetsmiljön inom sjöfarten.

Diagram 2 visar hur de inrapporterade händelserna för 2023 och 2024 fördelas procentuellt mellan kategorierna sjöolyckor, sjöolyckstillbud, personolyckor och personolyckstillbud. Andelen inrapporterade personolyckstillbud är liten, vilket troligast beror på kraftig underrapportering. Fördelningen av de olika kategorierna är i stort sett densamma mellan de här åren. Det är en följd av att kategorierna heller inte förändrats särskilt mycket antalsmässigt, vilket framgår av diagram 1.

Diagram 2. Procentuell fördelning av rapporterade händelsetyper 2023–2024



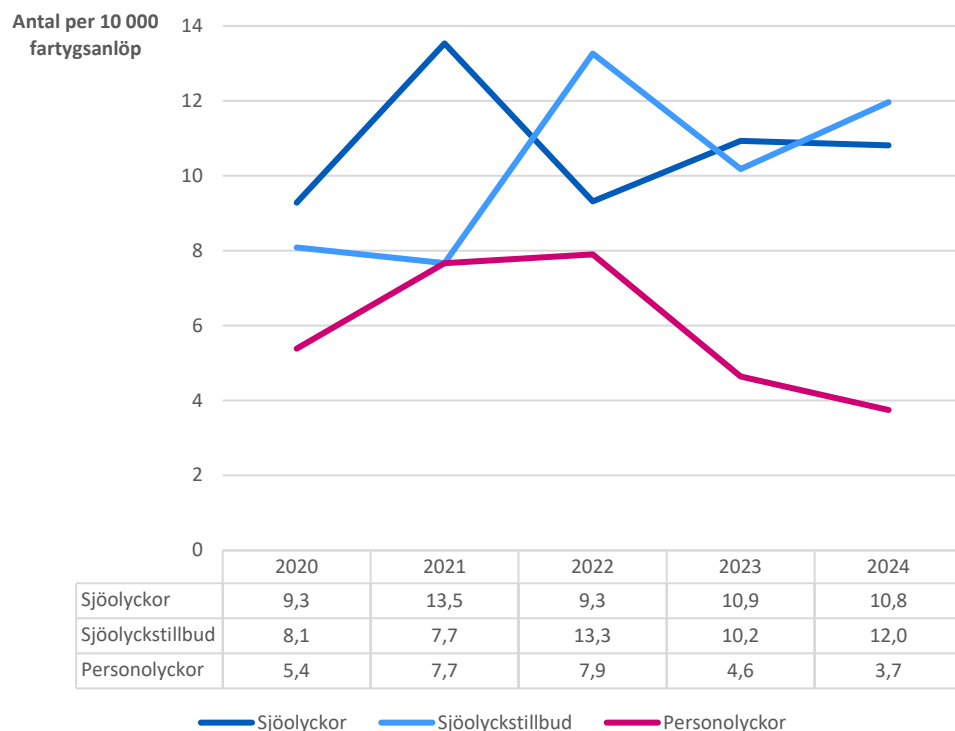
Utvecklingen av antalet rapporterade händelser kan också studeras i ljuset av fartygstrafiken och antalet svenskregistrerade handelsfartyg. Diagram 3 visar olyckorna och tillbuden justerade efter antalet anlöp¹¹ till svenska hamnar. Statistiken över anlöp består av uppgifter från Trafikanalys. Inom den svenska sjöfarten finns en betydande andel 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. Vi har däremot inte exkluderat svenskflaggade fartyg vars händelser inträffat utanför svenskt vatten. 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 anlöp under perioden. De uppgick 2024 till 12 per 10 000 fartygsanlöp, vilket kan jämföras med 13,3 år 2022 och 8,1 år 2020. Även de rapporterade sjöolyckorna per anlöp har fluktuerat, men visar däremot ingen trend åt något håll sett till hela perioden. När det gäller rapporterade

¹¹ Statistiken över fartygsanlöp 2024 är hämtad från Sveriges officiella statistik, Sjötrafik 2024 kvartal 4, tabell 1.1: <https://www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/>. Statistiken över fartygsanlöp 2020–2023 är hämtad från Sjötrafik 2023, tabell 1 enligt samma länk.

personolyckor per anlop finns en tydlig minskning sett till perioden som helhet. 2024 rapporterades 3,7 personolyckor per 10 000 anlop, vilket är betydligt färre än under Covid-19-pandemin. De låga siffrorna beror på att de rapporterade personolyckorna minskat samtidigt som antal anlop har ökat. Det minskade antalet rapporterade personolyckor beror möjligen på att några av de fartyg som tidigare frekvent rapporterade personolyckor har flaggat ut.

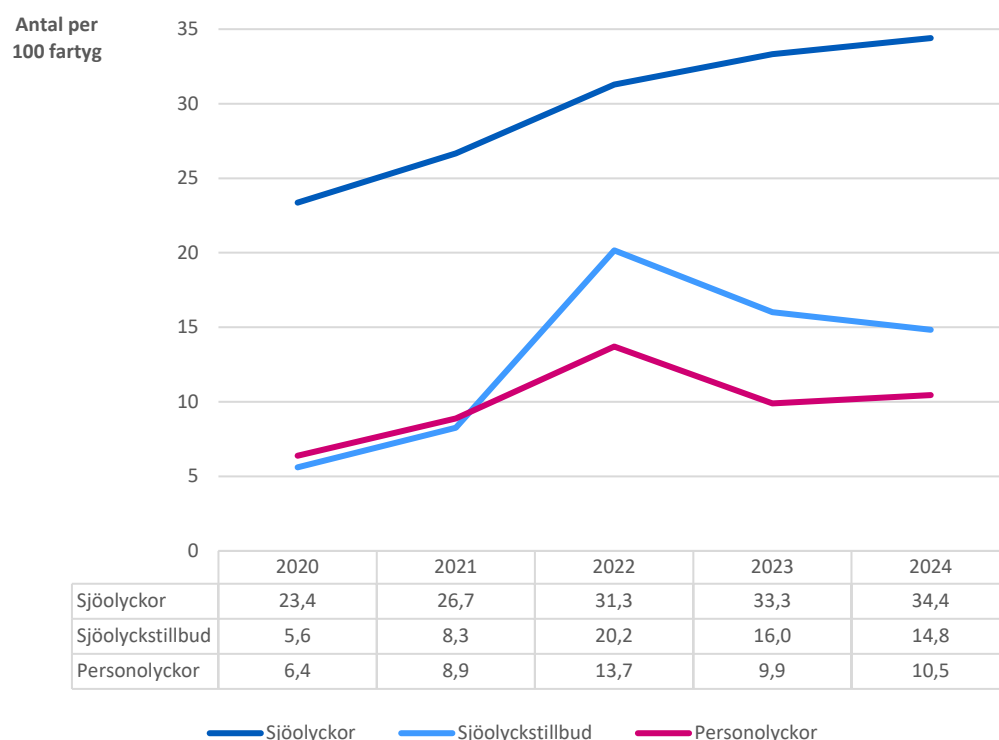
Diagram 3. Antal rapporterade olyckor och tillbud per 10 000 fartygsanlop till svenska hamnar 2020–2024



Av diagram 4 framgår antal rapporterade olyckor och tillbud angivna per 100 svenskregistrerade handelsfartyg¹². Antalet handelsfartyg har minskat med ungefär ett tiotal varje år under den redovisade perioden, från 642 år 2020 till 593 år 2024. Transportstyrelsen baserar den här jämförelsen enbart på olyckor och tillbud som har inträffat med svenskregistrerade fartyg. Antalet rapporterade sjöolyckor per 100 fartyg var 2024 i stort sett oförändrat jämfört med 2023 och uppgick till 34,4. Det innebär att den stigande utvecklingen sedan 2020 planade ut något. De rapporterade sjöolyckstillbuden visar fluktuationer under perioden, där antalet mer än fördubblades mellan 2021 och 2022, men därefter sjönk. För 2024 är antalet nere i 14,8. De rapporterade personolyckorna uppgick 2024 till 10,5, vilket är i nivå med 2023. Det lägre antalet år 2020, 6,4 personolyckor per 100 fartyg, beror sannolikt på pandemin.

¹² Statistiken över svenskregistrerade handelsfartyg gäller per den 31 december respektive år och är hämtad från Sveriges officiella statistik, Fartyg 2024 – svenska och utländska fartyg i svensk regi, tabell 2.1 och 2.2: <https://www.trafa.se/sjofart/fartyg/>

Diagram 4. Antal rapporterade olyckor och tillbud per 100 svenskregistrerade handelsfartyg 2020–2024



3.2 Sjöolyckor kan härledas till fartygets drift

Med *sjöolycka* avses en olycka som kan härledas till fartygets drift. Ett *sjöolyckstillbud* är en händelse som, om den inte avväjts i tid, 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
- 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 orsaker.

3.2.1 Få fartyg rapporterar mer än en olycka eller olyckstillbud

Diagram 5 visar antalet rapporterade sjöolyckor jämfört med antalet unika sjöolycksrapporterande fartyg. 28 fartyg rapporterade fler än en sjöolycka under 2024, motsvarande antal under 2023 var 32. Som mest rapporterade ett och samma fartyg 6 olyckor under 2024. I genomsnitt rapporterades under 2020–2024 drygt en sjöolycka per rapportande fartyg och år.

Diagram 5. Antal rapporterade sjöolyckor jämfört med antalet rapporterande¹³ fartyg 2020–2024

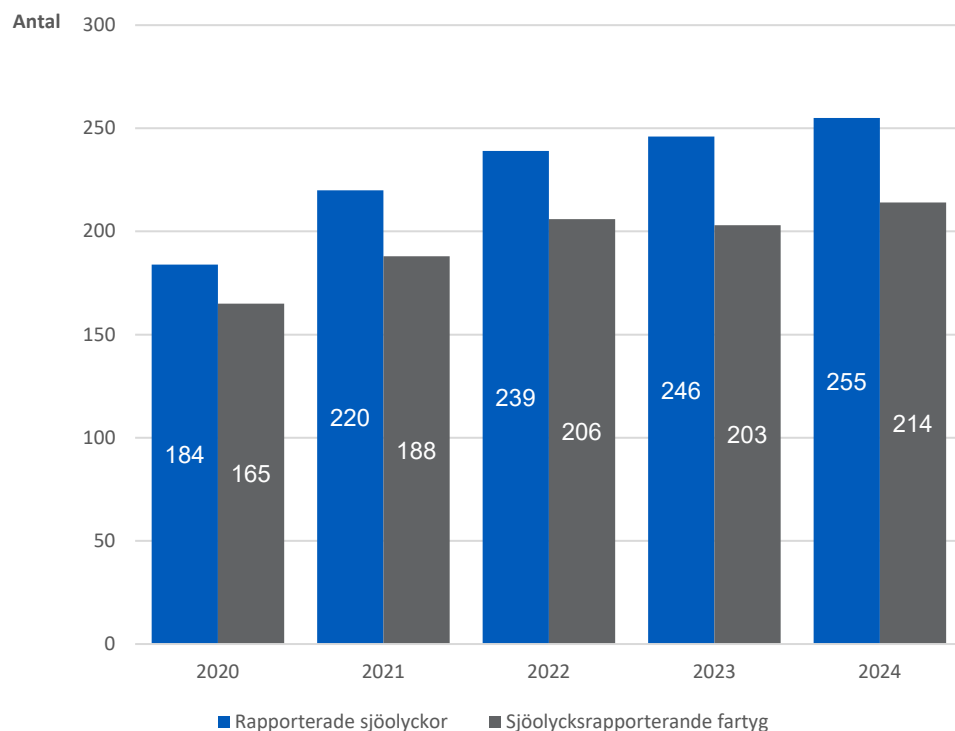
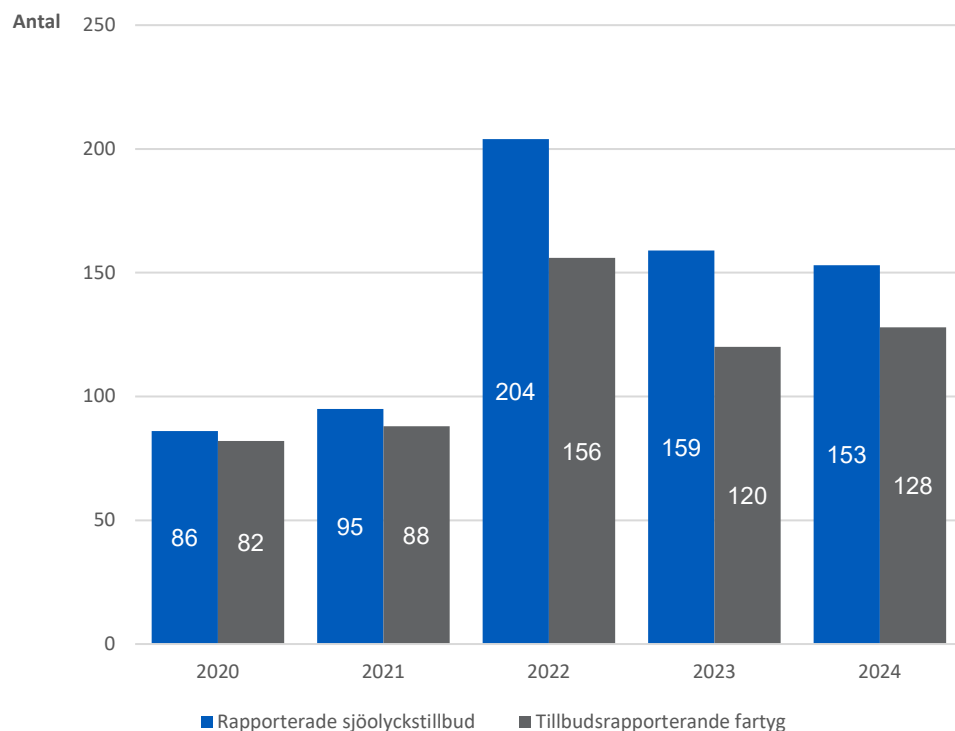


