

Fartyg 2020 – svenska och utländska fartyg i svensk regi **Kvalitets-
deklaration**

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54

118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2020-06-18

Reviderad: 2021-06-30

KVALITETSDEKLARATION

Fartyg 2020 - svenska och utländska fartyg i svensk regi

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Sjöfart

Produktkod

TK0808

Referenstid

2020

Innehåll

Statistikens kvalitet	7
1 Relevans	7
1.1 Ändamål och informationsbehov	7
1.1.1 Statistikens ändamål	7
1.1.2 Statistikansvändares informationsbehov	7
1.2 Statistikens innehåll	8
1.2.1 Objekt och population	8
1.2.2 Variabler	9
1.2.3 Statistiska mått	9
1.2.4 Redovisningsgrupper	10
1.2.5 Referenstider	11
2 Tillförlitlighet	13
2.1 Tillförlitlighet totalt	13
2.2 Osäkerhetskällor	13
2.2.1 Urval	13
2.2.2 Ramtäckning	13
2.2.3 Mätning	14
2.2.4 Bortfall	15
2.2.5 Bearbetning	15
2.2.6 Modellantaganden	15
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig	15
3 Aktualitet och punktlighet	17
3.1 Framställningstid	17
3.2 Frekvens	17
3.3 Punktlighet	17
4 Tillgänglighet och tydlighet	19
4.1 Tillgång till statistiken	19
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik	19
4.3 Presentation	19
4.4 Dokumentation	19
5 Jämförbarhet och sam användbarhet	21
5.1 Jämförbarhet över tid	21
5.2 Jämförbarhet mellan grupper	21

5.3	Sam användbarhet i övrigt	22
5.4	Numerisk överensstämmelse	22
	Allmänna uppgifter.....	23
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik	23
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling	23
C	Bevarande och gallring	23
D	Uppgiftsskyldighet	23
E	EU-reglering och internationell rapportering	24
F	Historik	24
G	Kontaktuppgifter	24
	Bilaga 1 Blankett till fartygsägare.....	25

Statistikens kvalitet

1 Relevans

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

Syftet med denna statistik är att belysa storleken på och sammansättningen av den svenskregistrerade flottan av handels- och specialfartyg och dess utveckling över tid. Statistiken beskriver även i vilken omfattning svenska sjöfartsföretag använder utländska handelsfartyg. Vidare ska statistiken ge svar på mer specifika frågor som hur fartygen huvudsakligen används och hur personalstyrkan ombord förändras.

1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Statistikens användare finns främst bland aktörer med intresse för sjöfartens transporter, såsom Sjöfartsverket, Trafikverket, Trafikanalys och Regeringskansliet. Rederierna, som också lämnar uppgifter till statistiken, och deras branschorganisation Svensk Sjöfart, använder också statistiken.

Trafikanalys har kontakter med användarna av statistiken via flera kanaler och tar emot önskemål från användarna där de kommer till uttryck. Ett sätt för myndigheten att formalisera användarkontakterna är genom användarråd. Trafikanalys bedriver ett användarråd för godstransportstatistik (godsrådet) och ett användarråd för persontransportstatistik. Till användarråden kommer viktiga externa användare av statistiken. Användarråden träffas minst en gång per år.

Syftet med användarråden är att diskutera användarnas behov av relevant officiell statistik. Behov kan vara både nuvarande och sådana som kan förutses för framtiden. Diskussioner i råden förs med hänsyn till de kvalitetskriterier som reglerar den officiella statistiken. Kvalitetsaspekter som vi framförallt behöver hjälp utifrån med är statistikens relevans och tillgänglighet. Användarråden är rådgivande för Trafikanalys.

Publicering av statistiken om *Sjöfart* brukar uppmärksammas av Sjöfartstidningen och annan media, som då förmedlar information om hur storleken på flottan förändras. Även vid universitet och högskolor används statistiken, särskilt där sjöfartsforskning bedrivs, exempelvis Lighthouse¹ och Linnéuniversitetet.² Resultaten används också av Nationalräkenskaperna vid SCB, för beräkning av fast realkapital och nationalförmögenheten. Frågan om handelsflottans storlek och den så kallade utregistreringen är i politiskt fokus och statistik om handelsflottans storlek är därför efterfrågad. När tonnageskatten infördes (år 2017) blir blev det intressant att följa hur det påverkar den svenskregistrerade fartygsflottans utveckling.

