

Fartyg 2017 – svenska och utländska fartyg i svensk regi **Kvalitets-
deklaration**

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2018-05-22

KVALITETSDEKLARATION

Fartyg

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Sjöfart

Produktkod

TK0808

Referenstid

2017

Innehåll

Statistikens kvalitet	7
1 Relevans	7
1.1 Ändamål och informationsbehov.....	7
1.1.1 Statistikens ändamål	7
1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov.....	7
1.2 Statistikens innehåll	8
1.2.1 Objekt och population.....	8
1.2.2 Variabler	9
1.2.3 Statistiska mått	10
1.2.4 Redovisningsgrupper.....	10
1.2.5 Referenstider	10
2 Tillförlitlighet.....	11
2.1 Tillförlitlighet totalt	11
2.2 Osäkerhetskällor	11
2.2.1 Urval	11
2.2.2 Ramtäckning.....	11
2.2.3 Mätning.....	12
2.2.4 Bortfall	13
2.2.5 Bearbetning	13
2.2.6 Modellantaganden.....	14
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig.....	14
3 Aktualitet och punktlighet	15
3.1 Framställningstid.....	15
3.2 Frekvens	15
3.3 Punktlighet	15
4 Tillgänglighet och tydlighet.....	17
4.1 Tillgång till statistiken	17
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik.....	17
4.3 Presentation.....	17
4.4 Dokumentation	17
5 Jämförbarhet och sam användbarhet	19
5.1 Jämförbarhet över tid	19
5.2 Jämförbarhet mellan grupper.....	19

5.3	Sam användbarhet i övrigt	20
5.4	Numerisk överensstämmelse.....	20
	Allmänna uppgifter.....	21
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik.....	21
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling	21
C	Bevarande och gallring	21
D	Uppgiftsskyldighet.....	21
E	EU-reglering och internationell rapportering	22
F	Historik	22
G	Kontaktuppgifter	23
	Bilaga 1: Blankett till fartygsägare.....	24

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration

Statistikens kvalitet

1 Relevans

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

Syftet med denna undersökning är att belysa storleken och sammansättningen av den svenskregistrerade flottan av handels- och specialfartyg och utvecklingen över tid. Här beskrivs även i vilken omfattning svenska sjöfartsföretag använder utländska handelsfartyg. Vidare ska statistiken ge svar på mer specifika frågor som hur fartygen används, hur personalstyrkan ombord utvecklas och hur den svenska flottan förhåller sig till den totala världshandelsflottan.

1.1.2 Statistik användares 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 (före detta Redareföreningen), använder också statistiken.

Trafikanalys använder sig av rådgivande grupper för att diskutera olika frågor inom olika statistikområden. När behoven ändras måste vi fånga upp det så att vi kan utveckla våra produkter i rätt riktning.

Vi har för närvarande tre rådgivande grupper, ett användarråd för godstransportstatistik, "Godsrådet", ett producentråd för transportstatistik och ett vetenskapligt råd. I Godsrådet träffar vi viktiga statistik användare, producenter, forskare och branschorganisationer. På dessa möten presenteras och diskuteras planerade och genomförda förändringar. Trafikanalys fångar även upp frågor och idéer om databasanvändning för statistikändamål samt frågor om befintlig statistik samt statistikens täckning av det aktuella området.

Publiceringarna 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. Resultaten används också av Nationalräkenskaperna vid SCB, för beräkning av stock av fast realkapital och nationalförmögenheten. Frågan om handelsflottans storlek och den så kallade utregistreringen är i politiskt fokus. Statistik om handelsflottans storlek är därför relevant. När nu tonnageskatt har införts blir det intressant att följa hur det påverkar den svenskregistrerade fartygsflottan framöver.

¹ <http://www.lighthouse.nu/sv>

Alla delar uppfattas inte som lika relevanta av alla användare. 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.

Samverkan sker med bland annat Svensk Sjöfart 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 Transportstyrelsen² ansvarar för. Undantagna från undersökningen är statsskepp (ägda av staten och avsedda för "statsändamål") samt fartyg som klassificerats som fritids-, restaurang-, logementsskepp eller liknande.