Diagram 6 presenterar en jämförelse mellan rapporter om sjöolyckstillbud och unika rapporterande fartyg. 19 fartyg rapporterade under 2024 fler än ett tillbud, motsvarande antal under 2023 var 17. Det fartyg som rapporterade flest sjöolyckstillbud under 2024 stod för 5 rapporter, vilket är ett tecken på en god rapporteringskultur. I genomsnitt rapporterades under 2020–2024 drygt ett sjöolyckstillbud per rapporterande fartyg och år.

¹³ 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 rapporterande¹⁴ fartyg 2020–2024



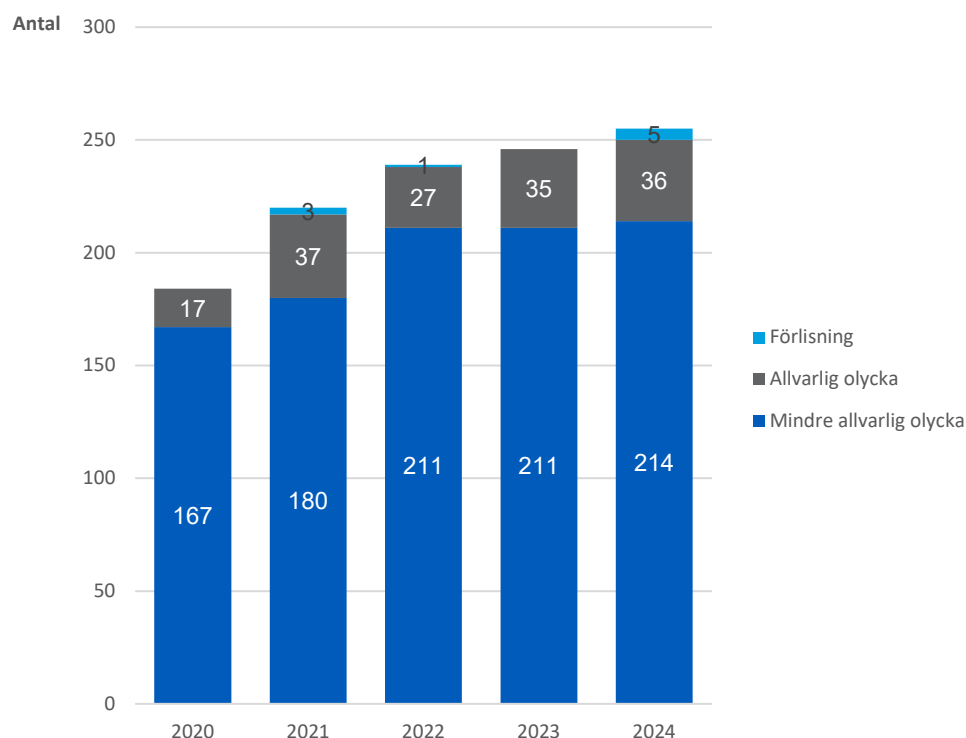
Antalet rapporterade tillbud var 2022 betydligt högre än under övriga redovisade år. Trots att antalet rapporterade tillbud de senaste tre åren har legat högre än tidigare kan vi konstatera att det fortfarande finns en underrapportering. Det finns vissa segment, till exempel fiskebåtar och entreprenadfartyg, som rapporterar väldigt få tillbud. Teoretiskt sett bör antalet rapporterade sjöolyckstillbud vara betydligt fler än antalet rapporterade sjöolyckor, vilket vi beskriver närmare i säkerhetsöversikterna 2019 och 2022.

3.2.2 De allvarliga sjöolyckorna utgjorde 16 procent

Diagram 7 visar antalet sjöolyckor fördelade efter allvarlighetsgrad.

¹⁴ Rapporterna får Transportstyrelsen direkt från fartygen, genom vår egen omvärldsbevakning och uppsökande verksamhet eller från andra myndigheter.

Diagram 7. Antal rapporterade sjöolyckor efter allvarlighetsgrad 2020–2024



Antalet rapporterade mindre allvarliga sjöolyckor har varit ungefär lika stort under de tre senaste åren. De rapporterade allvarliga olyckorna har ökat något under de två senaste åren, om man räknar med förlisningar, som naturligtvis också är en form av allvarliga olyckor. 16 procent av sjöolyckorna var allvarliga 2024, motsvarande andel 2023 var 14 procent. Värt att notera är att de här siffrorna är preliminära och kan komma att justeras. 2 av de 5 förlisningarna 2024 berodde på bristande rutiner och kunskaper om det egna fartyget och dess utrustning, 2 var fartyg som låg obemannade, och en är under utredning av Statens haverikommission. De mindre allvarliga sjöolyckorna utgör alltså den dominerande kategorin med 84 procent, vilket ligger i nivå med 2023.

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 risk för att vissa händelser förblir okända för oss.

3.2.3 Det finns kluster av grundstötningar i Göteborgs skärgård

Karta 1 visar den geografiska fördelningen av de inrapporterade sjöolyckorna 2024. 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 3 ombord på svensktflaggade fartyg utanför svenskt territorialvatten. Alla 3 inträffade i Europa. Ytterligare 39 olyckor inträffade, men de saknar geografisk position och går därför inte att märka ut på kartan.

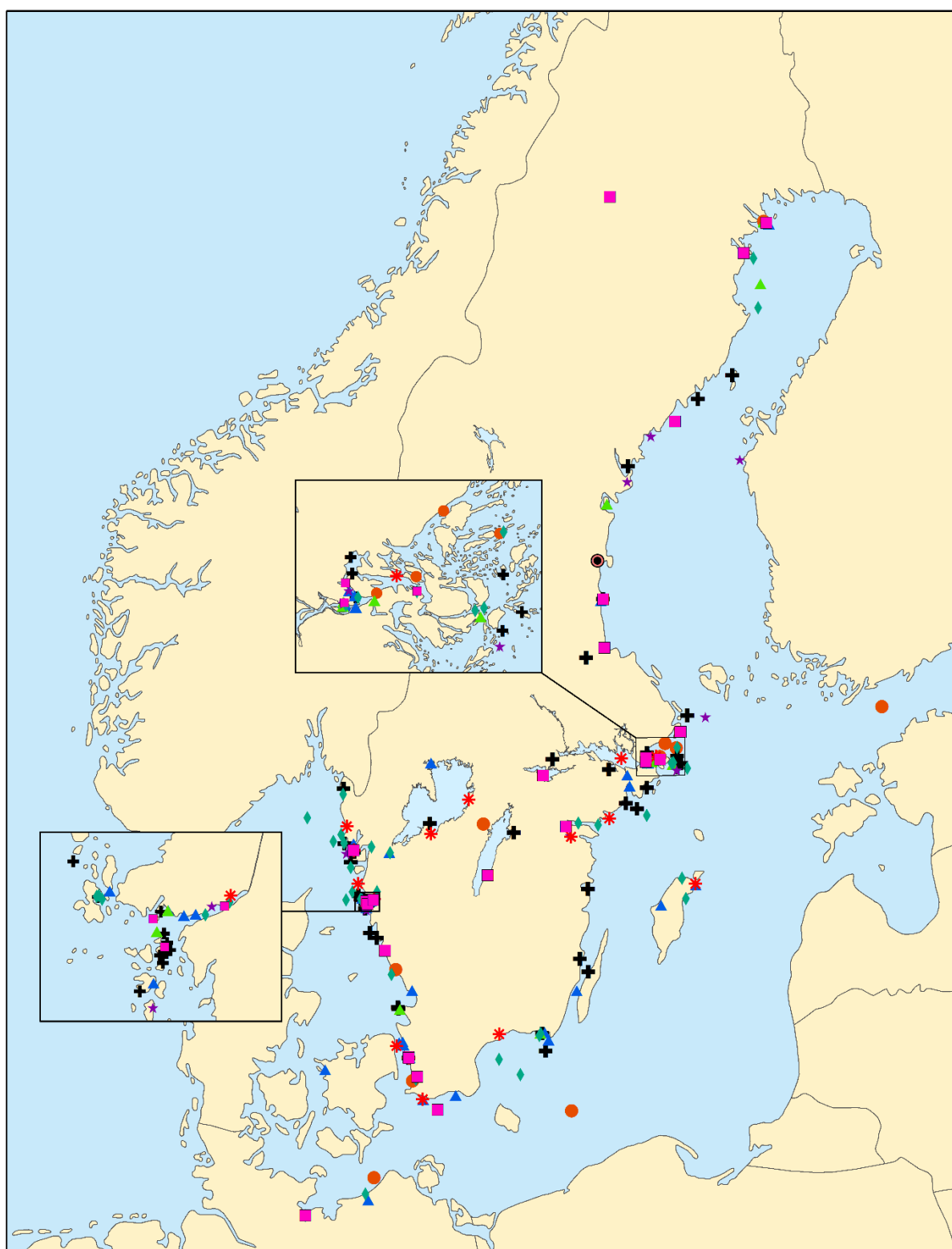
Det finns kluster av rapporterade olyckor inom ganska små områden i och omkring Stockholm och på Västkusten. Det beror rimligtvis på att de områdena är högre trafikerade.

Jämfört med 2023 konstaterar vi att sjöolyckorna fördelar sig på i stort sett samma sätt över landet. När det gäller de enskilda händelsetyperna finns det kluster av

- grundstötningar i Göteborgs skärgård
- maskinhaverier i Göteborgs och Bohusläns skärgårdar.

Både större fartyg i internationell trafik såväl som fartyg i skärgårdstrafik finns i större omfattning i Göteborg och Bohuslän än många andra delar av kusten. Det leder i sin tur till fler rapporterade sjöolyckor, vilket är rimligt. Det är också komplexa skärgårdar, vilket ställer krav på att arbeta systematiskt och noggrant med ruttplanering, utkik och de navigationsinstrument som finns att tillgå på bryggan.