¹ www.lighthouse.nu/sv

² lnu.se/utbildning/forskarutbildning/sjofartsvetenskap/

Trafikanalys arbetar för att statistiken ska vara relevant för användarna, samtidigt som uppgiftslämnarbördan och kostnaden måste begränsas. Det har framförts önskemål om fler tabeller för att bättre kunna följa just de större fartygen som tilldrar sig störst kommersiellt intresse. Från och med rapporten för 2016 finns en tabell som redovisar fartyg med en bruttodräktighet större än 500. Från och med undersökningsår 2020 finns uppdelningar på fler fartygstyper för att kunna följa kryssningsfartygens, containerfartygens och RoPax-fartygens utveckling.

Samverkan sker med bland annat Svensk Sjöfart och Sjöfartsverket om förbättring av statistiken. När fiskefartygen överfördes till Havs- och vattenmyndighetens statistik togs den frågan upp också med Trafikanalys användarråd för godstransporter.

1.2 Statistikens innehåll

1.2.1 Objekt och population

I den del av undersökningen som avser fartygsbestånd utgör, *handels- och specialfartyg i svenskt register* undersöknings- och målobjekt. Registeruppgifterna hämtas från Fartygsregistret vilket Transportstyrelsen³ ansvarar för. Undantagna från undersökningen är statskepp (ägda av staten och avsedda för "statsändamål") samt fartyg som klassificerats som fritids-, restaurang-, logementskepp eller liknande. Fartyg som i huvudsak har andra syften än att gå i trafik exkluderas alltså från undersökningen. Däremot ingår bostadspråmar.

Undersökningen omfattar populationen av samtliga **svenskregistrerade** handels- och specialfartyg som betecknas som **skepp**, samt när det gäller fartygens användning, utlandsregistrerade fartyg i svensk regi. Från och med 1 februari 2018 är skepp ett fartyg om skrovet största längd är längre än 24 meter. Innan dess var skepp ett fartyg som är minst 12 meter långt och 4 meter brett. Om skeppet inte är ett fartyg är det en båt och ingår då inte i statistiken. Endast skepp som är registrerade i fartygsregistret ingår i den officiella statistiken om *Fartyg*.

Med **svensk regi** menas att fartyget är ägt av ett svenskt bolag eller att den kommersiella driften sköts av ett svenskt bolag registrerat i Sverige eller av ett dotterbolag till ett svenskt bolag. Fartyg som ägs av svenska företags *utländska* dotterbolag räknas som utländska och inhyrda. Fartyg som har både svenska och utländska delägare ingår i statistiken när det svenska ägandet är större än 50 procent.

Med **handelsfartyg** avses skepp som används för transporter av varor och/eller passagerare. Pråmar som används för godstransporter redovisas som specialfartyg.

Med **specialfartyg** avses skepp som används för stödtjänster inom sjöfarten eller för andra arbeten till sjöss. Som specialfartyg räknas förutom pråmar även offshoreplattformar, isbrytare, bogser- och bärgningsfartyg samt övriga specialfartyg. Den sista gruppen omfattar olika typer av arbetsfartyg, forskningsfartyg, livräddningsfartyg med mera. Även skolskepp betraktas som övriga specialfartyg.

Med **pråmar** avses skepp utan egna framdrivningsmotorer.

³ www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartygsregistret-sjofartsregistret/

I den del av undersökningen som avser fartygens användning undersöks fartyg med en bruttodräktighet⁴ om minst 100. Användningen redovisas både för svenskregistrerade handelsfartyg och de utländska fartyg som under året varit inhyrda av svenska rederier.

1.2.2 Variabler

Undersökningens observationsvariabler kan delas upp i fyra huvudgrupper:

A. Bestånd den 31 december av,

- antalet svenska fartyg, fördelat på fartygstyp,
- bruttodräktighet och dödvikt på svenska fartyg, fördelat på fartygstyp,
- storlek och ålder på svenska fartyg,
- antalet inhyrda utländska fartyg, fördelat på fartygstyp,
- bruttodräktighet på inhyrda utländska fartyg, fördelat på fartygstyp och
- de största hemmahamnarna för fartygen i Sverige, mätt i total bruttodräktighet.

B. Förändringar av bestånd från år till år,

- av den svenska handelsflottans bestånd fördelat på fartygstyp och
- orsaker till förändringar, jämförelse av beståndet 31 december mellan åren.

