

## Innehållsförteckning

<b>SAMMANSTÄLLNING AV FARTYGSOLYCKOR OCH TILLBUD MED SVENSKA HANDELS- OCH FISKEFARTYG FÖR ÅR 2002 .....</b>	<b>3</b>
ALLMÄNT .....	3
SJÖOLYCKSYSTEMET - SOS .....	3
TILLBUD .....	3
AVVIKELSERAPPORTERINGSSYSTEM (INSJÖ) .....	3
UPPFÖLJNING AV REKOMMENDATIONER .....	4
DEFINITION AV ORSAKSINDELNING .....	4
DEFINITION AV REDOVISNING AVSEENDE GRUPPEN <i>KOLLISION MED FARTYG</i> .....	5
ANTAL RAPPORTERADE FARTYGSOLYCKOR OCH TILLBUD ÅREN 1993- 2002 FÖRDELADE EFTER TYP AV HÄNDELSE.....	5
ANTAL RAPPORTERADE FARTYGSOLYCKOR OCH TILLBUD I RELATION TILL ANTALET REGISTRERADE FARTYG ÅREN 1993 - 2002.....	6
HÄNDELSENAS FÖRDELNING EFTER TYP AV HÄNDELSE OCH FARTYGSART ÅR 2002.....	6
HÄNDELSENAS FÖRDELNING EFTER FARTYGSART ÅREN 1998 - 2002 .....	7
ANTAL SVENSKREGISTRERADE FARTYG ÅREN 2001 - 2002 .....	7
SVENSKREGISTRERADE FARTYG FÖRDELADE EFTER FARTYGSART ÅREN 2001 – 2002.....	8
<i>Fartygstillstånd</i> .....	8
ANTAL AKTIVA SJÖMÄN OCH PÅMÖNSTRAD PERSONAL ÅREN 2001 – 2002 .....	8
ANTAL SVENSKREGISTRERADE FARTYG ÅR 2002.....	9
ANTAL AKTIVA SJÖMÄN OCH PÅMÖNSTRAD PERSONAL ÅR 2002 .....	10
FÖRLISTA FARTYG ÅR 2002 .....	11
<i>Händelsebeskrivning - förlista fartyg</i> .....	11
RAPPORTERADE HÄNDELSE - FÖRDELNING EFTER HÄNDELSENS KARAKTÄR.....	12
OLYCKOR OCH TILLBUD - FÖRDELNING EFTER FARVATTENSTYP .....	13
OLYCKORNAS/TILLBUDENS FÖRDELNING EFTER TYP AV HÄNDELSE OCH LAST/NYTTJANDE.....	14
OLYCKORNAS/TILLBUDENS FÖRDELNING EFTER TYP AV HÄNDELSE, FARTYGENS BRUTTO SAMT BYGGNADSÅR15	
GRUNDSTÖTNING.....	16
KOLLISION MED FARTYG.....	19
KOLLISION MED ANNAT FÖREMÅL .....	22
LÄCKAGE/KANTRING/VÄDERSKADOR .....	25
LASTFÖRSKJUTNING .....	26
BRAND/EXPLOSION .....	26
MASKINHAVERI .....	28
UTSLÄPP.....	29
ÖVRIGA HÄNDELSE.....	29
<b>PERSONOLYCKOR .....</b>	<b>31</b>
<b>ARBETSSKADOR I SKEPPSTJÄNST .....</b>	<b>32</b>
NYTT SYSTEM ÅR 2002 FÖR ANMÄLAN OCH REGISTRERING AV ARBETSSKADOR .....	32
<i>Arbetskadeanmälan</i> .....	32
<i>Variabler</i> .....	32
<i>Avvikelse</i> .....	32
STATISTIKENS OMFATTNING OCH REGISTRERING .....	33

DATAINSAMLING .....	33
SPECIALBEARBETNINGAR .....	34
<b>OMBORDANSTÄLLDA .....</b>	<b>35</b>
SKADEFREKVENNS ÅREN 1993-2002 .....	35
ANTAL ANMÄLDA ARBETSSKADOR (ARBETSOLYCKOR OCH ARBETSSJUKDOMAR) UNDER ÅREN 1998 – 2002 .....	36
ARBETSSKADORNAS FÖRDELNING EFTER ARBETSOLYCKA/ARBETSSJUKDOM OCH ARBETSTID/FRITID ÅR 2002 .....	36
<i>Arbetskadornas fördelning efter kön och arbetsolycka/arbetssjukdom samt arbetstid/fritid.....</i>	<i>37</i>
ARBETSOLYCKOR .....	38
<i>Arbetsolyckor fördelade efter bemanningsgrupp och avvikelse .....</i>	<i>38</i>
<i>Händelsebeskrivning av dödsfallen .....</i>	<i>40</i>
<i>Antal aktiva sjömän fördelade efter ålders- och bemanningsgrupp .....</i>	<i>41</i>
<i>Antal aktiva sjömän – antal arbetsolyckor fördelade i åldersgrupp .....</i>	<i>42</i>
<i>Antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän, fördelade i åldersgrupp.....</i>	<i>42</i>
<i>Fördelning av arbetsolyckor efter ålders- och bemanningsgrupp samt kön .....</i>	<i>43</i>
ARBETSSJUKDOMAR .....	44
<i>Antal anmälda arbetssjukdomar för ombordanställda åren 1998-2002 .....</i>	<i>44</i>
<i>Arbetssjukdomar fördelade efter bemanningsgrupp och ålder samt kön .....</i>	<i>46</i>
<b>YRKESFISKARE .....</b>	<b>47</b>
ANTAL ANMÄLDA ARBETSSKADOR (ARBETSOLYCKOR OCH ARBETSSJUKDOMAR) UNDER ÅREN 1998 – 2002 .....	47
ANTAL ARBETSOLYCKOR - FÖRDELNING EFTER AVVIKELSE .....	47
<i>Händelsebeskrivning av dödsfall .....</i>	<i>48</i>
<i>Anmälda arbetsolyckor fördelat efter åldersgrupp och trolig frånvaro .....</i>	<i>48</i>
ARBETSSJUKDOMAR .....	49
<i>Antal anmälda arbetssjukdomar för fiskare åren 1998 -2002.....</i>	<i>49</i>
<i>Arbetssjukdomar fördelade efter orsak och åldersgrupp år 2002.....</i>	<i>49</i>
<b>PASSAGERARE .....</b>	<b>50</b>
<b>ANNAN OMBORD .....</b>	<b>50</b>

# **Fartygsolyckor och tillbud**

## **Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud**

**År 2002**



## Sammanställning av fartygsolyckor och tillbud med svenska handels- och fiskefartyg för år 2002

### Allmänt

Sjöfartsverkets utredningsenhet redovisar i detta meddelande statistik och kommentarer avseende till verket rapporterade olyckor och tillbud inträffade under år 2002 med svenska handels- och fiskefartyg samt fartyg som nyttjas till ändamål som har anknytning till handelssjöfarten. Redogörelsen omfattar främst händelser enligt 6 kap.14 § sjölagen för vilka befälhavaren har rapporteringsskyldighet till Sjöfartsverket. Information om olyckorna och deras händelseförlopp fås, förutom från befälhavarrapporterna, också från protokoll från sjöförklaringar, men även från rapporter från inspektörer vid sjöfartsinspektionsområde samt kustbevakning och polis. Vid polisutredningar har ofta viss samverkan skett mellan polisen och sjöfartsinspektionen.