Karta 1. Karta över rapporterade sjöolyckor 2024



- | | | |
|-------------------------------|---------------------------|----------------|
| ● Brand | ▲ Kollision mellan fartyg | ◆ Maskinhaveri |
| ⊕ Grundstötning | ● Lastförskjutning | * Utsläpp |
| ▲ Kollision med annat föremål | ★ Läckage | ■ Övrig |



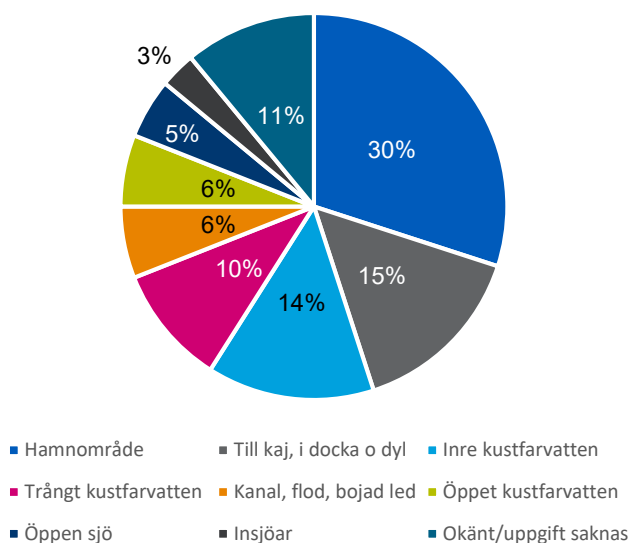
3.2.4 Många av sjöolyckorna inträffade i hamnområde och till kaj

I diagram 8 redovisas fördelningen av 2024 års sjöolyckor efter farvattenstyp. 30 procent av sjöolyckorna skedde i hamnområde – en andel som har fluktuerat en del under de senaste åren. Lika stor andel inträffade i kustfarvatten, om man räknar samman de olika typerna av kustfarvatten som redovisas i diagrammet. Andelen till kaj, i docka och dylikt ökade från 9 till 15 procent mellan 2023 och 2024. Andelen sjöolyckor på öppen sjö minskade från 10 till 5 procent. I övrigt är fördelningen efter farvatten i stort sett densamma som föregående år. För 11 procent av sjöolyckorna är farvattnet okänt eller inte registrerat. Som en följd av att statistiken hittills är preliminär har 2 av sjöolyckorna inte något farvatten registrerat ännu.

Sammanlagt så utgör händelserna inom hamnområde och i trånga vatten en klar majoritet av de områden där olyckor sker. Det är viktigt att ta farvattnets beskaffenhet och aktiviteten ombord i beaktande i samband med att man gör sina riskanalyser och sätter rutiner för förtöjningsarbete, lasthantering och navigering/manövrering i dessa områden.

Statens haverikommission har påbörjat och publicerat ett antal utredningar de senaste åren där bristande implementering av rutiner och riskanalyser har varit en grundorsak till att olyckorna kunnat hända. Även IMO¹⁵ har identifierat och utrett att bristande implementering av säkerhetsledningssystem är en återkommande orsak till allvarliga olyckor.

Diagram 8. Procentuell fördelning av rapporterade sjöolyckor efter typer av farvatten 2024



3.2.5 Svenskflaggade fartygs andel av sjöolyckorna ligger stabilt omkring 80 procent

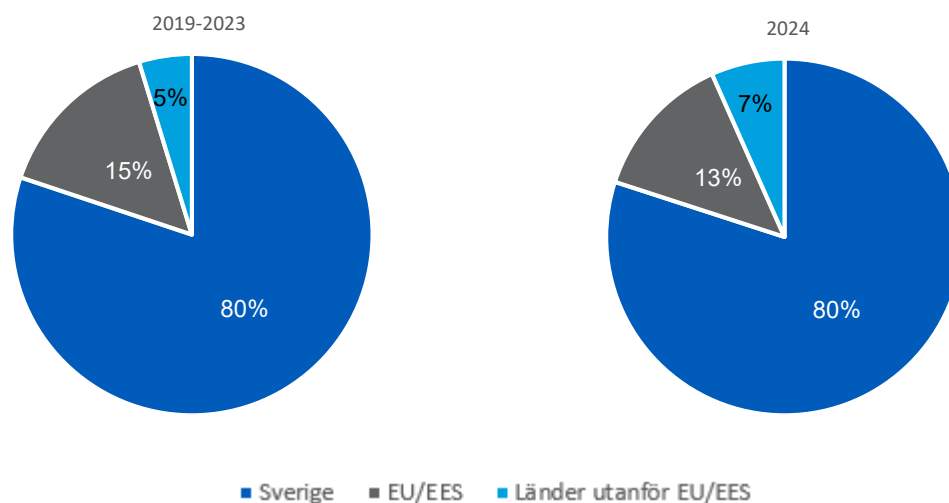
Diagram 9 visar vilken flagg¹⁶ de olycksrapporterande¹⁷ fartygen har. Andelen rapporter om sjöolycka från svenskflaggade fartyg är 2024 lika stor som genomsnittet för 2019–2023, 80 procent. Här bör man ha i åtanke att till exempel skärgårdstrafiken utgör en stor del av trafiken på svenskt territorialvatten. Även andelarna för övriga flaggor 2024 är i stort sett lika som genomsnittet för de föregående fem åren.

¹⁵ International Maritime Organization

¹⁶ Storbritannien lämnade EU den 1 februari 2020 och är inte medlemmar av EES.

¹⁷ Rapporterna får Transportstyrelsen direkt från fartygen, genom vår egen omvärldsbevakning och uppsökande verksamhet eller från andra myndigheter.

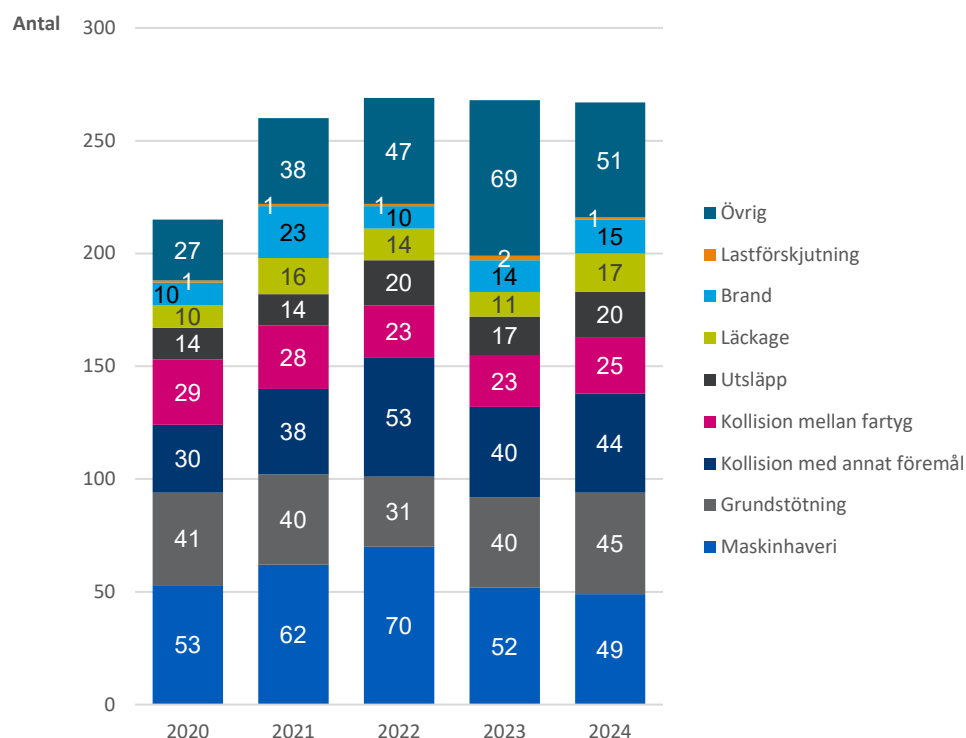
Diagram 9. Procentuell fördelning av olycksrapporterande fartygs¹⁸ nationaliteter 2019–2023 och 2024



3.2.6 Maskinhaveri var involverat i 19 procent av sjöolyckorna

Diagram 10 redogör för alla rapporterade sjöolyckor fördelade på typ av händelse för åren 2020–2024. Varje händelse kan kategoriseras med flera olika händelsetyper och varje händelse räknas en gång för var och en av händelsetyperna. Summan av händelsetypernas förekomster i diagram 10 överstiger alltså det totala antalet sjöolyckor. Detta förhållande gäller även tillbuden i diagram 11.

Diagram 10. Typ av händelse för rapporterade sjöolyckor 2020–2024

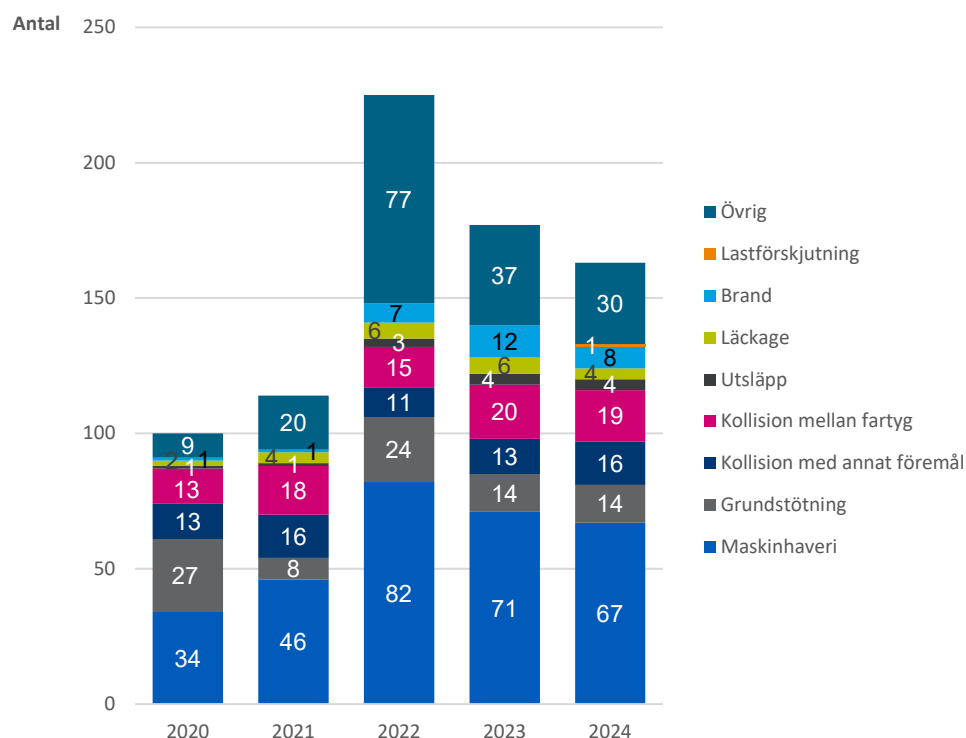


¹⁸ Ett fartyg räknas en gång för varje rapporterad olycka.

Maskinhaveri inträffade i 19 procent av sjöolyckorna 2024. Under hela den redovisade perioden har den kategorin varit den största bland händelsetyperna, bortsett från *övrig*. Maskinhaveri som omedelbart åtgärdas utan konsekvens räknas som tillbud. I 18 procent av olyckorna inträffade en *grundstötning* och i 17 procent en *kollision med annat föremål*. De flesta av *kollision med annat föremål* utgjordes av kollisioner med kajer, broar eller liknande. *Kollision mellan fartyg*, som var aktuellt i 10 procent av sjöolyckorna, var i de allra flesta fall kollisioner med andra yrkesfartyg, men också någon kollision mellan yrkes- och fritidsfartyg inträffade. Sjöolyckor som involverar kategorin *övrig* minskade från 2023, i övrigt är fördelningen mellan de olika händelsetyperna 2024 snarlik fördelningen år 2023. Kategorin *övrig* omfattar händelser kopplade till exempelvis förtöjning, lastning och lossning. I den här kategorin ryms hälften av personskadorna som har inträffat vid sjöolyckor. Inom kategorierna *utsläpp*, *läckage*, *brand* och *lastförskjutning* rapporterades förhållandevis få sjöolyckor, både under 2024 och tidigare år.

Diagram 11 visar händelsetyperna för de inrapporterade sjöolyckstillbuden för perioden 2020–2024. Det är den mest frekventa händelsetypen under vart och ett av de redovisade åren. År 2024 inträffade maskinhaverier vid 44 procent av tillbuden, vilket ligger i linje med de tidigare åren. Kategorin *övrig* utgjorde den näst största kategorin 2024, med 20 procent av tillbuden. Den kategorin har under de två senaste åren legat betydligt lägre än 2022, som med 38 procent av tillbuden inom kategorin sticker ut under den redovisade perioden.