Orsaker till förändringar härleds från Lloyd's Lists databas. Ett fartyg som under undersökningsåret bytt från t.ex. svensk ägare till utländsk ägare anses vara sålt till utlandet. Ett fartyg som skrotades under undersökningsåret anses vara avregistrerat. Ett fartyg som gick från svenskt register till utländskt register är utregistrerat.

C. Användning under hela året,

- användning av svenska handelsfartyg och
- användning av inhyrda utländska handelsfartyg.

D. Sjödagar

I uppgiften om ombordanställda redovisas antalet sjödagar utförda under hela kalenderåret samt det genomsnittliga antalet ombordanställda en genomsnittlig dag, det vill säga antalet sjödagar dividerat med 365 (eller 366 vid skottår). För redovisade uppgifter av antalet ombordanställda så kommer de från svenska sjömansregistret⁵, vilket Transportstyrelsen ansvarar för. En utförd sjödag är en dag när sjömannen är i tjänst och fartyget är i drift, inklusive normala hamnuppehåll, om sjömannen befinner sig ombord. Antalet utförda sjödagar redovisas sedan summerat per kön, medborgarskap och yrkeskategori.

1.2.3 Statistiska mått

Det vanligaste måttet i undersökningen är **antal**.

Bruttodräktighet, brd eller brutto är ett sortlöst storleksmått och avser volymen i ett fartygs slutna rum.

⁴ Bruttodräktighet är en enhetslös term, endast en mängd, som beskriver ett fartygs storlek. Dräktighet baseras på fartygets totala inneslutna volym. Det är den internationella skeppsmättningskonventionen som bestämmer reglerna för hur man mäter dräktigheten.

⁵ www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Ombordanstallda/

Bruttodräktighetsdagar, brd-dagar eller bruttodagar används som ett mått på transportkapacitet och räknas fram som respektive fartygs bruttodräktighet multiplicerat med antalet dagar det disponerats under året.

Dödvikt, dv, är ett storleksmått som anges i ton och som visar vikten av den last som ett fartyg maximalt kan bära inklusive vikten av fartygsbränsle, färskvatten, proviant och besättning.

1.2.4 Redovisningsgrupper

Handelsfartyg

- **Lastfartyg**
 - Tankfartyg används för transport av flytande gods i bulkform, till exempel olja.
 - Bulkfartyg används för transport av oemballerad last, till exempel spannmål, malm och kol.
 - Rorofartyg är fartyg specialiserade för hantering av last på ro-ro-enheter. Roro-enheter är utrustning på hjul som är avsedd för transport av gods, såsom lastbil, släpfordon eller påhängsvagn, och som kan köras eller dras ombord på ett fartyg.
 - General Cargo är fartyg som är designade för att transportera olika typer av gods.
 - Containerfartyg.
 - Övriga lastfartyg.
- **Passagerarfartyg**
 - Passagerarfärjor är ett fartyg med ett eller flera däck som är särskilt avsedda för persontransport men inte för fordon (exklusive RoPax).
 - RoPax är en färjeform där ro-ro-fartygets lastkapacitet kombineras med passagerarfärjornas komfort.
 - Kryssningsfartyg är avsett att ge passagerarna en fullständig turistupplevelse. Alla passagerare har hytter. Anläggningar för underhållning ombord ingår. Fartyg som bedriver normal färjeverksamhet omfattas inte även om vissa passagerare betraktar verksamheten som en kryssning.
 - Övriga passagerarfartyg.
- **Specialfartyg**
- **Pråmar**
- **Övriga specialfartyg med motor**
 - Isbrytare.
 - Bogser- och bärgningsfartyg.
 - Övriga specialfartyg.

1.2.5 Referenstider

Statistiken är årlig och avser förhållandena den 31 december respektive år. När det gäller användningen av flottan avses användningen under hela året, det vill säga även fartyg som av någon anledning inte var med i flottan just den 31 december när uttaget sker. Uppgifterna om besättningen och dess arbete avser antalet sjödaggar utförda under hela året och redovisas på de handelsfartyg över 100 brutto som fanns i det svenska registret någon gång under året. Om statistiken avser en period eller en tidpunkt framgår i respektive tabellrubrik eller i anmärkningar under tabellerna.

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

Statistiken bygger på en totalundersökning och därför finns inga slumpmässiga fel. Statistiken blir därmed i hög grad beroende av kvaliteten i de register som används.