Materialet redovisas här i sammanfattad form. Statistiksammanställningen finns tillgänglig på Sjöfartsverkets hemsida – [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se). Kompletterande information avseende mer detaljerade uppgifter kan erhållas från utredningsenheten: Gunnel Persson, tfn. 011 - 19 12 70, fax 011 - 23 99 34, e-post [gunnel.persson@sjofartsverket.se](mailto:gunnel.persson@sjofartsverket.se)

### SjöOlycksSystemet - SOS

Fr.o.m. år 2002 har SOS gjorts om till en egenutvecklad webbapplikation av Sjöfartsverket. För 1995-2001 års sjöolyckor har använts ett datasystem, SjöOlycksSystemet (SOS), för inregistrering och statistikbearbetning. SOS är utvecklat i Prolifics/JAM7/Windows av Sjöfartsverket. De flesta fartygsuppgifterna i SOS hämtas från FartygsTillsynsSystemet (FTS), utvecklat av Sjöfartsverket i Prolifics/JAM7/Windows.

Utredningsenheten rapporterar till IMO (International Maritime Organisation) samtliga *allvarliga olyckor* och *förlisningar* gällande konventionsfartyg samt *utsläpp*.

### Tillbud

Antalet rapporter är få även om de under senare år har ökat något. Sjöfartsverket har i anslutning till 1990 års lag och förordning om undersökning av olyckor utvidgat rapporteringsskyldigheten att gälla även allvarliga tillbud till samtliga typer av fartygsolyckor. Tillbudena redovisas fr.o.m. år 1999 i tabell- och diagramform.

### Avvikelse-rapporteringssystem (Insjö)

Sjöfartsinspektionen, i samarbete med Sveriges Redareförening, har utvecklat ett avvikelse-rapporteringssystem (Insjö). Efter fyra år under uppbyggnad är nu systemet i funktion.

Då ett tillbud eller en avvikelse rapporteras, avidentifieras rapporten innan den matas in i systemet. Systemet ger rapportören omgående en sammanställning av samtliga liknande händelser som finns i databasen och även information om vilka åtgärder som vidtagits. Insjö är ett enkelt, användarvänligt system för rapportering, registrering, databashantering och analys av avvikelser och risker. Erfarenheter av olyckor, tillbud och avvikelser sammanställs för att som samlad kunskap utgöra en plattform för förebyggande sjösäkerhetsarbete.

Systemet skall tillgodose de krav som ISM-koden<sup>1</sup> ställer beträffande styrning och uppföljning av säkerhetsarbetet hos rederierna både iland och ombord i fartygen.

### Uppföljning av rekommendationer

När så krävs utfärdar utredningsenheten rekommendationer i haverirapporterna. I vissa fall är rekommendationerna att betrakta som allmänna, medan de i andra fall kan beröra ett eller flera fartyg och rederier. Bland rekommendationerna finns också sådana som berör Sjöfartsverkets organisation. En uppföljning sker genom att utredningsenheten kvartalsvis gör en sammanställning av i haverirapporterna utfärdade rekommendationer. Sammanställningen sänds till berörda rederier och internt inom Sjöfartsverket enligt en sändlista. När återrapportering av vidtagna åtgärder skett avlägsnas rekommendationerna från sammanställningen.

### Definition av orsaksindelning

Utredningsmaterialet bearbetas samt kodifieras av utredarna med hjälp av en kodmanual. Med de uppgifter som kommer utredarna till del fastställs om möjligt en *huvudsaklig olycksorsak* och eventuellt *bidragande orsaker*. För att exemplifiera principen vid bedömning av vad som kan anses vara huvudsaklig olycksorsak respektive bidragande orsak kan man ta det relativt vanliga olycksscenarioet när en grundstötning skett i dålig sikt. Vanligtvis kodas händelsen som ”mänsklig faktor” som huvudorsak och som ”dålig sikt” som påverkat fartygets framförande som bidragande orsak. Ett annat exempel är när isbrytare och assisterat fartyg kolliderat i svåra isförhållanden. Isbrytaren fastnar i en oväntad isvall och det assisterade fartyget hinner inte stoppas upp. Detta kodas som ”mänsklig faktor” som huvudsaklig olycksorsak och som ”isförhållanden som påverkat fartygets navigering/manövrering” som bidragande orsak.

Olycksorsakerna är indelade i 7 huvudgrupper med tillhörande undergrupper samt *annan känd orsak* och *okänt*.

#### Huvudgrupper

Yttre omständigheter

Fartygets konstruktion och utrustningens placering

Tekniskt fel rörande utrustningen ombord

Förhållanden rörande handhavande och utformning av utrustning

Förhållanden rörande last, säkring av last samt handhavande av last/bunker

Förhållanden rörande kommunikationer, organisationer och rutiner

Förhållanden rörande människan ombord

Annan känd orsak

Okänt

#### Exempel på undergrupper

Ström, vind, tidvatten o dyl. som har förorsakat drift eller andra manövringssvårigheter

Stabilitetsproblem beroende på fartygets konstruktion

Tekniskt fel på styrinrättningen (inkl styrmaskin)

Instrument/utrustning felplacerade

Lasten otillräckligt säkrad

Bryggrutinerna ej tillfredsställande ur säkerhetssynpunkt

Felbedömning av fartygs rörelser

---

<sup>1</sup> International Safety Management-koden

### Definition av redovisning avseende gruppen **Kollision med fartyg**

Kollision mellan två svenska fartyg redovisas som två händelser. Kollision mellan ett svenskt fartyg och ett utländskt fartyg redovisas som en händelse. Kollision mellan svenskt fartyg och fritidsbåt redovisas som en händelse.

### Antal rapporterade fartygsolyckor och tillbud åren 1993- 2002 fördelade efter typ av händelse

För varje fartygsolycka anges endast initialhändelse och **inte** eventuella konsekvenshändelser.

**Personolycksfall** och **Sjukdom/självord/försvinnande** redovisas i avsnittet **PERSON-OLYCKOR**. Fr.o.m. 1995 års händelser redovisas utsläpp, när så skett i initialskedet, under gruppen **UTSLÄPP** och händelser som inte kan hänföras till ett haveritillfälle under gruppen **ÖVRIGA**. Fr.o.m. 1998 års händelser redovisas lastförskjutning som en egen grupp.