Diagram 11. Typ av händelse för rapporterade sjöolyckstillbud 2020–2024



3.2.7 Tekniska fel i utrustningen bedöms vara primär orsak till 26 procent av sjöolyckorna

I diagram 12 visas vad som bedöms vara primär orsak till sjöolyckor inrapporterade för perioden 2020–2024. Vi har valt att endast presentera övergripande orsaker till olyckorna. Det beror bland annat på att vi har begränsade valmöjligheter i databasen när vi registrerar olycksorsaker. *Tekniskt fel i utrustningen* bedömdes ligga bakom 26 procent av alla

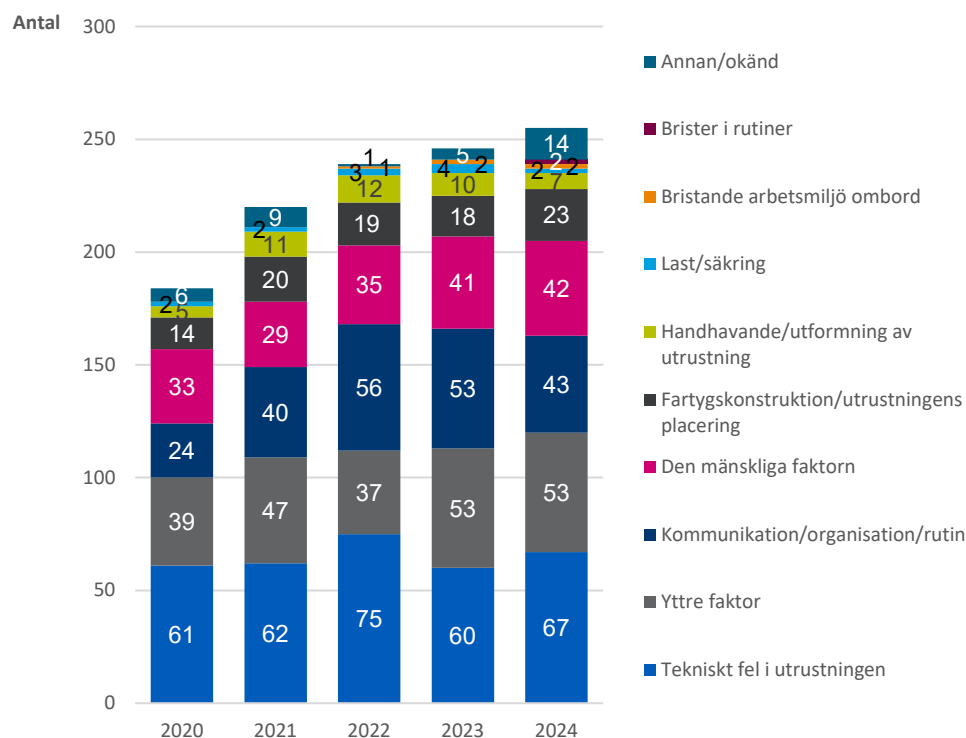
sjöolyckor 2024 och var därmed den vanligaste olycksorsaken – precis som under åren 2020–2023. Dominansen gentemot övriga olycksorsaker var 2023 dock ganska liten. Andelen tekniskt fel i utrustningen som olycksorsak var under 2024 liknande andelen under 2023. *Yttre faktor* låg bakom 21 procent av olyckorna, vilket är omkring samma andel som alla övriga redovisade år utom 2022, som låg något lägre. Kategorierna *kommunikation/organisation/rutin* och *den mänskliga faktorn* stod för 17 respektive 16 procent av sjöolyckorna 2024, där andelen för den förstnämnda minskade något från 2023. Den mänskliga faktorn avser främst orsaker där enskilda personers handlingar spelar in. Kommunikation, organisation och rutiner handlar istället om de förutsättningar som de anställda ges. Resterande orsaker stod för ett fåtal procent vardera under 2024 och kom tillsammans upp i 20 procent.

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

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

Av dem har *bristande arbetsmiljö ombord* och *brister i rutiner* bedömts som orsaker till olyckor under 2022–2024. Antalet händelser som har kategoriserats med dessa orsaker bör tolkas med försiktighet eftersom att kategorierna är nya och vi ännu inte har hittat en tillräcklig standard för när de bör användas.

Diagram 12. Bedömda primära orsaker till rapporterade sjöolyckor 2020–2024



3.3 Personolyckor avser händelser i den lokala arbetsmiljön ombord

Här redovisas statistik över personskador och omkomna i samband med yrkessjöfart för 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 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 i den lokala arbetsmiljön och som lika gärna hade kunnat ske iland. Om en personskada ombord istället uppkommer till följd av att någon faller och skadar sig på grund av en kajstuds, en händelsetyp som kopplas till fartygets drift, räknas händelsen inte som personolycka utan som *sjöolycka*.

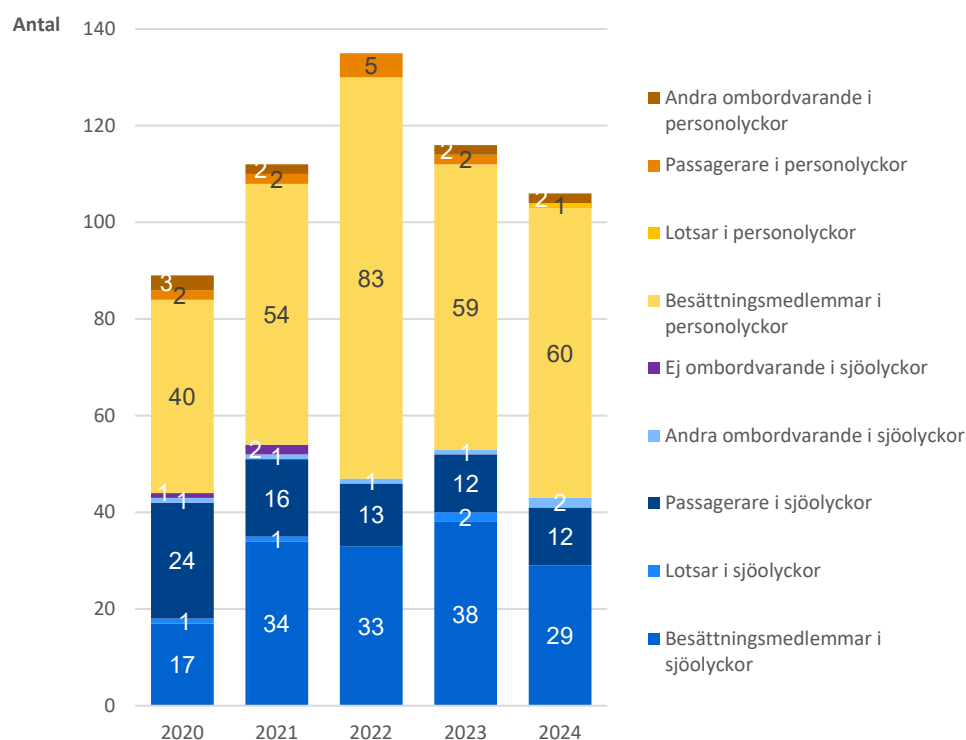
3.3.1 Besättningsmedlemmar skadade i personolyckor utgjorde 57 procent av skadorna

Av diagram 13 framgår antalet skadade i yrkessjöfarten under 2020–2024, fördelade efter roll ombord och efter sjö- respektive personolycka. Staplarna i blå nyanser visar sjöolyckor och staplarna i gula nyanser visar personolyckor. Diagrammet visar färre rapporterade personskador 2024 än året innan: 106 personskador jämfört med 116, där de 106 fördelas på 43 sjöolyckor och 63 personolyckor. Minskningen av personskadorna 2024 berodde helt och hållet på en minskning av antalet skadade i sjöolyckor, vilket innebär en återgång av dessa till 2020 års nivå. Även tidigare har en majoritet av personskadorna inträffat i personolyckor. 2024 blev majoriteten större, men inte lika stor som 2022.

Den vanligaste kategorin 2024 var, liksom alla redovisade år, besättningsmedlem skadad i personolycka. Det gällde för 57 procent av skadorna, vilket är en något större andel än 2023. Besättningsmedlemmar skadade i sjöolyckor utgjorde 27 procent av de rapporterade skadorna 2024, alltså mindre än hälften så många som besättningsmedlemmar i personolyckor. Det innebär en liten minskning från 2023. Passagerare som skadades i sjöolyckor stod för 11 procent av de skadade. Övriga kategorier utgör en liten andel av alla skador, tillsammans 5 procent.

Drygt hälften av de skadade passagerarna i sjöolyckor 2020 skadades under en och samma händelse.

Diagram 13. Antal skadade efter roll ombord och rapporterade sjö-/personolyckor 2020–2024

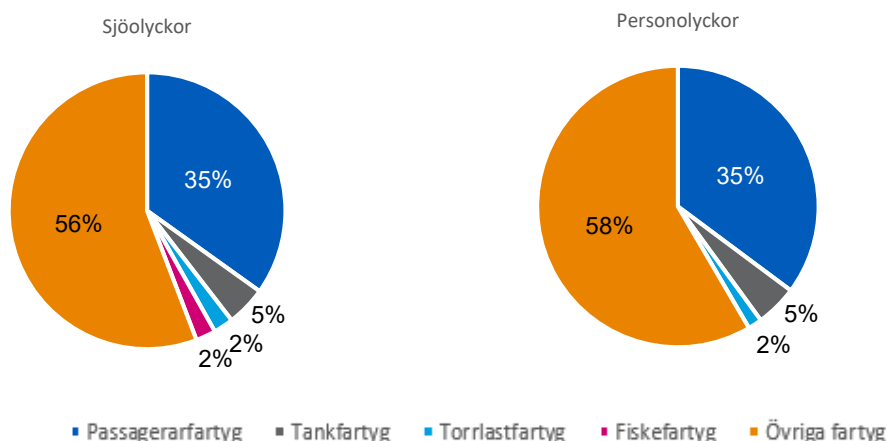


3.3.2 En majoritet av personskadorna skedde på kategorin övriga fartyg

Diagram 14 visar de fartygstyper som personskadorna rapporterades från under 2024. I det vänstra cirkeldiagrammet visas skador i sjöolyckor, i det högra visas skador i personolyckor. *Passagerarfartygen* stod 2024 för 35 procent av skadorna i sjöolyckor, vilket ligger i nivå med andelen under 2023. Kategorin *övriga fartyg* var enskilt störst 2024, med 56 procent av skadorna. Den kategorin omfattar olika typer av arbetsfartyg, exempelvis bogser- och forskningsfartyg, statsfartyg och pråmar. Resterande fartygstyper stod för en liten del av personskadorna i sjöolyckor.

Personskador som skedde till följd av personolyckor följde i stort sett samma fördelning mellan fartygstyper som för sjöolyckorna. Dominansen som rådde för *passagerarfartyg* 2023 gällde inte 2024, då 35 procent av skadorna rapporterades från den typen av fartyg. Det är en minskning från 57 procent 2023. I gengäld har andelen rapporterade skador vid personolyckor i kategorin *övriga fartyg* ökat – från 38 procent 2023 till 58 procent 2024.