På total nivå går det inte att kvantifiera tillförlitligheten i de statistiska storheterna. Tillförlitligheten anses vara tillräcklig för att uppfylla statistikens syfte, men vissa osäkerhetskällor förekommer. Det största osäkerhetsbidraget bedöms komma från ramtäckning. Det förekommer också en risk för fel i bearbetning av registren till färdig statistik.

2.2 Osäkerhetskällor

2.2.1 Urval

Statistiken baseras på en totalundersökning och urvalsfel förekommer således inte.

2.2.2 Ramtäckning

Undersökningen kan innehålla både över- och undertäckning.

- **Övertäckning** innebär att undersökningen omfattar fartyg som inte tillhör målpopulationen, exempelvis fartyg som inte är svenskregistrerade handelsfartyg den sista december enligt undersökningens definitioner. Övertäckning gäller främst utlandsregistrerat tonnage som ägs och drivs av svenska rederier.
- **Undertäckning** innebär exempelvis att undersökningen saknar svenskregistrerade handelsfartyg enligt undersökningens definitioner den sista december, vilka alltså ingår i målpopulationen. Detta kan vara fartyg för vilka registerförändringar är sent rapporterade eller sent registrerade. Risken för undertäckning gäller främst statistik över inhyrt utlandsregistrerat tonnage.

Det föreligger sannolikt en viss undertäckning av inhyrda utländska fartyg eftersom ett samlat register över sådana saknas. Information om utländska inhyrda fartyg hämtas istället från *Lloyd's List Intelligence ship information database* och där föreligger troligtvis en viss eftersläpning i rapporteringen. Kontraktslängden på in- och uthyrda fartyg varierar kraftigt, allt ifrån ett kontrakt för en resa till uthyrning i flera år. Ju kortare kontrakt desto svårare är det att fånga upp det fartyget och det är därför troligt att undertäckningen är som störst vad gäller kortare kontrakt.

Det finns en liten risk att utlandsregistrerade fartyg i svensk regi inte kommer med i statistiken då kopplingen till svenska företag ibland är mycket vag.

Det finns förlista fartyg kvar i Fartygsregistret och därmed kan dessa ingå i statistiken. Målpopulationen och läsarens intressepopulation kan då skilja sig åt. Informationen i *Lloyd's List Intelligence* databas baseras på helt andra källor än Fartygsregistret. En jämförelse

mellan de båda informationskällorna sker alltid, för att minimera denna skillnad. Detta gäller dock endast för fartyg med ett brutto större än 100. För fartyg med ett brutto mindre än 100 är det större risk för skillnader mellan målpopulationen och intressepopulationen. Detta eftersom det inte finns samma möjlighet att jämföra och kontrollera information om de mindre fartygen.

Enligt sjölagen (SFS 1994:1009) anses ett fartyg som ägs till mer än hälften av svenska medborgare eller svenska juridiska personer, vara svenskt och berättigat att föra svensk flagg.⁶ Ett fartyg som enligt den definitionen anses vara svenskt ska registreras i det svenska fartygsregistret som sköts av Transportstyrelsen. Endast fartyg som finns i registret ingår i statistiken över svenskregistrerade fartyg.

Enligt Förenta Nationernas havsrättskonvention är det förbjudet för ett fartyg att bära mer än en flagga. Däremot finns inget hinder i havsrättskonventionen mot att fartyg registreras i två staters fartygsregister samtidigt.⁷ Det finns inget som hindrar att fartyget senare registreras också i ett annat register, om det registret tillåter dubbelregistrering.

Ett antal fartyg i undersökningen är dubbelregistrerade och dessa fartyg finns i det svenska registret då ägaren är svensk men då bär i allmänhet fartyget det andra landets flagga. Förekomsten av dubbelregistrering sker ibland vid så kallad bareboat-befraktning till en utländsk befraktare. Med bareboat-befraktning menas att ett fartyg hyrs utan besättning. Befraktaren bemannar, svarar för tillsyn och kommersiell drift och underhåller fartyget. Vanligtvis är det även befraktaren som försäkrar fartyget.

Att denna undersökning innehåller dubbelregistrerade fartyg som finns i det svenska registret innebär att utregistreringen troligtvis underskattas, jämfört med om dessa fartyg skulle räknats bort. Den enda kopplingen de har till Sverige är dock just ägandet, allt annat i form av kommersiell drift, bemanning och tillsyn, sköts från det andra landet. För dessa fartyg finns i allmänhet inte några sjödagar redovisade i tabellbilagan avseende tabellerna 21a och 21b om ombordanställda, eftersom det inte finns några uppgifter om bemanning att tillgå.