Typ av händelse	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Grundstötning	39	41	41	57	58	48	54	42	38	39
Kollision mellan fartyg	17	24	26	33	34	21	16	19	20	25
Kollision med annat föremål	9	12	10	14	32	17	14	11	19	12
Läckage	12	17	23	17	12	17	9	10	6	3
Lastförskjutning*)	-	-	-	-	-	1	2	3	-	3
Brand	18	18	16	9	9	20	12	15	14	10
Maskinhaveri	12	21	24	22	20	21	17	18	22	22
Utsläpp	-	-	1	2	2	4	4	3	4	1
Övriga händelser	-	6	4	4	7	11	8	8	5	2
Tillbud**)	5	2	6	8	132	42	10	11	12	15
<b>Totalt</b>	<b>112</b>	<b>141</b>	<b>151</b>	<b>166</b>	<b>306</b>	<b>202</b>	<b>146</b>	<b>140</b>	<b>140</b>	<b>132</b>

\*) Ny händelsetyp fr.o.m. 1998

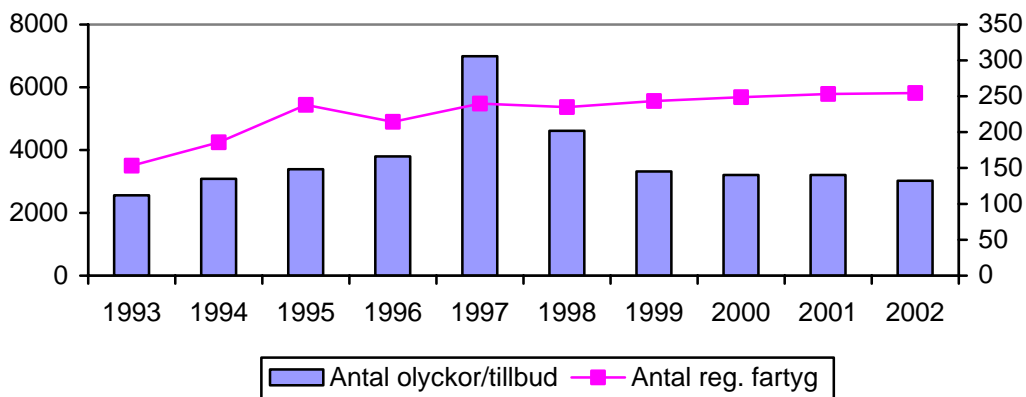
\*\*\*) Under åren 1997 och 1998 rapporterades till utredningsenheten 119 respektive 25 tillbud som inträffade vid arbete i samband med byggandet av Öresundsbron. Tillbudena har enligt uppgift förorsakats av den så kallade tryckvågen från ett höghastighetsfartyg då detta framförts med hög fart förbi olika byggarbetsplatser. Även annan verksamhet i samband med brobygget har störts.

Datauttaget skedde den 16 juni 2003. Ytterligare händelser kan ha inrapporterats till utredningsenheten efter tidpunkten för datauttaget.

## Antal rapporterade fartygsolyckor och tillbud i relation till antalet registrerade fartyg åren 1993 - 2002

Antal reg. fartyg

Antal olyckor/tillbud



## Händelsernas fördelning efter typ av händelse och fartygsart år 2002

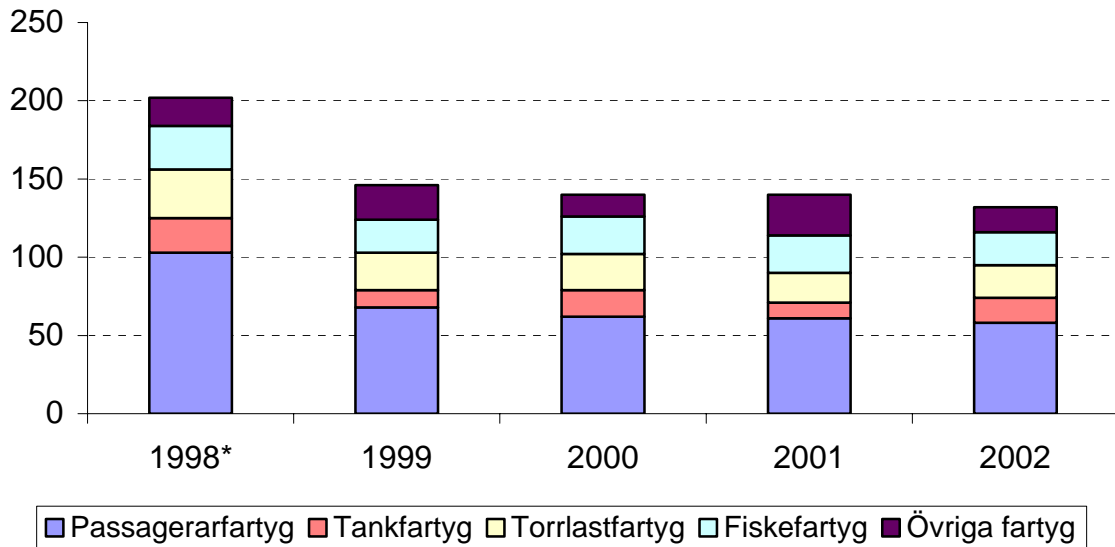
Under år 2002 rapporterades till Sjöfartsverket 132 händelser (117 olyckor och 15 tillbud) med svenska fartyg, därav ett fartyg med totalförlust. Se händelsebeskrivning sid. 11.

Typ av händelse	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Grundstötning	15	5	4	7	8	39
Kollision mellan fartyg	11	1	6	4	3	25
Kollision med annat föremål	9	1	1	1	-	12
Läckage/ kantring/ väderskada	2	-	-	1	-	3
Lastförskjutning	1	-	1	-	1	3
Brand och/eller explosion	7	-	1	1	1	10
Maskinhaveri	5	4	4	7	2	22
Utsläpp	-	1	-	-	-	1
Övriga händelser	1	-	1	-	-	2
Tillbud	7	4	3	-	1	15
<b>Totalt</b>	<b>58</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>16</b>	<b>132</b>

Anm.: Med *övriga fartyg* avses bogser- och bärgningsfartyg, isbrytare, pråmar m fl.

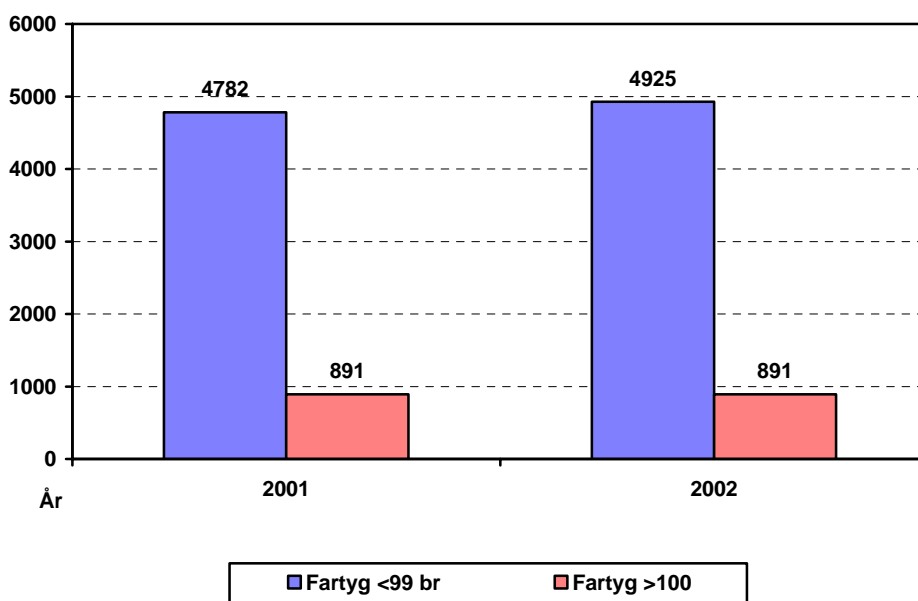
## Händelsernas fördelning efter fartygsart åren 1998 - 2002

Antal olyckor och tillbud åren 1998 - 2002, fördelning efter fartygsart



\*) Under år 1998 rapporterades till utredningsenheten 25 tillbud som inträffade vid arbete i samband med byggandet av Öresundsbron. Tillbudena har enligt uppgift förorsakats av den så kallade tryckvågen från ett höghastighetsfartyg då detta framförts med hög fart förbi olika byggarbetsplatser. Även annan verksamhet i samband med brobygget har störts.