Undersökningen omfattar populationen av samtliga **svenskregistrerade** handels- och specialfartyg, samt när det gäller fartygens användning, utlandsregistrerade fartyg i svensk regi. För att veta om ett fartyg är en båt eller ett skepp måste du ta reda på skrovets största längd. Om skrovets största längd överstiger 24 meter är fartyget ett skepp, annars är fartyget en båt.

Alla skepp måste vara registrerade i fartygsregistret. Kravet om registrering gäller även för alla båtar med en största längd av minst 15 meter samt båtar som används yrkesmässigt (till bogsering, bärgning, transport av gods eller passagerare, fiske eller uthyrning till allmänheten).

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 **passagerarfärja** avses ett skepp som är konstruerat för att transportera passagerare samt även i vissa fall rullande gods. Exempel på rullande gods är lastbilstrailers och andra fordon. I Transportstyrelsens Fartygsregister bär dessa skepps beteckningen passagerarmotorskepp roll-on, färja eller dylikt.

² <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartygsregistret-sjofartsregistret/>

Med **övriga passagerarfartyg** avses passagerarmotorskepp, mindre färjor ofta använda i kollektivtrafik, vägfärjor samt kryssningsfartyg.

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

I begreppet **världshandelsflotta** ingår last- och passagerarfartyg. Där ingår inte specialfartyg såsom pråmar, offshore-fartyg, arbetsfartyg etc. I *Lloyd's List Intelligence ship information database* kategoriseras vissa övriga passagerarfartyg som färjor. Detta innebär att andelen svenskregistrerade övriga passagerarfartyg är något hög och andelen svenskregistrerade färjor något låg.

I den del av undersökningen som avser fartygens användning undersöks fartyg med en bruttodräktighet 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

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
- de största hamnarna i Sverige

Förändringar av bestånd från år till år

- av den svenska handelsflottans bestånd fördelat på fartygstyp
- orsaker till förändringar

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 såld till utlandet. Ett fartyg som skrotades under undersökningsåret anses vara avregistrerat. Ett fartyg som gick från svenskt register till utländskt register är utregistrerat.

Användning under hela året

- användning av svenska handelsfartyg
- användning av inhyrda utländska handelsfartyg

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 sjömansregistret³, vilket Transportstyrelsen ansvarar för. En utförd sjödag är en dag när sjömannen är i tjänst och fartyget är i drift,

³ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Ombordanstallda/>

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.

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.
 - Torrlastfartyg används för transport av enhetslast, såsom containers, trailers, bilar med mera. Containerfartyg och roro-fartyg ingår i denna redovisningsgrupp.
- **Passagerarfartyg**
 - Passagerarfärjor
 - 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 ej var med i flottan den 31 december. Uppgifterna om besättningen och dess arbete avser antalet sjödagar utförda under hela året. Om statistiken avser en period eller en tidpunkt framgår i respektive tabellrubrik.

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

Resultatet i en statistisk undersökning påverkas av ett antal felkällor som bortfall, slumpfel, under- och övertäckning samt olika typer av mätfel. Detta är en totalundersökning och därför finns inga slumpfel. Primäruppgifterna är hämtade från Transportstyrelsen och Fartygsregistrets skeppsdelen. Ett nytt beståndsuttag görs varje årsskifte, och det är denna information som ligger till grund för statistiken. Tillförlitligheten anses vara tillräcklig för att uppfylla statistikens syfte, men vissa osäkerhetskällor förekommer.

2.2 Osäkerhetskällor

2.2.1 Urval

Detta är en totalundersökning och urvalsfel förekommer således ej.

2.2.2 Ramtäckning

Undersökningen kan innehålla både över- och undertäckning.

- **Övertäckning** innebär att undersökningen omfattar fartyg som inte tillhör målpopulationen, exempelvis 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. Risken för undertäckning gäller främst statistik över inhyrt utlandsregistrerat tonnage.