2.2.3 Mätning

Primäruppgifterna är hämtade från Fartygsregistrets skeppsdel. Ett nytt beståndsuttag görs varje årsskifte, och det är denna information som ligger till grund för statistiken.

Uppgift om dödvikt saknas ofta i fartygsregistret. Kompletteringar av dessa har därför hämtats från *Lloyd's List Intelligence ship information database*. Om det inte finns i något av dessa register görs en modellberäkning, baserat på andra fartygsegenskaper.

De verksamheter som berörs får ett förifyllt formulär för granskning där alla deras fartyg samt information om dem finns listat (formuläret visas i Bilaga 1 Blankett till fartygsägare). Om ett rederi inte svarar på det ifyllda formuläret antas att informationen är korrekt. Verifikation av korrigeringar sker om det finns skäl, annars anses korrigeringen vara korrekt. Formuläret 2020 ser likadant ut som föregående år.

Formuläret omfattade 1027 fartyg i svensk regi (svenska och utlandsregistrerade). Svar inkom från rederier som ägde 222 av dessa fartyg. Ändringar i en eller flera uppgifter per fartyg gjordes för 46 av fartygen och 176 fartyg angavs ha korrekta uppgifter. För de rederier som

⁶ Information www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartygsregistret-sjofartsregistret/medgivande-att-fora-svensk-flagg/ samt Sjölagen www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/sjolag-19941009_sfs-1994-1009#K2

⁷ Ett skepp får, enligt svensk lagstiftning, inte vara registrerat i något annat lands fartygsregister om det ska kunna registreras i Sverige. Därför krävs ett avregistreringsintyg från skeppets tidigare hemland eller ett intyg som visar att det inte var infört i något fartygsregister, www.notisum.se/rnp/SLS/LAG/19941009.htm.

inte svarade antas att materialet var korrekt. En brist är det stora bortfallet i undersökningen som beror på att kontaktuppgifter saknas i hög utsträckning.

Sjödagarna hämtas från sjömansregistret, via leverans från Transportstyrelsen. Revideringar av sjödagar sker oftast i olika stor omfattning. Rederierna har två kalenderår på sig att ändra dessa uppgifter, vi reviderar endast det föregående årets uppgifter.

2.2.4 Bortfall

För de rederier som inte svarar på enkäten antas informationen som hämtats från registren vara korrekt. Bortfall skulle kunna uppstå om utdraget ur fartygsregistren saknar fartyg som rederier rapporterar. För att minimera denna risk görs en kontroll mot oberoende material från bland annat Delegationen för sjöfartsstöd⁸ som förtecknar inregistrerade och avregistrerade fartyg.

2.2.5 Bearbetning

Trafikanalys sammanställer själva hela slutprodukten. Det innebär många hanteringar av indata, kontroller och kompletteringar innan en färdig produktionsdatabas finns. För kontroller av indata finns bland annat tillgång till öppna källor på nätet. Som stöd för bearbetningarna hos Trafikanalys och producenten finns en produktionsdokumentation. Även om en dokumentation finns kan ändå missförstånd eller fel uppstå i bearbetningen.

2.2.6 Modellantaganden

Modellberäkningar görs i vissa fall när uppgifter om dödvikt saknas. Då används andra fartygsegenskaper för liknande fartyg för att uppskatta en dödvikt. Inga andra modellantaganden görs.

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Statistiken som publiceras är slutlig, ingen preliminär statistik publiceras.

⁸ www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Undersökningen genomfördes under januari till början av maj 2021. Statistiken publiceras knappt 5 månader efter årets utgång, alltså normalt i slutet av maj.

3.2 Frekvens

Underlagen samlas in en gång per år och statistiken framställs årsvis.

3.3 Punktlighet

2021 års publicering är planerad enligt publiceringsplanen för Sveriges officiella statistik, se <http://trafa.se/kalendern>. Vid tidpunkten för publiceringen den 18 juni saknades stora delar av det planerade innehållet, varför en ytterligare publicering genomfördes den 30 juni. De senaste 8 åren har den publicerats punktligt.

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras av Trafikanalys på www.trafa.se/sjofart. Statistikbladet kan laddas ned i PDF-format och tabellerna kan laddas ned i Excel-format för egen bearbetning. I samband med vissa publiceringar publiceras också ett pressmeddelande. Sedan 2019 finns statistiken också att hämta från Trafikanalys statistikportal: www.trafa.se/sjofart/fartyg/?cw=1&q=t0808.