## Antal svenskregistrerade fartyg åren 2001 - 2002



### Svenskregistrerade fartyg fördelade efter fartygsart åren 2001 – 2002

Fartygsart	2001	2002
Passagerarfartyg	1 511	1 584
Tankfartyg	112	111
Torrlastfartyg	179	185
Fiskefartyg*)	1 851	1 822
<i>därav &gt;20 brutto</i>	292	289
Övriga fartyg	2 020	2 114
<b>Totalt</b>	<b>5 673</b>	<b>5 816</b>

\*) Här anges de fiskefartyg som innehar fartygstillstånd hos Fiskeriverket.

### Fartygstillstånd

Regeringen har med stöd av fiskelagen bemyndigat Fiskeriverket att utfärda föreskrifter om fartygstillstånd (FIFS 1994:15). Fartyg vars längd uppgår till fem meter eller mer och som används för yrkesmässigt fiske måste inneha fartygstillstånd, utfärdat av Fiskeriverket.

### Antal aktiva sjömän och påmönstrad personal åren 2001 – 2002

Antal/År	2001	2002
Aktiva sjömän	12 625	13 789
<i>varav påmönstrad personal</i>	<i>5 843</i>	<i>5 901</i>

## Antal svenskregistrerade fartyg år 2002

Uppgifterna hämtade från FartygsTillsynsSystemet (FTS), samt från Fiskeriverket.

### *Fördelning efter fartygsart och brutto*

<b>Brutto Fartygsart</b>	<b>- 19</b>	<b>20- 99</b>	<b>100- 499</b>	<b>500- 999</b>	<b>1000- 4999</b>	<b>5000- 9999</b>	<b>10000 -</b>	<b>Totalt</b>
Passagerarfartyg	903	427	212	9	3	5	25	1 584
Tankfartyg	2	22	15	5	33	25	9	111
Torrlastfartyg	11	36	32	3	35	13	55	185
Fiskefartyg	1 533	181	97	11	-	-	-	1 822
Övriga fartyg	1 361	449	245	31	24	4	-	2 114
<b>Totalt</b>	<b>3 810</b>	<b>1 115</b>	<b>601</b>	<b>59</b>	<b>95</b>	<b>47</b>	<b>89</b>	<b>5 816</b>

Klassificering av fartygsart enligt nedan angiven fartygsbeskrivning:

#### **Passagerarfartyg**

Passagerarfartyg (ej ro-ro)  
Passagerarfartyg (ro-ro)  
Landsvägsfärja  
Passagerarfartyg (säsong)  
Passagerarfartyg, övrigt

#### **Tankfartyg**

Oljetankfartyg  
Gastankfartyg  
Kemtankfartyg (en kemikalie)  
Kemtankfartyg (flera kemikalier)  
Malmtankfartyg  
Bulk- och tankfartyg  
Tankfartyg, övrigt  
Komb. tank- och torrlastfartyg

#### **Torrlastfartyg**

Kyl- och frysartyg  
Ro-ro-, bil- och containerfartyg  
Malmfartyg  
Bulklastfartyg, övrigt

#### **Fiskefartyg**

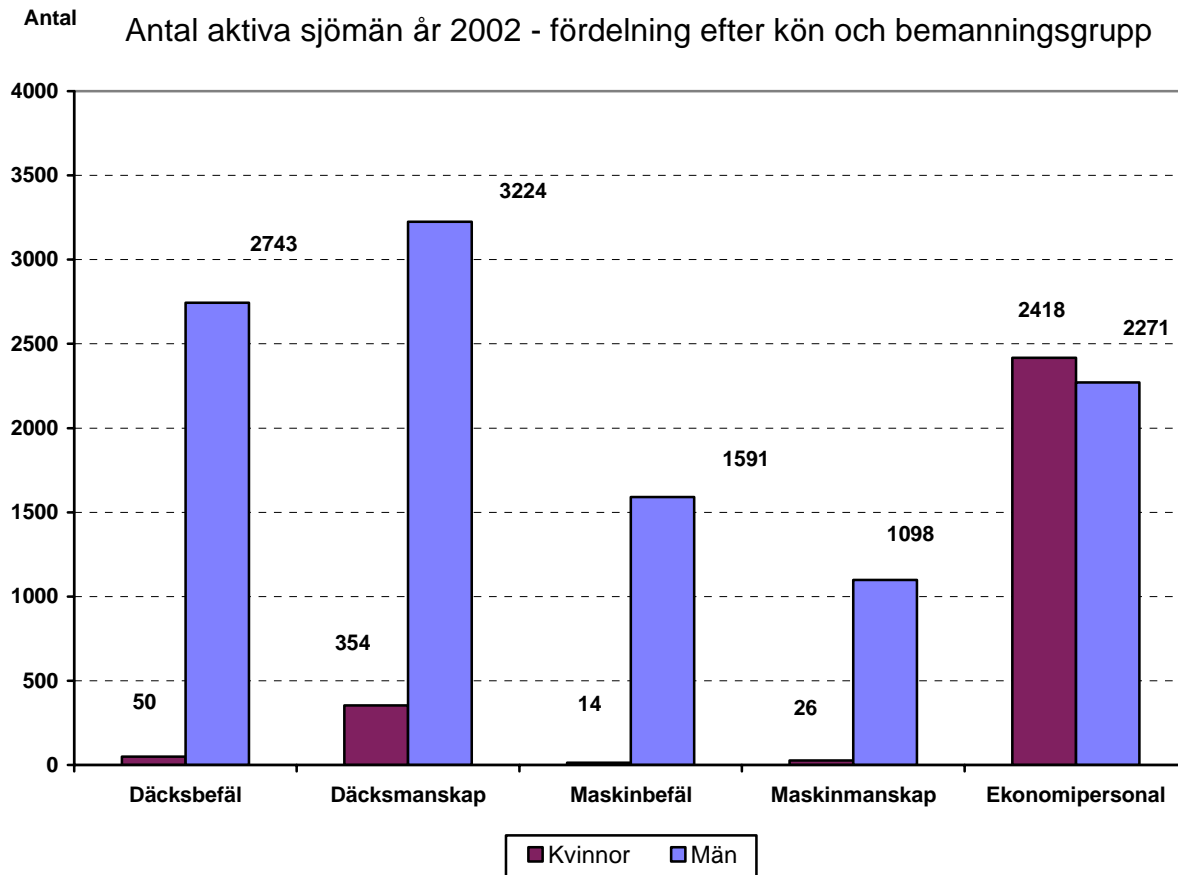
Av Fiskeriverket licensierade fiskefartyg\*)  
\*) Fartyg >5 m med fartygstillstånd

#### **Övriga fartyg**

Bogser- och bärgningsfartyg  
Pråm och ponton  
Supplyfartyg  
Isbrytare och bostadsplattformar  
Övriga handelsfartyg

### Antal aktiva sjömän och påmönstrad personal år 2002

Med *aktiv sjöman* avses att vederbörande tjänstgjort minst 3 månader under de senaste 18 månaderna. Dessa uppgifter ligger till grund för beräkning av skadefrekvens. Uppgifterna hämtade från Sjömansregistret 2002-01-01.