Det föreligger sannolikt en viss undertäckning av inhyrda utländska fartyg eftersom ett register över sådana saknas. Information om utländska inhyrda fartyg hämtas 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 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. *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. 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 stators fartygsregister samtidigt⁴. 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 ej några sjödagar redovisade i tabell 21a och 21b om ombordanställda.

2.2.3 Mätning

Primäruppgifterna är hämtade från Fartygsregistrets skeppsdelen. 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*.

I några undantagsfall har Trafikanalys bedömt att fartygen är av annan typ än vad som angivits på registerutdragen. Detta gäller 5 stycken fartyg som i Fartygsregistret är registrerade som torrlastfartyg, men som bedöms vara bulkfartyg. Dessa fartyg var bulkfartyg redan när SCB gjorde statistiken. För att de inte bara ska "försvinna" och dyka upp som torrlastfartyg har Trafikanalys beslutat att fortsatt klassificera dem så

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.

⁴ 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. <http://www.notisum.se/rnp/SLS/LAG/19941009.htm>

Formuläret skickades till 61 rederier, varav 29 svarade. Av dessa var det 10 rederier som angav ändringar, de andra 19 bekräftade endast att informationen var korrekt. För dem som inte svarade antogs att materialet var korrekt.

De 61 rederierna hade tillsammans 567 fartyg. Totalt var det 65 fartyg där ändringar behövde göras (Tabell 1). Några fartyg hade flera ändringar. Majoriteten (96 procent) av ändringarna avser fartyg som inte är från det svenska fartygsregistret. Detta är naturligt då det tenderar att vara en större rörlighet bland fartyg som är registrerade i så kallade öppna internationella register. I lågkonjunktur tecknas som regel charteravtal på mycket kortare perioder, vilket kan föranleda många förändringar under ett år.

Tabell 1. Information över antal tillfrågade, svarsfrekvens samt antal och typ av ändringar.

	2013	2014	2015	2016	2017
Antal tillfrågade rederier	69	61	62	61	61
Antal svarande	40	32	30	30	29
Svarsfrekvens	58 %	52 %	48 %	49 %	48 %
Ändrade fartyg	95	75	72	69	65
Ändringar:					
Borttag av fartyg	25	18	21	20	14
Tillägg av fartyg	35	30	16	22	13
Ändringar av dagar i svensk regi	11	11	22	19	20
Ändring av användning	10	8	7	15	15
Ändring av operatör	16	10	8	7	5
Totalt antal ändringar	97	77	74	83	67

2.2.4 Bortfall

För de rederier som inte svarar på enkäten antas informationen som hämtats från registren vara korrekt. I undersökningen för 2017 var det 32 av 61 rederier som inte svarade alls. Vi utgår från att utdraget ur Fartygsregistret är korrekt. Bortfall skulle kunna uppstå om utdraget ur Fartygsregistret saknar fartyg som rederier rapporterar. För att minimera denna risk görs en kontroll mot oberoende material från bland annat Delegationen för sjöfartsstöd⁵ som förtecknar inregistrerade och avregistrerade fartyg.

2.2.5 Bearbetning

Ett litet antal personer arbetar med att bearbeta och sammanställa statistiken. Undersökningen upprepas varje år. Ansvarig projektledare hos nuvarande producent har arbetat med denna statistik i många år. Denna långa erfarenhet av att bearbeta och sammanställa statistiken samt regelbundenheten, borde minimera antalet bearbetningsfel.

Undersökningen genomförs under januari till april 2018 enligt en väl inarbetad arbetsrutin som beskrivs i "Arbetsrutin för Svenska och utländska fartyg i svensk regi". Fartygsuppgifter hämtas, utöver från fartygsregistret, även från Lloyd's List Intelligence. Detta gäller speciellt för utländska fartyg i svensk regi. Detta sker enligt en metodik som replikeras varje år för att

⁵ <https://www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/>

säkerställa kontinuitet. Metodiken beskrivs i dokumentet ”*Metodik för inhämtande av uppgifter avseende svensk- och utlandsregistrerade fartyg i svensk regi.*”

2.2.6 Modellantaganden

Inga modellantaganden görs.