På webbplatsen återfinns statistik från år 2009 och framåt. Tidigare årens resultat finns på vissa bibliotek, i serierna *SIKA Statistik* och *SIKA Statistiska meddelanden* (2001–2008), Statistiska centralbyråns serie *Statistiska meddelanden, TK 50* (1999–2000), *T 50* (1994–1998) och *T 41* (1974–1989).

4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Primärmaterialet förvaras hos Trafikanalys i databaser. Primärmaterialet är sekretessbelagt men kan lämnas ut för vissa väl definierade ändamål, såsom för forskning eller användning i annan officiell statistik, under förutsättning att sekretessen kan bevaras. Kontakta Trafikanalys för mer information och upplysning om materialet.

4.3 Presentation

Statistiken redovisas i text, tabeller och diagram. Statistikbladet innehåller en sammanfattning av de viktigaste resultaten.

Alla användare rekommenderas att alltid hämta sin information från den senast utgivna årsrapporten, även för tidigare perioder. Den som vidarebehandlar statistiken bör ge akt på ändrade uppgifter, som markeras med ett "k" för korrigerad eller "r" för revidering.

4.4 Dokumentation

Kvalitetsdeklarationen uppdateras vid varje ny publicering av statistik och finns på Trafikanalys webbplats. Statistikpublikationerna innehåller även en sammanfattning av kvalitetsdeklarationen: Kort om statistiken. Ytterligare dokumentation kan lämnas ut på begäran.

5 Jämförbarhet och sam användbarhet

5.1 Jämförbarhet över tid

Från och med undersökningsåret 2015 används *Lloyd's List Intelligence ship information database* för inhämtande av uppgifter om utlandsregistrerade fartyg i svensk regi samt information om användningen. Tidigare år har källan för denna information varit *IHS Register of Ships*. Jämförbarheten över tiden för informationen bedöms som god.

Uppgifterna om fartygens bemanning är jämförbara sedan 2010. Tidigare gjordes ett utdrag över antalet ombordanställda per den 30:e september varje år.

Jämförelser av handelsflottans utveckling över längre tid försvåras av att indelningen i fartygstyper varierat, liksom att den gamla nedre storleksgränsen 20 nettoton från slutet av 1950-talet i allt högre grad ersattes av 100 bruttoton.

I början av 2015 upptäckte Trafikanalys vissa fel i fartygsstatistiken från åren 2008–2013. Ett mindre antal statskepp och båtar hade felaktigt ingått i statistiken, trots att de enligt avgränsningarna skulle uteslutas. Kontroller visade att det bland totalt cirka 1 500–1 700 fartyg handlade om en överskattning av handelsfartyg med några enstaka (främst övriga passagerarfartyg) och av specialfartyg med några tiotal, varje år. Detta korrigerades för åren 2008–2013. Användare som ser behov av ytterligare rättelser i tidigare publicerat material uppmanas kontakta Trafikanalys.

Från och med 1 februari 2018 är skepp ett fartyg om skrovets största längd är längre än 24 meter, innan dess var skepp ett fartyg som är minst 12 meter långt och 4 meter brett. Om skeppet inte är ett fartyg är det en båt. Eftersom båtar inte ingår i undersökningen påverkar den nya definitionen statistiken. För fartyg under 100 brd påverkas inte statistiken nämnvärt men i de tre publicerade tabellerna som innehar gruppen 0–99 brd påverkas statistiken mer. Vid jämförelse med årets produkt ska hänsyn tas därför till nämnd definitionsändring. Denna notering finns under de tre tabeller som innehar gruppen 0–99 brd.

5.2 Jämförbarhet mellan grupper

Uppgifterna om ombordanställda ska så långt det är möjligt omfatta anställda på samma fartygsindivider som förekommer i de övriga tabellerna. Eftersom dubbelregistrerade fartyg inte anmäler påmönstringar till det svenska sjömansregistret så försämras jämförbarheten. Det finns alltså svenskregistrerade fartyg med i statistiken som inte har redovisat några ombordanställda.

Där användningen redovisas ingår alla fartyg som använts någon gång under året, även de som inte ingår i flottan den 31 december. Detta innebär att tabeller där användningen ingår, inte går att jämföra med tabeller där beståndet per den 31 december redovisas.