Diagram 14. Procentuell fördelning efter fartygstyp av skadade i rapporterade sjöolyckor respektive personolyckor 2024



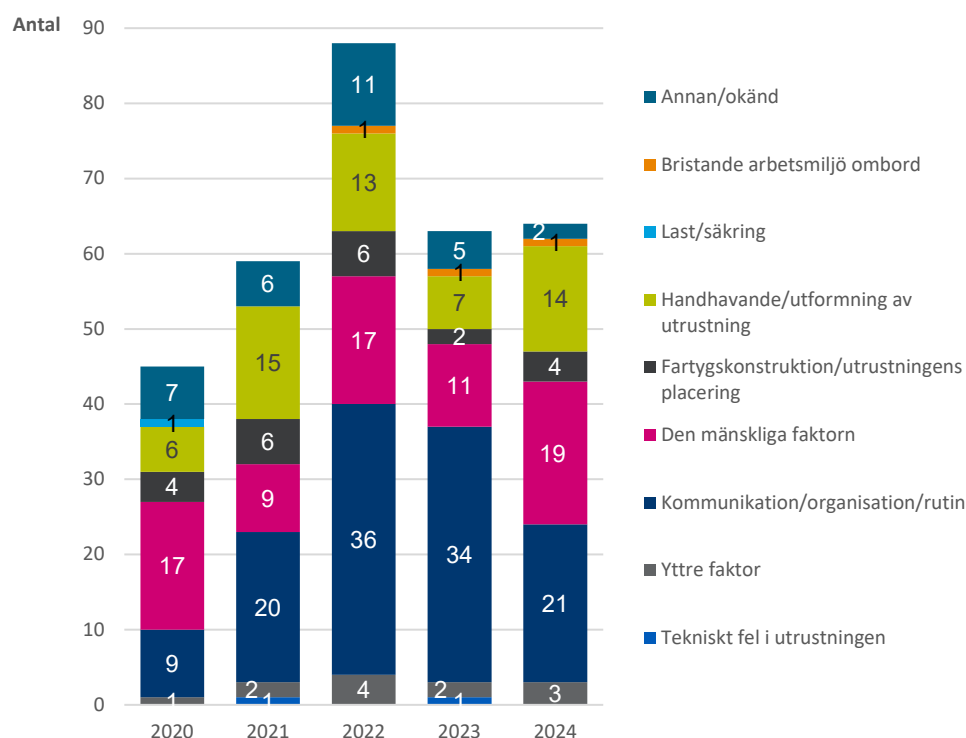
Nästan hälften av personskadorna rapporteras från statliga rederier. Förflyttningar mellan större och mindre fartyg samt mellan fartyg och installationer såsom fyror, som är vanliga inom dessa rederier, medför risker för att skador uppstår. De kan också uppstå vid handhavande av olika typer av mätutrustning.

3.3.3 Två olika orsaker bedömdes ligga bakom 63 procent av personolyckorna

Diagram 15 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 ett tydligt mindre antal personolyckor 2020 och ett betydligt större antal 2022. Det mindre antalet 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 beror möjligen den nedgång som syns i antalet personolyckor på utflaggning av fartyg som varit flitiga rapportörer.

De vanligaste bedömda primära olycksorsakerna 2024 var *kommunikation/organisation/rutin* och *den mänskliga faktorn*, som stod för 33 respektive 30 procent av personolyckorna. De här kategorierna var de enskilt största även 2022 och 2023, men deras inbördes förhållande förändrades 2024. De blev då i stort sett lika vanliga, medan *kommunikation/organisation/rutin* tidigare var i särklass vanligast. Den kategorin minskade betydligt 2024, medan *den mänskliga faktorn* tydligt ökade. *Handhavande och utformning av utrustning* bedöms ha orsakat 22 procent av personolyckorna under 2024. Övriga olycksorsaker representerar enbart ett fåtal olyckor vardera.

Diagram 15. Bedömda primära orsaker till rapporterade personolyckor 2020–2024



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* snarare handlar om individuellt beteende.

3.3.4 Återkommande sätt som besättningen skadar sig är vid tunga lyft eller fall

Eftersom en tydlig majoritet av de skadade representeras av besättningsmedlemmar gör vi i diagram 16 en djupdykning i de bedömda primära orsakerna bakom de sjö- och personolyckorna. År 2024 ledde 89 olyckor till skadade besättningsmedlemmar. Som framgår av diagram 13 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.

35 procent av olyckorna där de skadade varit besättningsmedlemmar och som inträffade 2024 bedömdes primärt bero på *kommunikation/organisation/rutin*, vilket är en mindre del än under 2022 och 2023. Det är trots det fortfarande den dominerande kategorin. Återkommande sätt att skada sig är exempelvis i samband med tunga lyft där man gör sig illa i rygg och knän eller faller ner i öppna manluckor och liknande som saknar lämpligt skydd eller utmärkning. Det är också vanligt att klämma händer eller fingrar i samband med förtöjning, lastning, lossning eller när dörrar slår igen. Därtill händer det ofta att man halkar på ett blött däck eller ramlar över utrustning eller trösklar som man inte uppmärksammat. Att få kemikalier eller

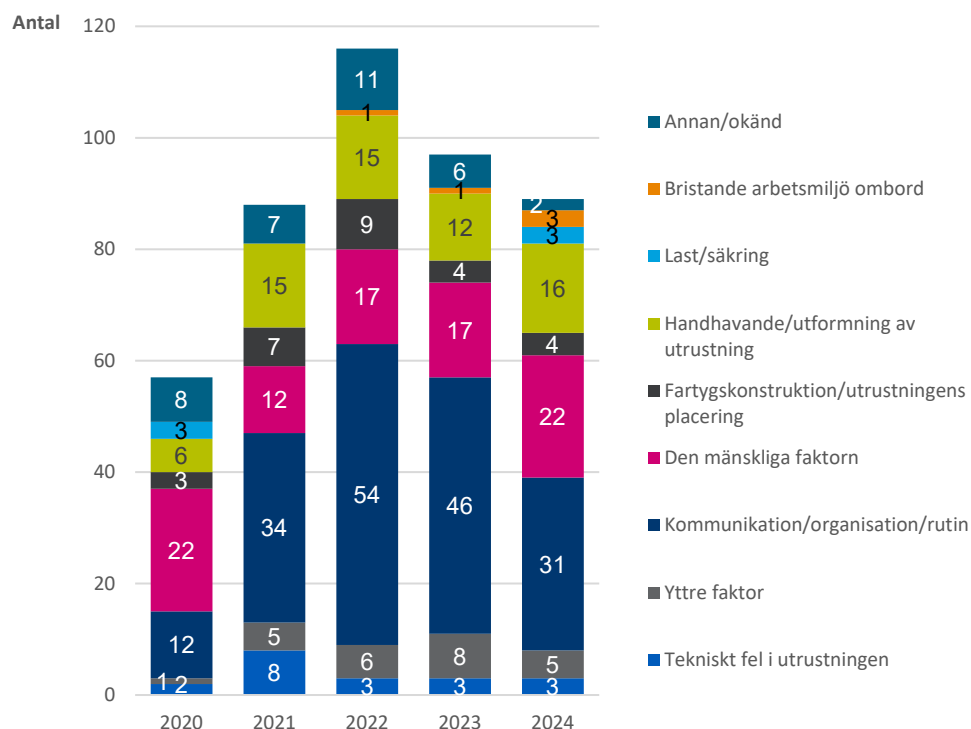
främmande föremål i ögonen i samband med underhåll eller rengöring händer också. Det är då vanligt att den skadade inte har använt skyddsglasögon. För att undvika olyckor är det viktigt att

- rätt skyddsutrustning finns lättillgänglig
- besättningen förstår att de förväntas använda skyddsutrustningen 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
- organisationen ser till att det finns tillräckligt med tid och resurser för att utföra uppgifter på ett korrekt och säkert sätt.

De här punkterna ingår i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Om man har ett väl utvecklat sådant skapas bättre förutsättningar för att minska antalet skador och sjukskrivningar på arbetsplatsen.

Den mänskliga faktorn och *handhavande/utformning av utrustning* står för 25 respektive 18 procent av olyckorna. Bägge kategorierna har ökat i andel 2024, men som framgår av diagram 16 baseras ökningarna inte på särskilt stora antal. Övriga kategorier av orsaker representerar tillsammans 22 procent. Kategorin *bristande arbetsmiljö ombord* lades, som tidigare nämnts, till i databasen i slutet av 2023 men har inte implementerats fullt ut ännu. I princip alla händelser där personer skadar sig i sitt arbete är potentiella brister i arbetsmiljön.

Diagram 16. Bedömda primära orsaker till rapporterade sjö- och personolyckor som lett till skadade besättningsmedlemmar 2020–2024

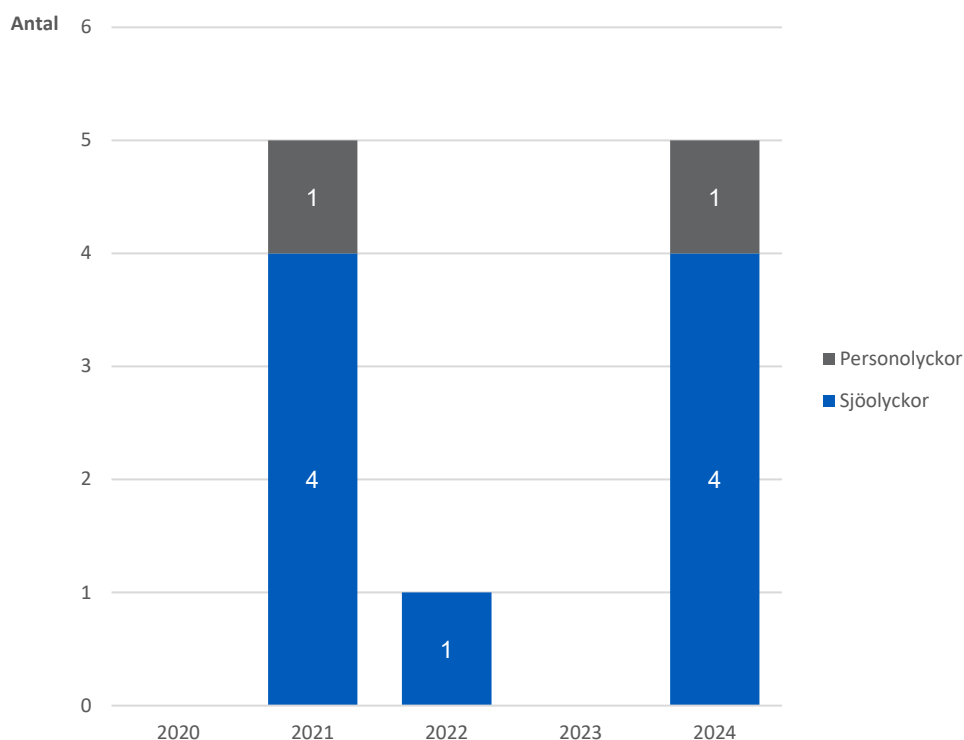


3.3.5 Fem personer omkom under 2024

Antalet omkomna eller saknade¹⁹ till följd av personolyckor eller sjöolyckor inom yrkessjöfarten år 2020–2024 framgår av diagram 17. 2024 omkom 5 personer och ingen är rapporterad saknad. De 5 omkomna eller saknade 2021 har alla sitt ursprung i enskilda olyckor, medan 2 av de 5 omkomna 2024 förolyckades i en och samma olycka. Överlag är det endast ett fåtal omkomna eller saknade varje år, men varje enskild händelse är förstås en tragedi. Under den redovisade perioden omkom totalt 9 personer i sjöolyckor och 2 i personolyckor.

3 av de omkomna var ombord på utlandsflaggade SOLAS-fartyg. Resterande 8 var ombord på svenskflaggade fartyg, varav ett var ett SOLAS-fartyg.

Diagram 17. Antal rapporterade omkomna eller saknade efter sjö- eller personolyckor 2020–2024

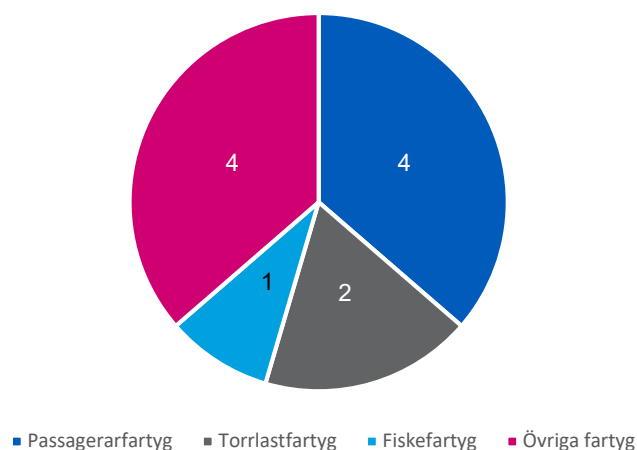


3.3.6 Flest personer omkom på passagerarfartyg och kategorin övriga fartyg

Diagram 18 visar vilka typer av fartyg de omkomna eller saknade kan kopplas till, för åren 2020–2024. Diagrammet är en sammanslagning av sjö- och personolyckor. Totalt rör det sig om 11 omkomna eller saknade under den aktuella tidsperioden. 4 personer omkom i olyckor med passagerarfartyg, 2 personer i olyckor med torrlastfartyg, en person i olycka med fiskefartyg och 4 personer i olyckor med fartyg av typen övrig, varav 3 på fartyg i entreprenadbranschen. Några dödsolyckor för tankfartyg rapporterades inte in under 2020–2024.