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Detta är den slutliga statistiken. Preliminär statistik sammanställs inte.

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Framställningstiden är knappt fem månader efter årets utgång, alltså från januari till publiceringen i slutet av maj.

3.2 Frekvens

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

3.3 Punktlighet

Publicering sker enligt Trafikanalys publiceringsplan, i maj varje år. De senaste sju åren har den publicerats punktligt.

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras av Trafikanalys på www.trafa.se/sjofart. Rapporterna kan laddas ned i PDF-format och tabellerna kan laddas ned i Excel-format för egen bearbetning. På webbplatsen återfinns statistik från år 2009 och framåt. Tidigare års 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 är sekretessbelagt men kan lämnas ut för vissa väl definierade ändamål, under förutsättning att sekretessen kan bevaras. Kontakta Trafikanalys för mer information. Lloyd's List Intelligence kan hjälpa till med skräddarsydda analyser, dock till en kostnad.

4.3 Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i text, tabeller och diagram.

4.4 Dokumentation

Delar av dokumentationen redovisas i denna *kvalitetsdeklaration*. Övrig dokumentation är primärmaterial och finns hos statistikleverantören. Detta material består av en databas samt "*Arbetsrutin för Svenska och utländska fartyg i svensk regi*" och "*Metodik för inhämtande av uppgifter avseende svensk- och utlandsregistrerade fartyg i svensk regi.*"

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration

5 Jämförbarhet och sammanvändbarhet

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 30e 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 uppmannas kontakta Trafikanalys.

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 samt den årliga rapporten *Sjöfartsföretag*.

Förutom dessa källor 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 indelningar ska ha samma summor. Exempelvis är summan för svenskregistrerade handelsfartyg med en bruttodräktighet större än 100 i tabell 2a densamma som summan i, tabell 5, tabell 8, tabell 13 och tabell 14.

Det går däremot inte att jämföra tabellerna som redovisar flottan per den 31 december med tabellerna 16–19 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, utom tabellerna 21 och 22 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 över 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 personuppgiftsbehandling

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Vid automatiserad behandling av personuppgifter gäller reglerna i personuppgiftslagen (1998:204). På statistikområdet finns dessutom särskilda regler för personuppgiftsbehandling i lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken.

C Bevarande och gallring

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

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, TRAFAPS 2012:2 *Föreskrifter om uppgifter till statistik om sjöfart m.m.*). Rederier som äger fartyg i populationen har uppgiftsskyldighet i undersökningen.

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. Det förutsätter att en e-postadress för kontakt registrerats.

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 trädde nya internationella regler för skeppsmätning i kraft i Sverige (Universal Regulations No. 21264, ITC-69⁶). Begreppet bruttoton ersattes då av bruttodräktighet. Omfattande skeppsmätningar under 1994 medförde att den totala bruttodräktigheten för torrlastfartyg och passagerarfärjor ökade avsevärt.

Undersökningarna "Den svenska handelsflottan" och "Svenska och utländska fartyg i svensk regi" har fr.o.m. årgång 1998 slagits samman. Den nya produkten har fått benämningen "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).

⁶ ITC-69. International convention on tonnage measurement of ships, 1969.

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/tonnage1969.html>

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Tonnage-Measurement-of-Ships.aspx>

G Kontaktuppgifter

<i>Statistikansvarig myndighet</i>	Trafikanalys
<i>Kontaktinformation</i>	Fredrik Söderbaum Björn Tano
<i>E-post</i>	fredrik.soderbaum@trafa.se bjorn.tano@trafa.se
<i>Telefon</i>	010-414 42 00

<i>Statistikproducent</i>	Lloyd's List Intelligence
<i>Kontaktinformation</i>	Kristina Weber
<i>E-post</i>	kristina.weber@lloydslistintelligence.com
<i>Telefon</i>	031-704 43 30



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 den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.