**Påmönstrad personal på handels- och specialfartyg med en bruttodräktighet om minst 300** (uppgifterna hämtade från Sjömansregistret).

Befäl-havare	Styr-män	Däcks-man-skap	Maskin-befäl	Maskin-manskap	Ekonomi-personal	Totalt
398	662	1 217	766	561	2 297	5 901

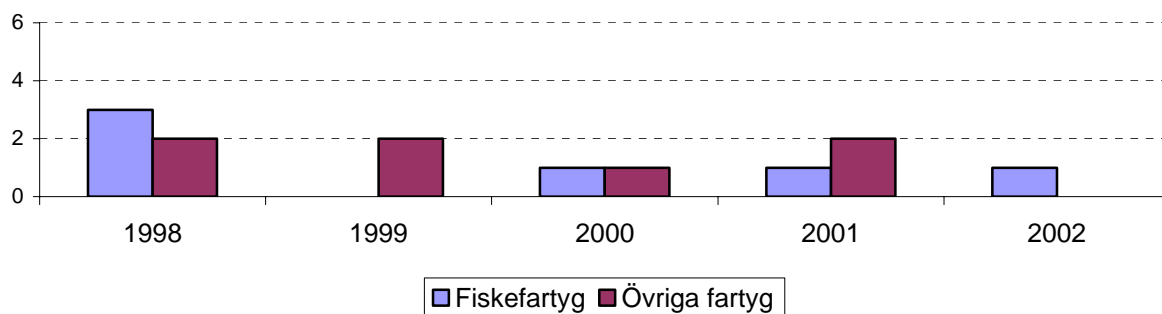
Personal kan vara påmönstrad på flera passagerarfartyg samtidigt. \*)

\*) Denna kategori tillämpar s.k. förenklad rapportering, vilket innebär kontinuerlig påmönstring under året med dagredovisning i efterskott.

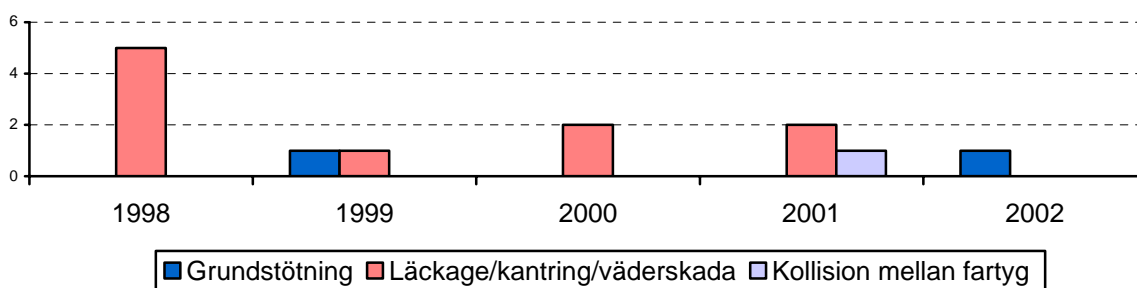
## Förlista fartyg år 2002

Under år 2002 förliste ett fiskefartyg. Se Händelsebeskrivning. Inget miljöfarligt utsläpp har såvitt känt skett i samband med förlistningen. Under åren 1993 - 2002 har 54 fartyg förlist, varav 27 fiskefartyg.

Antal förlista fartyg åren 1998 - 2002 - fördelning efter fartygsart



Antal förlista fartyg åren 1998-2002, fördelning efter typ av händelse



### Händelsebeskrivning - förlista fartyg

#### Fiskefartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Namn Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Händelsebeskrivning
2002-11-28	SFC-5797 LAVÖ Plast 1999	-	Fartyget var på väg från fiskeplatsen till hemmahamnen. Befälhavaren navigerade själv. Fartyget kom in i en ensfyrns röda sektor. Befälhavaren skiftade från automatstyrning till handstyrning och gick tillbaka in i vit sektor där han återgick till automatstyrning. Då han kort därefter tittade ut var man tillbaka i röd sektor. Kort därefter grundstötte fartyget. Besättningen evakuerades senare till helikopter.

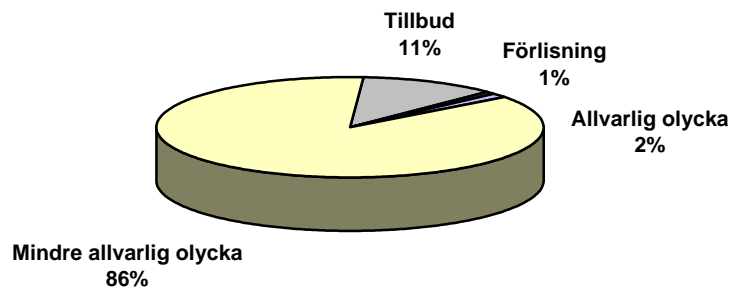
## Rapporterade händelser - fördelning efter händelsens karaktär

Figuren visar fördelning i % av det totala antalet händelser. Gradering av händelsens karaktär bedöms efter samma kriterier som används av IMO (International Maritime Organisation).

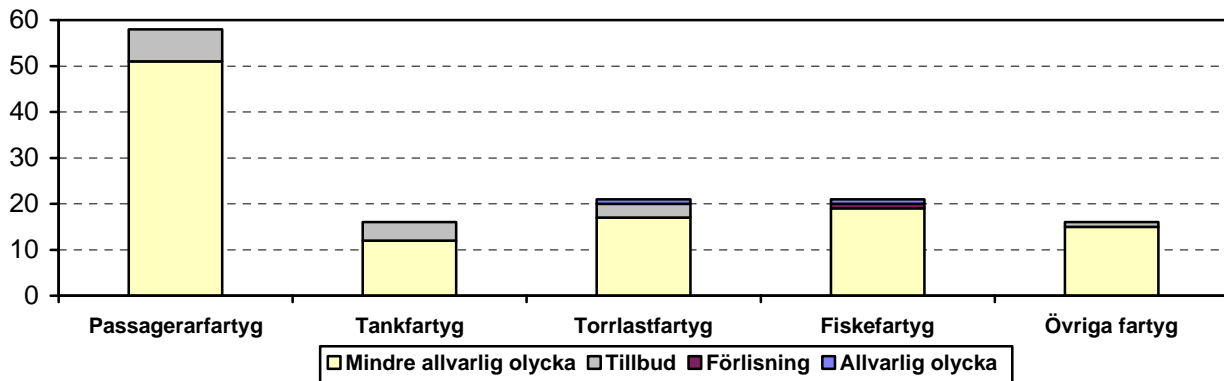
*Förlisning* - totalförlust eller att fartyget avskrivits som totalförlust.

*Allvarlig olycka* - huvudregeln är att fartyget bedömts som ej sjövärdigt och/eller att person omkommit eller erhållit svår kroppsskada som en följd av sjöolyckan.