5.3 Samanvändbarhet i övrigt

Statistikområdet sjöfart omfattar förutom denna publikation även *Sjötrafik*, i både årlig och kvartalsvis upplaga. Sjötrafik innehåller mer information om trafiken till och från svenska hamnar med havsgående fartyg och har liknande fartygsindelningar som i denna publikation. Förutom dessa statistikprodukter hos Trafikanalys finns det andra källor till uppgifter om flottan. Varierande definitioner gör dock jämförelser problematiska. Svensk Sjöfart (före detta Redareföreningen) har också uppgifter om den svenska handelsflottan. Dessa är inte direkt jämförbara med statistiken om Fartyg - Svenska och utländska fartyg i svensk regi eftersom Svensk Sjöfarts uppgifter baseras på ett annat register. Dock ger Svensk Sjöfart en kompletterande bild av den svenska sjöfartens omfattning då även svenskägt/-svenskkontrollerat tonnage i utländskt register ingår.

5.4 Numerisk överensstämmelse

Tabeller som delar in den svenskregistrerade flottan per den 31 december i olika delgrupper ska ha samma summor.

Det går däremot inte att jämföra tabellerna som redovisar flottan per den 31 december med tabellerna som redovisar användningen under hela året. I tabeller som redovisar användningen hela året ingår även fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade, inhyrda från utlandet eller uthyrda till utlandet, men som av någon anledning inte var svenskregistrerade eller i svensk regi den 31 december.

Allmänna uppgifter

A Klassificeringen Sveriges officiella statistik

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) ämnesområde *Transporter och kommunikationer* och statistikområde *Sjöfart*, utom tabellerna 22 och 23 som ger en internationell utblick. Dessa två tabeller behandlas inte i denna dokumentation.

Trafikanalys har enligt lagen om officiell statistik (SFS 2001:99) i uppdrag att framställa och tillgängliggöra officiell statistik om sjöfart.

För statistik som ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) gäller särskilda regler för kvalitet och tillgänglighet, se lagen ([2001:99](#)) och förordningen ([2001:100](#)) om den officiella statistiken samt Statistiska centralbyråns föreskrifter (SCB-FS 2016:17) om kvalitet för den officiella statistiken.

B Sekretess och personuppgifts-behandling

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Vidare gäller även Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (GDPR) samt Lag (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning.

C Bevarande och gallring

Trafikanalys är registeransvarig myndighet och ansvarar för gallring och arkivering av underlagsmaterialet.

D Uppgiftsskyldighet

Uppgiftsskyldighet föreligger enligt lagen om den officiella statistiken (SFS 2001:99), förordningen om den officiella statistiken (SFS 2001:100) och Trafikanalys föreskrifter (KAMFS 2012:2, TRAFASF 2012:2 *Föreskrifter om uppgifter till statistik om sjöfart m.m.*).

Rederier som äger fartyg i populationen har därmed skyldighet att lämna uppgifter till statistiken.

För att hålla nere uppgiftslämnarbördan används i första hand uppgifter från Transportstyrelsens fartygsregister och *Lloyd's List Intelligence ships information database* om fartyg och de verksamheter som är förknippade med dessa fartyg. De verksamheter som berörs får ett förfyllt formulär för granskning, i vilket det hänvisas till uppgiftsskyldigheten.

E EU-reglering och internationell rapportering

Statistiken är inte EU-reglerad. Inget rapporteras heller till något EU-gemensamt organ.

F Historik

Från och med 1982 gäller nya internationella regler för skeppsmätning i Sverige (Universal Regulations No. 21264, ITC-69⁹). Begreppet bruttoton ersattes då av bruttodräktighet. Omfattande skeppsmätningar under 1994 medförde att den totala registrerade bruttodräktigheten för torrlastfartyg och passagerarfärjor ökade avsevärt.

Statistikprodukterna "Den svenska handelsflottan" och "Svenska och utländska fartyg i svensk regi" har fr.o.m. år 1998 slagits samman. Den nya statistikprodukten har fått benämningen "Fartyg - svenska och utländska fartyg i svensk regi".

Uppgifter om handelsflottan redovisades redan i början av 1900-talet i Kommerskollegiums publikation "Sjöfart". Här ingick även användning och bemanning.

Uppgifter om inhyrda utländska fartyg har insamlats från och med 1981.