¹⁹ Dödsfall orsakade av sjukdom eller självmord ingår inte i den redovisade statistiken över omkomna. Rapporteringen omfattar samtliga olyckor med svenskregriserade fartyg eller som har inträffat på svenskt territorialvatten oavsett flagg.

Diagram 18. Antal rapporterade omkomna eller saknade efter fartygstyper 2020–2024



3.3.7 Sjöfarten stod årligen för mellan 2 och 11 procent av omkomna i arbetsplatsolyckor

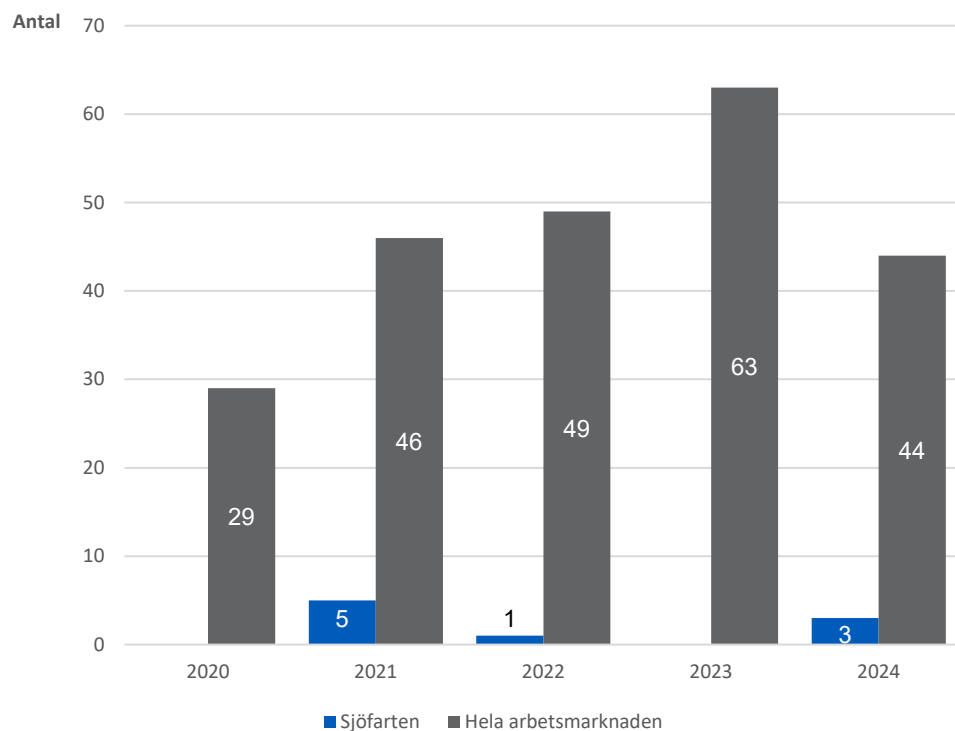
Antalet omkomna eller saknade i arbetsplatsolyckor inom yrkessjöfarten jämförs i diagram 19 med hela arbetsmarknaden²⁰, sjöfarten inkluderad. Omkomna inom sjöfarten omfattar både ombordanställda och andra ombordvarande i tjänsten.

3 arbetsplatsolyckor med dödlig utgång inträffade inom sjöfarten 2024. Hela arbetsmarknaden inräknad varierade andelen som omkom inom sjöfarten mellan 2 och 11 procent under de enskilda åren.

²⁰ Statistiken över omkomna i arbetsplatsolyckor på hela arbetsmarknaden är hämtad från Arbetsmiljöverket: <https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbetsmiljostatistik-officiell-arbetskadestatistik/statistik-om-dodsolyckor-i-arbetet/>

Statistiken omfattar arbetstagare och egenföretagare på den svenska arbetsmarknaden samt dödsolyckor där anställda i utländska företag, som är verksamma i Sverige men registrerade i andra länder, omkommer. Den omfattar även dödsolyckor i arbetet där de förolyckade inte är förvärvsarbetande, till exempel vissa elever på arbetsplatser, värnpliktiga, intagna i kriminalvårdsanstalt med flera. 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.

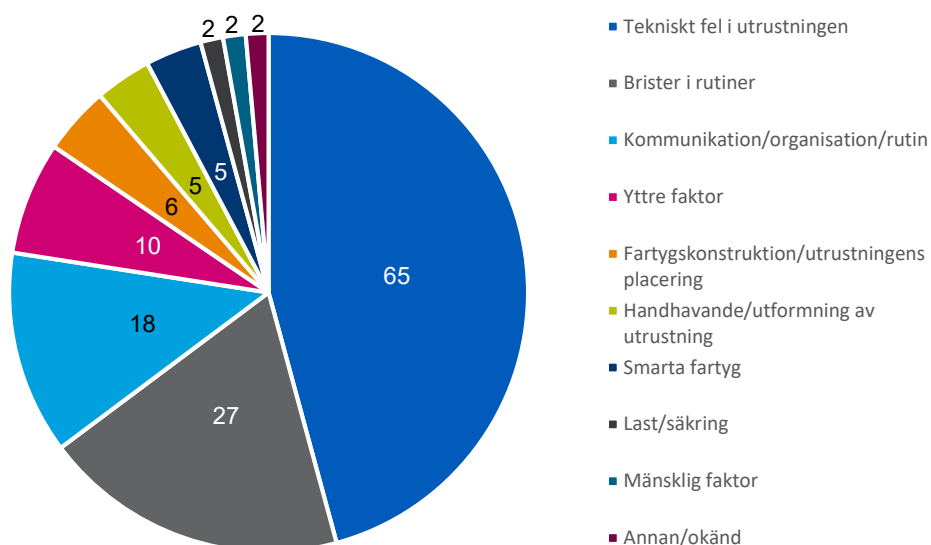
Diagram 19. Antal rapporterade omkomna eller saknade i arbetsplatsolyckor inom sjöfarten jämfört med hela arbetsmarknaden 2020–2024



3.4 Den vanligaste orsaken till avvikelser var tekniska fel i utrustningen

Som vi tidigare har nämnt införde vi i slutet av 2023 möjligheten att registrera avvikelser i databasen, vilket innebär att 2024 är det första året vi redovisar dessa. Med avvikelser menas sådana händelser eller tillstånd av främst teknisk eller organisatorisk karaktär som inte *direkt* har resulterat i något tillbud eller någon olycka. I diagram 20 redovisas de rapporterade avvikelserna 2024. Totalt rapporterades då 142 avvikelser till Transportstyrelsen.

Diagram 20. Bedömda orsaker till rapporterade avvikelser 2024



Den i särklass vanligaste orsaken till avvikelser, 65 stycken, var *tekniska fel i utrustningen* där exempelvis gyrofel, fel på radar och fel på AIS ingår, likaså problem med satellitbaserade navigationssystem. *Brister i rutiner* bedöms som orsak till 27 avvikelser. Hälften av dessa var relaterade till problem med lotslejdare, till bristande information till lots eller till brister i fartygets planerade rutt. *Kommunikation/organisation/rutin* bedöms som orsak till 18 avvikelser, där bland annat avsaknad av godkända sjökort och olika problem relaterade till besättningens kunskap och utbildning ingår.



4

Fritidssjöfart

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 Dödsolyckor på svenskt vatten ingår i statistiken

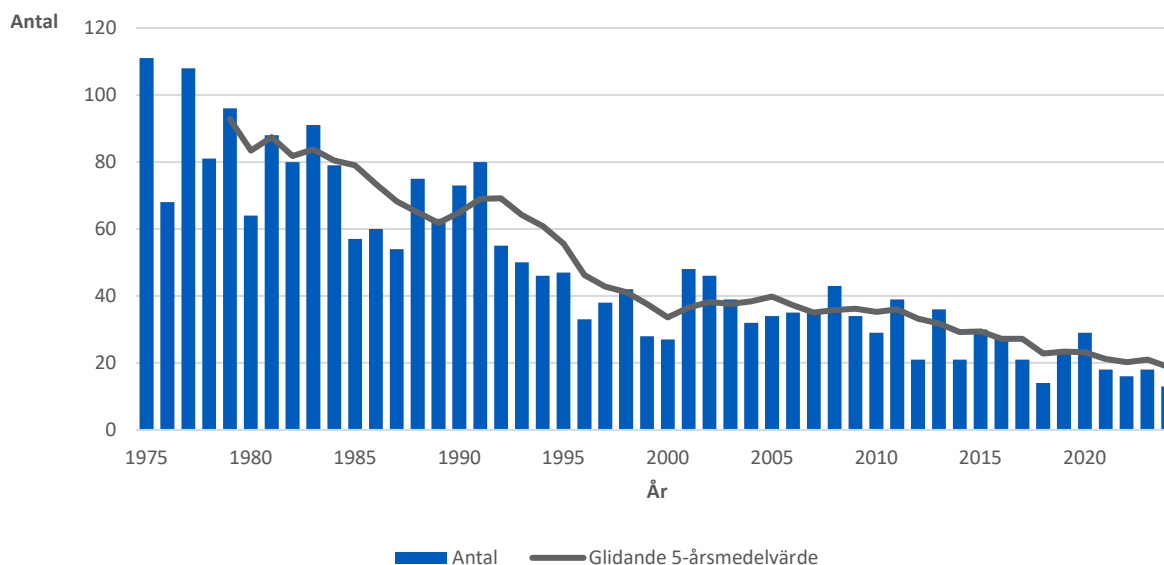
I vår statistik över fritidsbåtslivet ingår omkomna och saknade vid olyckor med sjösatta fritidsbåtar i Sverige. Med olycka menas händelser som sker under färd, i hamn eller på väg till eller ifrån en fritidsbåt. Även kollisioner, bränder, avgasförgiftningar och liknande händelser som kopplas till båtlivet 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.

4.2 Inom fritidssjöfarten omkom 13 personer under 2024

2024 omkom preliminärt 13 personer i lika många fritidsbåtsoolyckor. Antalet omkomna minskade något från föregående år, då 18 personer omkom i 17 olyckor. Diagram 21 visar antal omkomna och saknade inom båtlivet under åren 1975–2024, samt det femåriga glidande medelvärdet²¹. Under det senaste decenniet har utvecklingen gått mot så pass små antal omkomna att en ökning eller minskning med några få olyckor kan få en, relativt tidigare år, större påverkan på lägesbilden. Små variationer i statistiken kan alltså bero på slumpen, och ska därför tolkas med försiktighet.

Diagram 21. Antal omkomna eller saknade 1975–2024



²¹ Ett femårigt glidande medelvärde visar medelvärdet för de senaste fem åren. För 2024 visas medelvärdet för 2020–2024, för 2023 visas medelvärdet för 2019–2023 och så vidare.

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

Det glidande medelvärdet för 2024 ligger på 19 och innebär en minskning med 2 sedan 2023. I tabell 3 visas de glidande medelvärdena för de senaste fem åren.