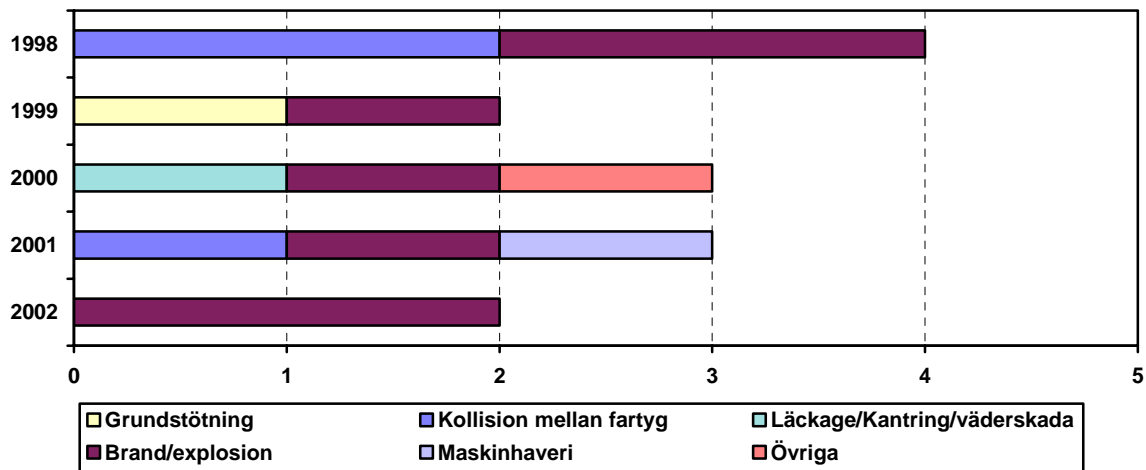
Fördelning i % efter händelsens karaktär år 2002



Händelsens karaktär - fördelning i antal efter fartygsart år 2002

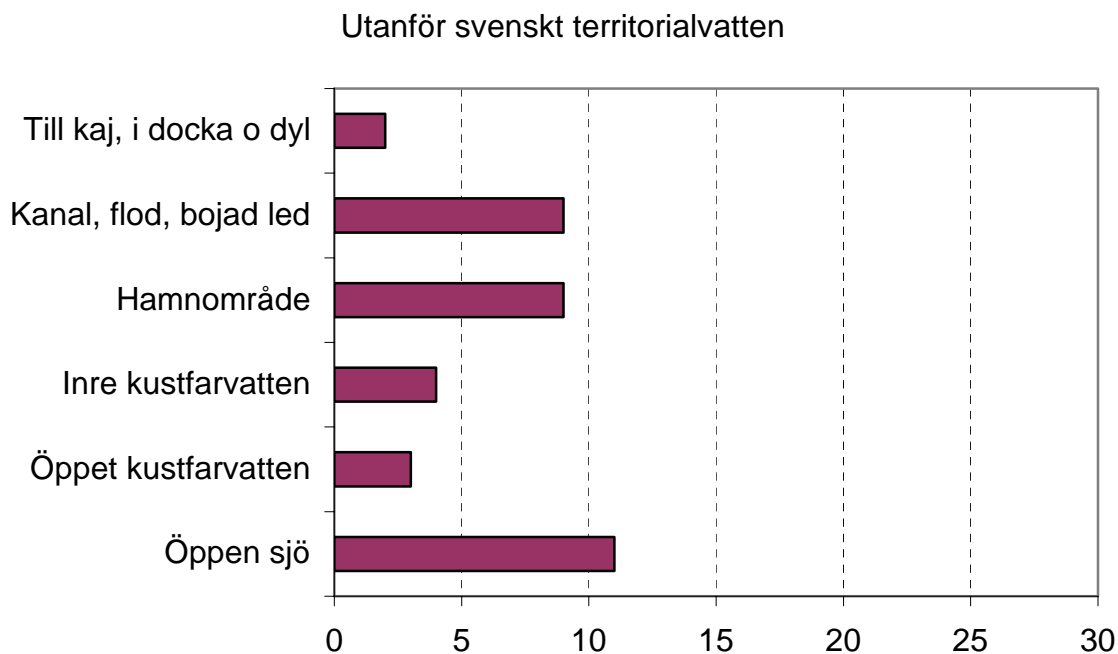
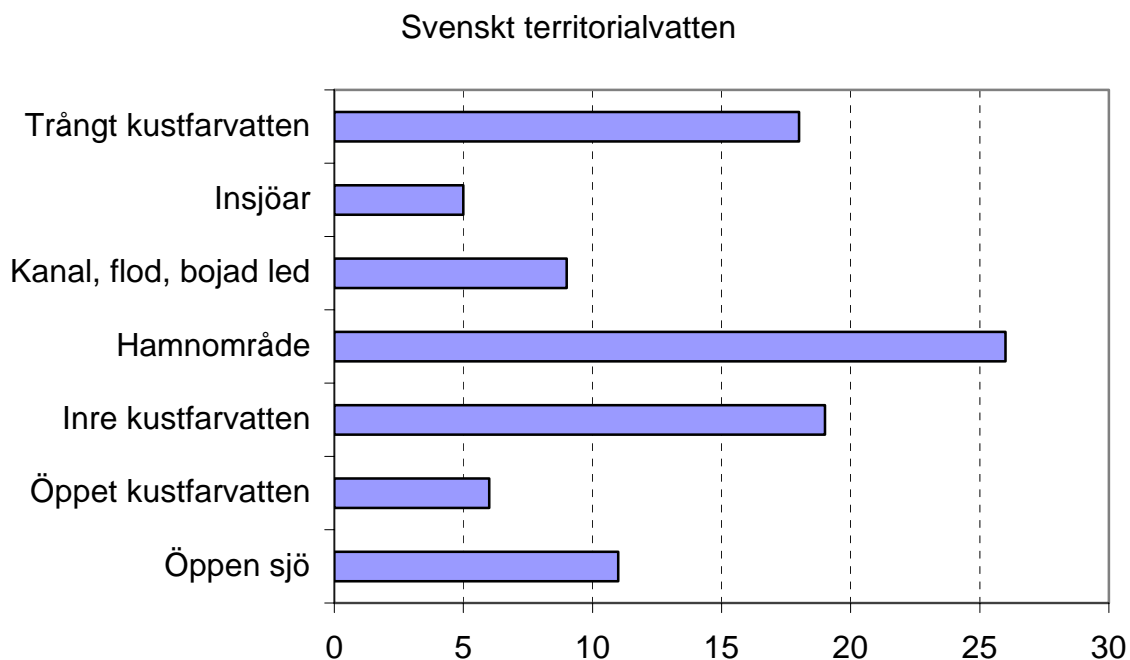


År Allvarlig olycka åren 1998-2002 - fördelning efter typ av händelse



### Olyckor och tillbud - fördelning efter farvattentyp

Uppdelning har gjorts att gälla antingen innanför eller utanför svenskt territorialvatten.