I *Historisk statistik för Sverige: statistiska översiktstabeller* utgiven av SCB 1960, finns en tabell om handelsflottan och dess bemanning med uppgifter varje år 1910–1950 och vissa år 1830–1905. Verket finns digitaliserat på SCB:s webbplats (www.scb.se).

G Kontaktuppgifter

Statistikansvarig myndighet	Trafikanalys
Kontaktinformation	Henrik Petterson
E-post	henrik.petterson@trafa.se
Telefon	010-414 42 00

⁹ ITC-69. International convention on tonnage measurement of ships, 1969.

www.admiraltylawguide.com/conven/tonnage1969.html
www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Tonnage-Measurement-of-Ships.aspx

Bilaga 1 Blankett till fartygsägare

Svenska och utländska fartyg i svensk regi 201X

Företag
Fartyg AB Stocksund

Kontaktperson:
Email:

Skyldighet att lämna uppgifter till denna undersökning gäller enligt lagen (SFS 2001:99) om den officiella statistiken, Förordningen (SFS 2001:100) om den officiella statistiken och Trafikanalysföreskrifter (KAMFS 2012:2, TRAFAFS 2012:2 Föreskrifter om uppgifter till statistik om sjöfart m.m.). Lämna uppgifter hanteras enligt bestämmelserna i 24 kap 8 § Offentlighets- och sekretesslagen (SFS 2009:400).

Vänligen kontrollera att uppgifterna i kalkylbladet är korrekta, gör redigeringar nedan och markera till höger om ni gjort ändringar eller ej.

Se till att listan i excel-filen har med alla fartyg som ni har haft i er regi under 201X – även om det bara var en del av året. Med svensk regi menar vi att fartyget ägs av ett svenskt bolag eller att den kommersiella driften sköts av ett svenskt bolag, inklusive utländska dotterbolag till svenska bolag.

Uppgifterna är korrekta
 Korrigera enligt nedan

Det går också att skicka svaren direkt till: e-post

IMO no	Namn	Byggår	Register	Dwt	Gt	Användning	Dagar i svensk regi
2038335	Autumn Wave	2223	Bahamas	23282	23077	I fart mellan utländska hamnar	365
2038323	Autumn Wind	2223	Bahamas	23282	23077	I fart mellan utländska hamnar	365
2008732	Baltic Pearl	2222	Bahamas	20723	20422	I fart mellan utländska hamnar	365
8300377	Brazilian Reefer	2284	BHS	24803	22363	I fart mellan utländska hamnar	283
8700230	Chaïten	2288	Bahamas	22838	23322	I fart mellan utländska hamnar	365
2228042	Crown Garnet	2226	Panama	20332	20522	I fart mellan utländska hamnar	365
2228052	Crown Jade	2227	Panama	20342	20522	I fart mellan utländska hamnar	365
2228063	Crown Opal	2227	Panama	20326	20522	I fart mellan utländska hamnar	365
2252203	Crown Ruby	2227	Panama	20338	20522	I fart mellan utländska hamnar	365
2252225	Crown Sapphire	2227	Panama	20334	20522	I fart mellan utländska hamnar	365
2222428	Crown Topaz	2222	Panama	20328	20527	I fart mellan utländska hamnar	365
8822226	Ditlev Reefer	2220	Bahamas	26250	24406	I fart mellan utländska hamnar	365
8802088	Hansa Bremen	2282	BRB	22242	20842	I fart mellan utländska hamnar	283
8202068	Hansa Lubeck	2220	BRB	22350	20842	I fart mellan utländska hamnar	283
8822238	Ivar Reefer	2220	Bahamas	26250	24406	I fart mellan utländska hamnar	365
2243022	Ivory Girl	2226	VUT	20372	22438	I fart mellan utländska hamnar	283
2007482	Jorgen Reefer	2222	Bahamas	26250	24406	I fart mellan utländska hamnar	365
8203267	Knud Reefer	2222	Bahamas	26250	24406	I fart mellan utländska hamnar	365
8207876	Swan Chacabuco	2220	Bahamas	22274	23022	I fart mellan utländska hamnar	365
2282232	Wild Cosmos	2228	Panama	20027	2852	I fart mellan utländska hamnar	365
2282268	Wild Lotus	2228	Panama	20232	2860	I fart mellan utländska hamnar	365
2222474	Wild Peony	2228	Panama	20220	2852	I fart mellan utländska hamnar	365

För mer information, ring XXX:
 eller skicka ett mail till:



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.