Tabell 2. Femårigt glidande medelvärde för antal omkomna eller saknade 2020–2024

2020	2021	2022	2023	2024
23	21	20	21	19

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

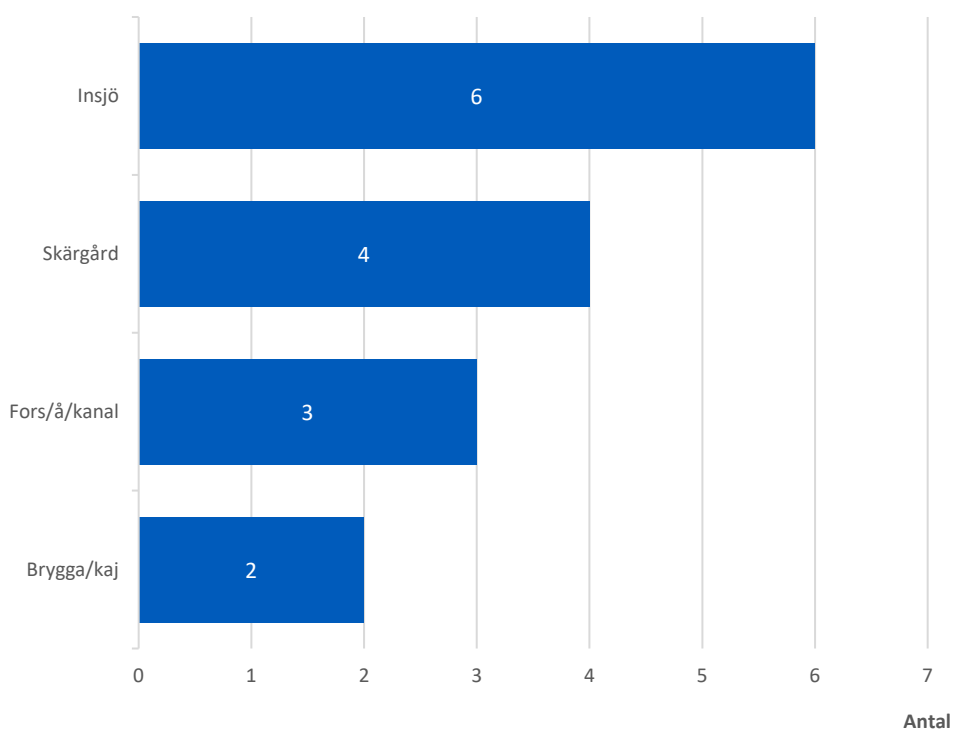
- ha kännedom om förhållandena och egenskaperna för den båt man åker ut i
- alltid använda flytväst
- vara nykter
- åka ut i sällskap med andra
- meddela någon person i land vilken rutt man tänker ta
- ha en laddad mobiltelefon i ett vattentätt fodral runt halsen
- hålla sig uppdaterad om väderförhållandena.

4.3 Insjöar återigen vanligaste farvattnet vid dödsolyckor

Liksom under 2023 förolyckades under 2024 hälften av de omkomna inom fritidssjöfart, 6 personer, på insjöar. Insjöar var det enskilt vanligaste farvattnet för dödsolyckor 2024, se diagram 22. Likadant har det varit samtliga år sedan 2019.

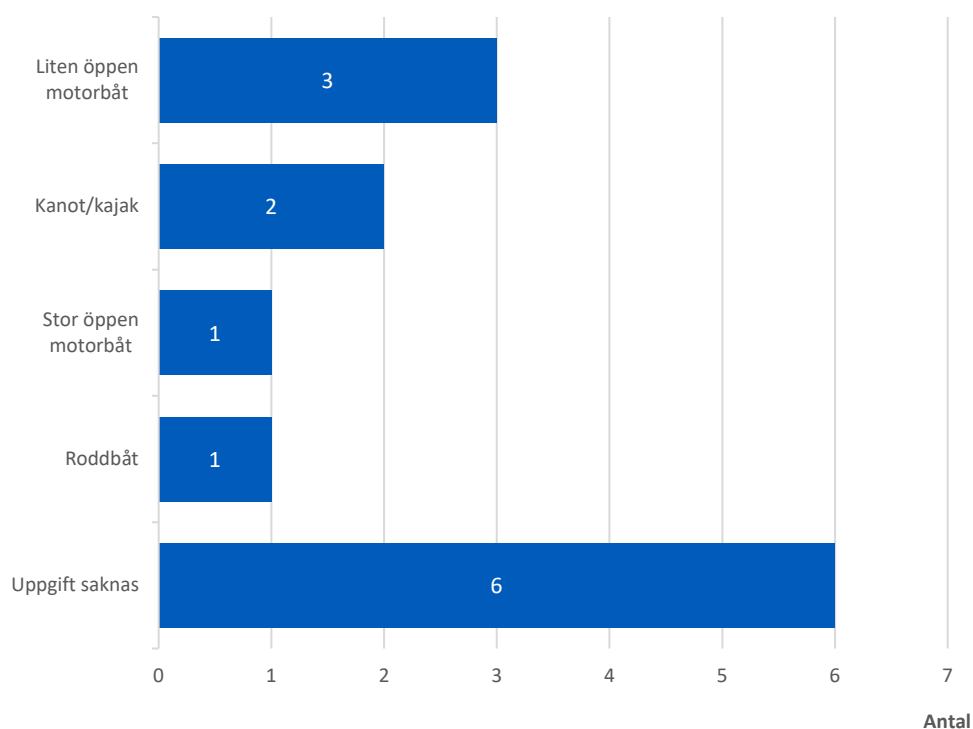
Antalet omkomna på insjöar år 2024 har minskat med 3 personer sedan 2023 – från 9 till 6 personer. I skärgården omkom 4 personer och i en fors, å eller kanal 3 personer. Vid en brygga eller kaj omkom 2 personer. Viktigt att notera här är att en och samma olycka kan räknas till flera av kategorierna, vilket gör att summan av antalet omkomna i respektive typ av farvatten är större än det totala antalet omkomna. En olycka kan till exempel äga rum vid en brygga i skärgården.

Diagram 22. Omkomna eller saknade efter typer av farvatten 2024



3 personer av de totalt 13 omkomna förolyckades under färd med liten öppen motorbåt och 2 personer med kanot eller kajak, se diagram 23. En person vardera omkom vid färd med en stor öppen motorbåt och med roddbåt. Vi saknade uppgift om båttyp för 6 av de omkomna vid tillfället för statistikframtagningen.

Diagram 23. Omkomna eller saknade efter båttyper 2024



Minst 2 av de omkomna bar flytväst vid olyckstillfället och lika många gjorde det inte. För 9 av de omkomna saknas uppgift om huruvida flytväst användes.

4.4 Samtliga omkomna var män

Antalet omkomna och saknade är för 2024 jämnt fördelat över åldersgrupperna i tioårsintervall från 50 år och uppåt, där den äldsta gruppen är 80 år och äldre, se tabell 4. Ingen omkommen under 50 års ålder har hittills konstaterats. Den yngsta personen med fastställd ålder som omkom 2024 var 51 år och den äldsta 90. För en omkommen hade vi ingen uppgifter om ålder när vi tog fram statistiken.

Tabell 3. Antal omkomna eller saknade efter åldersgrupp 2024

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	0	0	3	3	3	3	1

Samtliga omkomna 2024 var män. Under de senaste åren har en liten andel kvinnor per år förekommit bland de omkomna.

Hälften av de omkomna i fritidssjöfarten 2024, 7 personer, förolyckades under sommarmånaderna. 4 personer omkom under våren och 2 under hösten. Ingen omkom i januari, februari, mars, september, november eller december.

Tabell 4. Antal omkomna eller saknade per månad 2024

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

4.5 Antalet rapporter om skadade ökade från 2023

Under 2024 rapporterade akutmottagningar omkring 410 olyckor med personskador kopplade till fritidssjöfarten. Det är en ökning med cirka 70 rapporter från föregående år. Det är rimligt att tro att ökningen till största del beror på en ökad rapportering snarare än ett större antal inträffade olyckor. Rapporterna 2024 motsvarar ungefär 420 skadade personer, då flera personer i vissa fall skadades i en och samma händelse. Olyckorna inträffade till största del längs kusterna i Stockholms län, Blekinge, västra Skåne, Halland och Bohuslän samt i inre Götaland och i Dalarna.

Vi dras fortfarande med systemsvårigheter och det är viktigt att notera att Transportstyrelsen för 2024 inte har haft möjlighet att ta fram rapporter ur olycksdatabasen Strada om skador som har rapporterats av Polisen och Kustbevakningen.

4.6 De positiva effekterna av förarbevis för vattenskoter håller i sig

Under ett antal år ökade användningen av vattenskotrar. Nöjeskörning med vattenskotrar nära land, hamnar och badplatser utgör en olycksrisk och ger upphov till störningar i form av oljud och svall, vilket påverkar djurliv och natur negativt. Med anledning av ett regeringsuppdrag, som ledde fram till en proposition²², infördes under 2022 ett krav på förarbevis för att köra vattenskotrar. Transportstyrelsen har sedan dess utfärdat över 150 000 förarbevis. Polisen och Kustbevakningen har angivit att de positiva effekter man märkte av efter införandet av det obligatoriskt förarbeviset har hållit i sig. De uppger att de fortsatt upplever mindre störande körning och ett mer ansvarsfullt beteende än innan regleringen fanns.

Transportstyrelsen kan besluta om att återkalla förarbevis för vattenskotrar. I tabell 6 visas antalet återkallade förarbevis under 2022–2024.

Tabell 5. Antal återkallade förarbevis för vattenskotrar 2022–2024

2022	2023	2024
25	24	35

Antalet återkallade förarbevis ökade 2024 från föregående år. En orsak till ökningen kan vara att Kustbevakningen frångick att ha förutbestämda veckor med fokus på vattenskotrar. För 2024 var beslutet att istället ha ett kvantitetsmål, det vill säga att göra ett visst antal kontroller av vattenskotrar spritt över sommarmånaderna. Nackdelen med de tidigare fokusveckorna var att de kunde infalla vid dåligt väder när få vattenskotrar nyttjades, vilket kunde påverka antalet återkallade förarbevis.

Kustbevakningen har även sett en positiv beteendeförändring hos dem som framför andra snabba båtar. Den tros bero på att de övergångsregler som fanns för att få ett förarbevis för vattenskotrar nyttjades av många båtägare som inte ägde någon vattenskotter. Att man nu är

²² <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2021/04/prop.-202021190>

medveten om att förarbeviset för vattenskoter kan återkallas vid exempelvis hastighetsöverträdelse med annan farkost än vattenskoter kan ha medfört en större regelefterlevnad. Mycket tyder på att kravet på förarbevis har haft positiv effekt, både ur säkerhets- och miljöperspektiv.

4.7 Sjösäkerhetsrådet syftar till att verka för ett säkrare båtliv

Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan mellan 16 myndigheter och organisationer som alla har koppling till sjösäkerhet och båtliv. Rådets syfte är att verka för ett säkrare båtliv. Sjösäkerhetsrådet ska också verka för att myndigheter, organisationer och företag med anknytning till fritidsbåtslivet blir delaktiga i att göra detsamma säkrare. Rådet drivs av Transportstyrelsen.

Under 2024 utbytte medlemmarna inom rådet information med varandra samt diskuterade vilka åtgärder som skulle behövas för att minska antalet allvarligt skadade och omkomna till följd av fritidsbåtsolyckor. De största riskerna som rådet har identifierat är att personer inte alltid använder flytväst, inte har möjlighet att larma vid en olycka och inte har tillräckligt med kunskap för att på ett säkert sätt framföra en fritidsbåt. Ett exempel på en risk kopplad till möjligheten att larma är att 2G- och 3G-näten kommer att släckas ner under 2025. I och med detta är det osäkert om mobiltäckningen på våra vatten kommer att vara densamma som tidigare.

Betydande steg togs under 2024 i arbetet med att ta fram en strategi för ett hållbart båtliv. Som ett led i arbetet med strategin bjöd Transportstyrelsen in rådets representanter, tillsammans med representanter från Båtmiljörådet, till gemensamma avstämningar och workshops. Sjösäkerhetsrådet är involverat i arbetet med det frågeformulär som ska ligga till grund för den båtlivsundersökning som görs under 2025. Sjösäkerhetsrådet började under 2024 också uppdatera sin handlingsplan. Båda dessa uppgifter ska färdigställas under 2025.

Rådets medlemmar arbetade under 2024 med sjösäkerhetshöjande åtgärder inom sina respektive ansvarsområden. Några exempel är informationsspridning, utbildning och ökade satsningar på nykterhetskontroller till sjöss. Medlemmarna har även hjälpt till att sprida varandras olika informationskampanjer och uppmärksammat exempelvis flytvästens dag.



5

Transportstyrelsens
fortlöpande sjö-
säkerhetsarbete

5. 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.

5.1 Sjösäkerhetsplanen ger en överblick över risker och åtgärder

Transportstyrelsen har tagit fram ett sjösäkerhetsprogram för Sverige²³. 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 med utgångspunkt i sjösäkerhetsprogrammet 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.