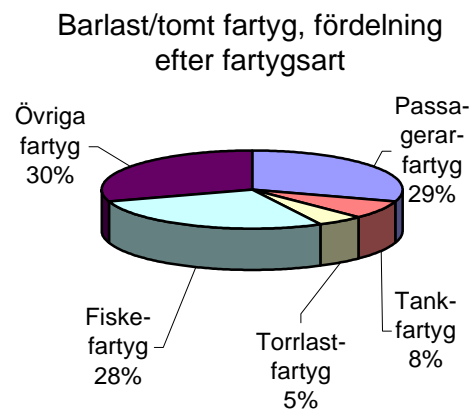
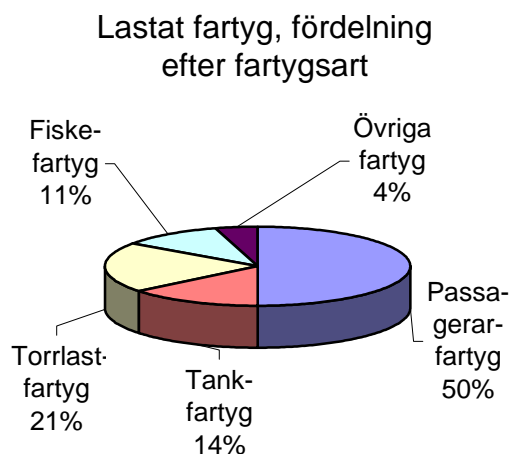


Olyckornas/tillbudens fördelning efter typ av händelse och last/nyttjande

Typ av händelse	Grundstötning	Kollision mellan fartyg	Kollision med annat föremål	Läckage kantring väderskada *)	Brand/Explosion	Maskinhaveri	Utsläpp	Övriga	Tillbud	Totalt
<b>Last</b>										
Fisk/fiskprodukter	6	2	-	-	-	2	-	-		10
Torrlast/ styckegods/ container	1	1	-	2	-	-	-	-		4
Bulk (malm,kol, spannmål etc.)	2	2	-	-	-	1	-	-		5
Olja/oljeprodukter	5	-	-	-	-	1	1	-	4	11
Passagerare	9	8	3	-	1	1	-	-	1	23
Trailers/ flak	2	1	1	-	-	1	-	1	1	7
Bilar	-	1	-	-	1	-	-	-	1	3
Bilar+ passagerare	-	2	5	2	3	5	-	1	8	26
Annan/ okänd last	1	-	1	-	-	1	-	-		3
<b>Totalt med last</b>	26	17	10	4	5	12	1	2	15	92
<b>Barlast/ tomt</b>	13	8	2	2	5	10	-	-		40
<b>Totalt</b>	39	25	12	6	10	22	1	2	15	132

\*) Inkluderar lastförskjutning

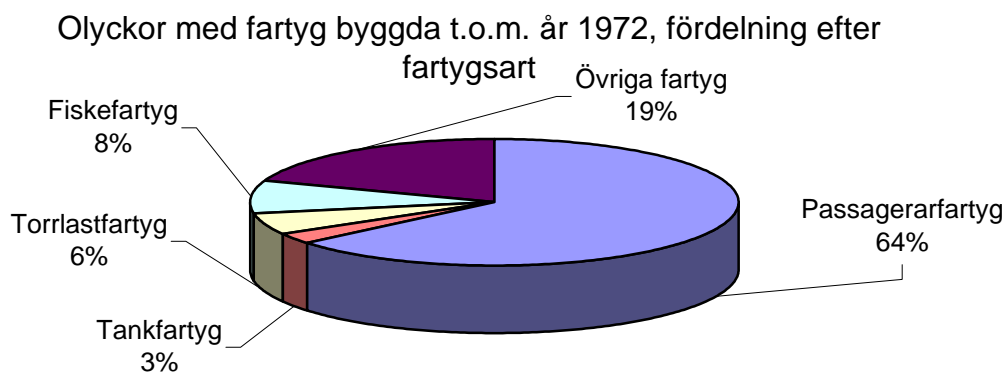
Figurerna visar fördelningen efter fartygsart och last/nyttjande.



Olyckornas/tillbudens fördelning efter typ av händelse, fartygens brutto samt byggnadsår

Typ av händelse	Grundstötning	Kollision mellan fartyg	Kollision med annat föremål	Läckage kantring väderskada )	Brand/Explosion	Maskinhaveri	Utsläpp	Övriga	Tillbud	Totalt
<i>Brutto</i>										
0 - 19	4	-	-	-	1	2	-	-	-	7
20 - 99	11	6	1	2	1	4	-	-	1	26
100 - 499	9	9	4	1	2	3	-	-	1	29
500 - 2 999	4	3	-	-	2	5	-	-	3	17
3 000 - 9 999	3	1	1	2	-	3	1	-	5	16
10 000 - 49 999	3	4	6	1	4	5	-	2	4	29
50 000 - över	5	2	-	-	-	-	-	-	-	7
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
<b>Totalt</b>	<b>39</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>132</b>
<i>Byggnadsår</i>										
t o m 1972	15	8	4	2	1	2	-	-	3	35
1973-1977	3	4	2	-	3	3	-	-	2	17
1978-1982	8	8	-	-	1	4	1	1	4	27
1983-1987	3	1	3	3	1	3	-	-	4	18
1988-1992	4	1	1	-	3	4	-	-	-	13
1993-1997	3	1	1	1	-	3	-	-	1	10
1998-2002	3	1	1	-	1	3	-	1	1	11
Okänt	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
<b>Totalt</b>	<b>39</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>132</b>

\*)Inkluderar lastförskjutning



## Grundstötning

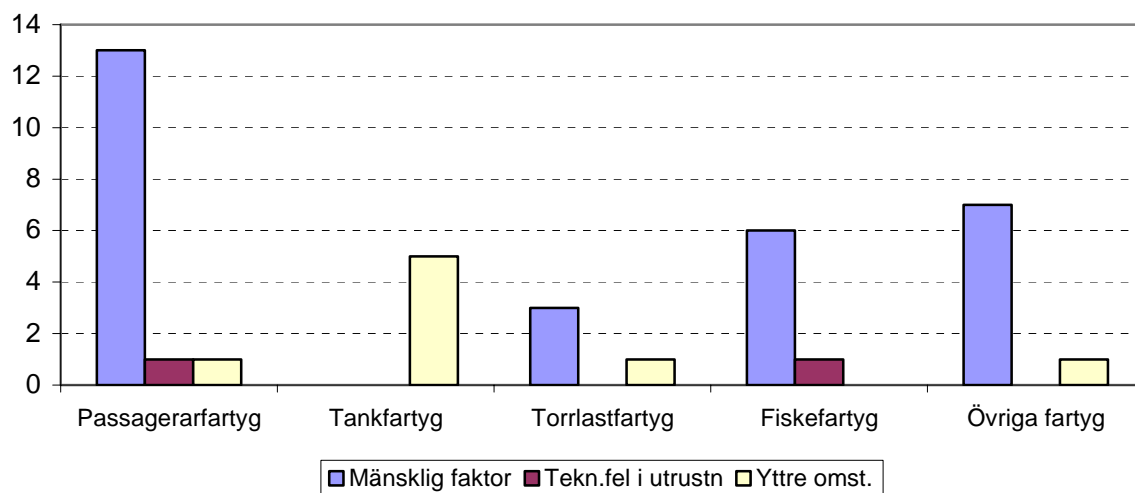
En händelse medförde förlisning, se händelsebeskrivning sidan 11. Övriga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Ett mindre utsläpp av spillolja skedde i samband med att en färja grundstötte.