5.2 En större andel händelser ledde till inspektion

För att följa upp hur antalet inträffade olyckor och tillbud förhåller sig till antalet av Transportstyrelsen inspekterade fartyg visas i tabell 7 andelen händelser som följts av en inspektion. En av anledningarna till att vi gör inspektioner efter olyckor och tillbud är att assistera i akuta situationer där befälhavaren kan behöva hjälp att avgöra om fartyget är sjövärdigt, och undvika att situationen förvärras. En annan anledning är att vi tillsammans med besättning och rederi vill samla kunskap och dra lärdomar av det inträffade för att undvika liknande händelser i framtiden.

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

Tabell 6. Andel rapporterade inträffade händelser som följts av en inspektion 2020–2024

2020	2021	2022	2023	2024
17 %	15 %	15 %	19 %	27 %

Andelen inträffade händelser som följts av en inspektion ligger mellan 15 och 27 procent under åren 2020–2024. Förändringarna mellan åren före 2024 har inte varit speciellt stora, men 2024 gjordes inspektioner av en större andel händelser än tidigare år. Det beror till största delen på att antalet inspektioner var större.

5.3 Kustbevakningen upptäckte brister i utbildning och behörigheter för sjömän

Transportstyrelsen har delegerat delar av den operativa tillsynen av bemanning, behörigheter och fartygscertifikat inom den nationella sjöfarten till Kustbevakningen (KBV). Framförallt

²³ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/publikationer-och-rapporter/rapporter/rapporter-inom-sjofart/sjosakerhetsprogram-for-sverige/>

inriktas kontrollerna på svenska yrkesfartyg som aldrig eller sällan har blivit inspekterade, och på fartyg där sannolikheten för brister bedöms vara som störst. Kontrollerna har också utförts baserat på underrättelser om bristande efterlevnad av regler. Tillsynen omfattar även fritidsfartyg. I tabell 8 framgår antalet fartyg som KBV har kontrollerat under den senaste femårsperioden. Uppgifterna är hämtade från KBV:s årsredovisning för 2024²⁴. Antalet kontrollerade fartyg uppgick 2024 till 577 stycken. Det är en ökning med 18 procent från 2023. Den främsta anledningen till ökningen konstaterar KBV är att de under sommaren hade en tre veckor lång inriktning mot större fritidsfartyg.

Andelen kontrollerade fartyg som har visat brister har ökat med tiden. Under åren 2020–2022 var nivån dock i stort sett densamma. År 2024 fanns brister på 28 procent av de kontrollerade fartygen. Andelen var därmed i stort sett oförändrad från året innan.

Tabell 7. Antal av Kustbevakningen kontrollerade fartyg, varav med brister, 2020–2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Kontrollerade fartyg	454	532	510	490	577
varav med brister	106	127	127	142	160
Andel med brister	23 %	24 %	25 %	29 %	28 %

Vid KBV:s kontroller upptäcktes brister kring krav på utbildning och behörigheter för sjömän. När avvikelser förekom handlade det om behörigheter där giltighetstiden gått ut, vilket innebär att fartygen inte var bemannade på ett säkert sätt. KBV har under 2024 noterat att fler fartyg registrerats utomlands. Byte av flaggstat begränsar möjligheterna att kontrollera fartyg och dess besättning, vilket kan öka risken för att brister förblir oupptäckta.

²⁴ <https://www.kustbevakningen.se/globalassets/documents-new/om-oss/vart-uppdrag/arsredovisningar/kustbevakningens-arsredovisning-2024.pdf>



B

Bilaga 1

Bilaga 1

Säkerhetsutveckling inom yrkessjöfarten sett över 20 år

Här finns fördjupade tabeller över antal skadade, omkomna och saknade, och det totala antalet rapporterade händelser för åren 2005–2024. Omkomna och saknade förekommer bara i samband med olyckor och således inte vid tillbud. Syftet med tabellerna är att möjliggöra för läsaren att själv undersöka händelseutvecklingen över tid.

Svenska respektive utlandsflaggade fartyg redovisas 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.

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

Tabellöversikt

Tabellnummer	Olycka/tillbud	Flagg
Tabell 1	Sjöolyckstillbud	Svensk
Tabell 2	Sjöolycka	Svensk
Tabell 3	Sjöolyckstillbud	Utländsk
Tabell 4	Sjöolycka	Utländsk
Tabell 5	Personolyckstillbud	Svensk
Tabell 6	Personolycka	Svensk
Tabell 7	Personolyckstillbud	Utländsk
Tabell 8	Personolycka	Utländsk

Tabell 1: Rapporterade sjöolyckstillbud, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg		Passagerarfartyg		Tankfartyg		Torrlastfartyg		Övriga fartyg		Totalt	
År	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser
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	-	-	-	-	-	2	-	7
2013	-	-	-	4	-	-	-	1	-	-	-	5
2014	-	2	-	7	-	-	-	2	-	1	-	12
2015	-	-	-	12	-	-	-	-	-	1	-	13
2016	-	1	-	22	-	1	-	-	-	3	-	27
2017	-	1	-	19	-	1	-	1	-	2	-	24
2018	-	2	1	27	-	2	-	6	-	5	1	42
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	47	-	4	-	6	4	66	8	125
2023	-	5	1	24	-	1	-	2	5	65	6	97
2024	-	-	11	38	-	5	-	1	7	44	18	88
Totalt	-	21	23	333	-	25	-	36	17	213	40	628

Tabell 2: Rapporterade sjöolyckor, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
År	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser
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	1	21	23	2	107
2014	-	2	11	19	1	98	-	-	1	2	-	8	3	-	28	24	3	146
2015	-	-	12	21	-	95	2	-	6	4	-	14	2	-	15	29	-	142
2016	1	-	14	13	-	83	1	-	4	4	-	8	3	-	19	22	-	128
2017	2	-	8	31	-	87	-	-	-	1	-	7	6	-	26	40	-	128
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	4	-	9	1	-	23	41	-	150
2021	-	-	13	31	-	98	1	-	7	2	-	10	12	2	40	46	2	168
2022	-	-	8	28	1	116	1	-	6	1	-	7	12	-	57	42	1	194
2023	-	-	12	15	-	107	2	-	6	1	-	5	23	-	72	41	-	202
2024	1	1	13	15	2	91	1	-	4	-	-	5	23	1	91	40	4	204
Totalt	11	6	212	428	7	1574	19	-	117	45	3	224	139	8	608	642	24	2735

Tabell 3: Rapporterade sjöolyckstillbud, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg		Passagerarfartyg		Tankfartyg		Torrlastfartyg		Övriga fartyg		Totalt	
År	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser
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	1	21	-	-	1	25
2020	-	-	-	2	-	15	3	33	-	-	3	50
2021	-	-	1	3	1	12	3	28	-	-	5	43
2022	-	3	-	3	5	19	12	49	-	5	17	79
2023	-	1	-	3	1	14	5	42	-	2	6	62
2024	-	-	-	3	-	16	-	38	-	5	-	62
Totalt	-	4	1	24	7	97	24	273	-	19	32	417

Tabell 4: Rapporterade sjöolyckor, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
År	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser
2005	-	-	3	-	-	4	-	-	7	-	-	32	-	-	2	0	0	48
2006	-	-	-	-	-	5	-	-	9	-	-	20	4	-	2	4	0	36
2007	-	-	2	-	-	6	-	-	7	-	-	22	-	-	2	0	0	39
2008	-	-	2	-	-	3	-	-	8	-	-	26	-	-	4	0	0	43
2009	-	-	3	2	-	4	-	-	3	-	6	22	-	-	3	2	6	35
2010	-	-	1	-	-	3	-	-	4	-	-	19	-	-	3	0	0	30
2011	-	2	2	-	-	4	-	-	5	1	1	35	-	-	4	1	3	50
2012	-	-	2	1	-	3	1	-	7	1	-	40	1	-	5	4	0	57
2013	-	-	1	1	1	7	-	-	3	-	-	19	-	-	4	1	1	34
2014	-	-	-	5	-	9	-	-	3	-	-	19	22	-	7	27	0	38
2015	-	-	1	-	-	3	-	-	4	3	-	26	4	4	7	7	4	41
2016	-	-	-	-	-	4	-	-	4	2	1	14	1	-	6	3	1	28
2017	-	-	1	2	-	9	1	-	7	2	-	20	-	-	3	5	0	40
2018	-	-	2	-	-	9	1	-	6	4	1	27	-	-	1	5	1	45
2019	1	-	1	-	-	5	-	-	3	8	-	18	1	-	4	10	0	31
2020	-	-	-	-	-	4	-	-	4	2	-	24	1	-	2	3	0	34
2021	-	-	1	3	-	6	-	-	1	3	1	39	2	1	5	8	2	52
2022	-	-	-	1	-	8	2	-	5	2	-	27	-	-	5	5	0	45
2023	-	-	1	5	-	11	2	-	7	5	-	24	-	-	1	12	0	44
2024	-	-	1	-	-	6	1	-	6	1	-	32	1	-	6	3	0	51
Totalt	1	2	24	20	1	113	8	-	103	34	10	505	37	5	76	100	18	821

Fotnot: En person saknas efter en olycka med torrlastfartyg 2016.

Tabell 5: Rapporterade personolyckstillbud, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg		Passagerarfartyg		Tankfartyg		Torrlastfartyg		Övriga fartyg		Totalt	
År	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser
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	-	-	2	2	-	-	-	-	1	1	3	3
2023	-	-	2	1	-	-	-	-	8	5	10	6
2024	-	-	1	1	-	-	-	-	9	2	10	3
Totalt	-	-	6	10	-	-	-	-	18	9	24	19

Tabell 6: Rapporterade personolyckor, svensk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
År	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser
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	-	-	-	75	1	75	3	-	3	1	-	1	-	-	-	79	1	79
2019	-	-	-	58	-	58	1	-	1	3	-	3	4	-	4	66	-	66
2020	-	-	-	29	-	29	3	-	3	5	-	5	4	-	4	41	-	41
2021	-	-	-	55	-	55	-	-	-	1	-	1	-	-	-	56	-	56
2022	-	-	-	54	-	54	2	-	2	2	-	2	27	-	27	85	-	85
2023	-	-	-	34	-	34	3	-	3	-	-	-	23	-	23	60	-	60
2024	-	-	-	21	-	21	3	-	3	1	1	2	36	-	36	61	1	62
Totalt	8	3	11	594	5	609	57	1	56	113	4	120	117	2	120	889	15	916

Tabell 7: Rapporterade personolyckstillbud, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg		Passagerarfartyg		Tankfartyg		Torrlastfartyg		Övriga fartyg		Totalt	
År	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser	Antal skadade	Antal händelser
2005	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2006	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2007	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2008	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2009	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2012	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2018	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	3	1
2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2024	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1	1
Totalt	-	-	-	-	-	-	1	1	3	1	4	2

Tabell 8: Rapporterade personolyckor, utländsk flagg

Typ av fartyg	Fiskefartyg			Passagerarfartyg			Tankfartyg			Torrlastfartyg			Övriga fartyg			Totalt		
År	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser	Antal skadade	Antal omkomna/saknade	Antal händelser
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	0	4
2011	-	-	-	2	-	2	-	-	-	2	-	3	-	-	-	4	0	5
2012	-	-	-	2	-	2	-	-	-	1	1	2	-	-	-	3	1	4
2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4	2	1	1	5	2	5
2014	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0	1
2015	-	-	-	1	-	1	1	-	1	3	-	3	1	-	1	6	0	6
2016	-	-	-	1	-	1	3	-	3	4	-	4	-	-	-	8	0	8
2017	-	-	-	1	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	2	0	2
2018	-	-	-	1	-	1	1	-	1	1	-	1	-	-	-	3	0	3
2019	-	-	-	2	-	2	-	-	-	1	-	1	-	-	-	3	0	3
2020	-	-	-	3	-	3	-	-	-	1	-	1	-	-	-	4	0	4
2021	-	-	-	2	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	3
2022	-	-	-	2	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	1	3	0	3
2023	-	-	-	2	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	1	3	0	3
2024	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2	0	2
Totalt	2	2	2	21	3	24	8	0	10	43	7	41	7	3	7	81	15	84