**Tillbud:** Fartyget passerade ett grund på ca 1 M avstånd, detta uppmärksammades av VTS.

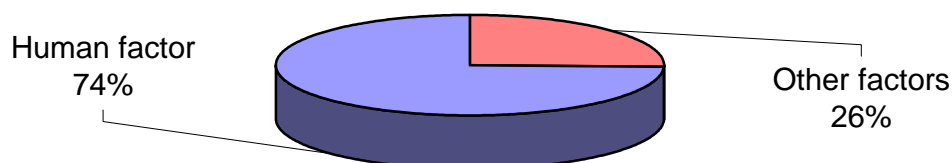
### Fördelning efter fartygsart

Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
15	5	4	7	8	39
<i>därav totalförlust</i>					
-	-	-	1	-	1
<b>Tillbud</b>					
-	1	-	-	-	1

### Huvudsaklig orsak



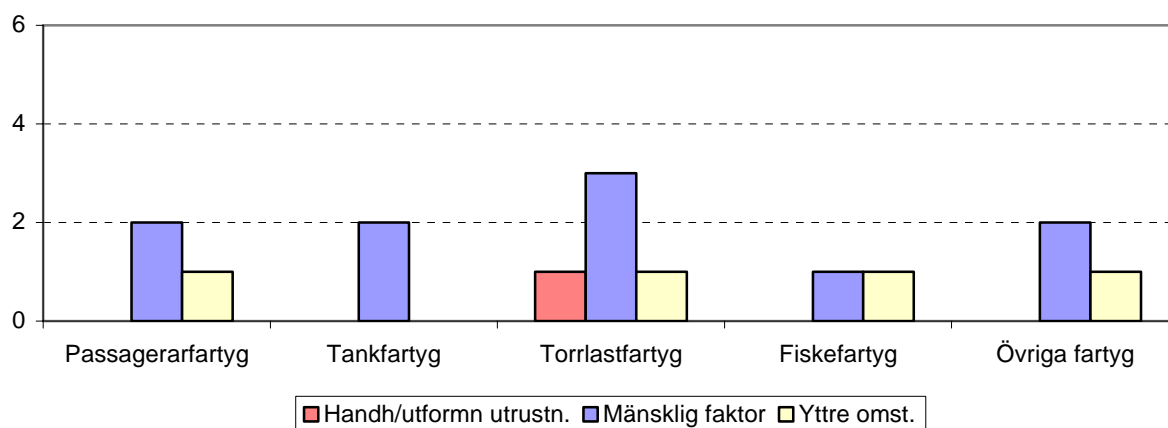
### Primary cause - over-all distribution



Grundstötning (forts.)

Nedanstående diagram visar i förekommande fall bidragande orsaker till den huvudsakliga orsaken, fördelade efter fartygsart. Bidragande orsaker har varit bl.a. dålig sikt, strömförhållanden, farvattnets beskaffenhet, fel på navigationssystem utanför fartyget samt andra förhållanden där den mänskliga faktorn inverkat.

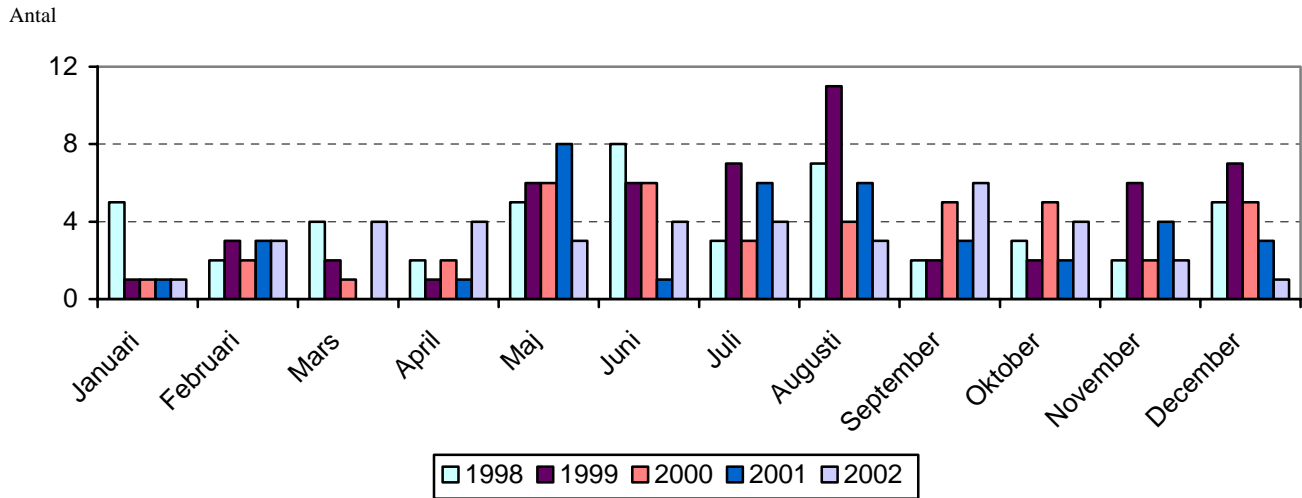
Bidragande orsaker



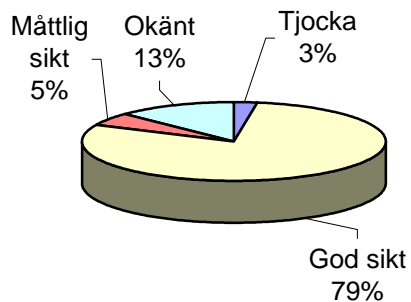
SKROVSKADA (vatteninträngning i fartyget)	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	13	4	2	4	5	28
Mindre läckage	2	1	1	2	2	8
Större läckage	-	-	1	1	-	2
Okänt	-	-	-	-	1	1
LOTS	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fanns ombord	-	3	2	-	1	6
Fanns ej ombord	15	2	2	7	7	33
Tillståndsbevis	-	-	-	-	-	-
Okänt	-	-	-	-	-	-

Grundstötning (forts.)

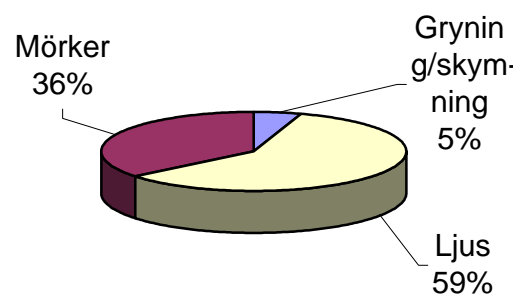
Antal grundstötningar fördelade under årets månader – perioden 1998-2002



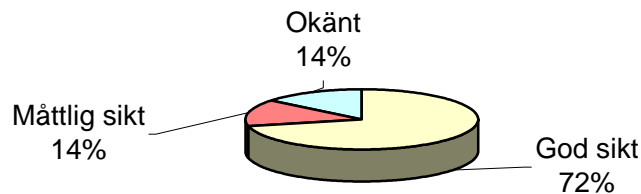
Siktförhållande, fördelning i %



Ljusförhållande, fördelning i %



Kombination Mörker/Siktförhållande, fördelning i %



**Definition av siktförhållande**

God sikt > 5 M	Måttlig sikt 2 - 5 M	Dålig sikt 0,5 - 2 M
Dis, lätt dimma, nederbörd	0,25 - 0,5 M	Tjocka < 0,25 M

## Kollision med fartyg

Samtliga händelser bedömdes som *mindre allvarlig olycka*. Inget miljöfarligt utsläpp har såvitt känt skett i samband med kollisionerna.

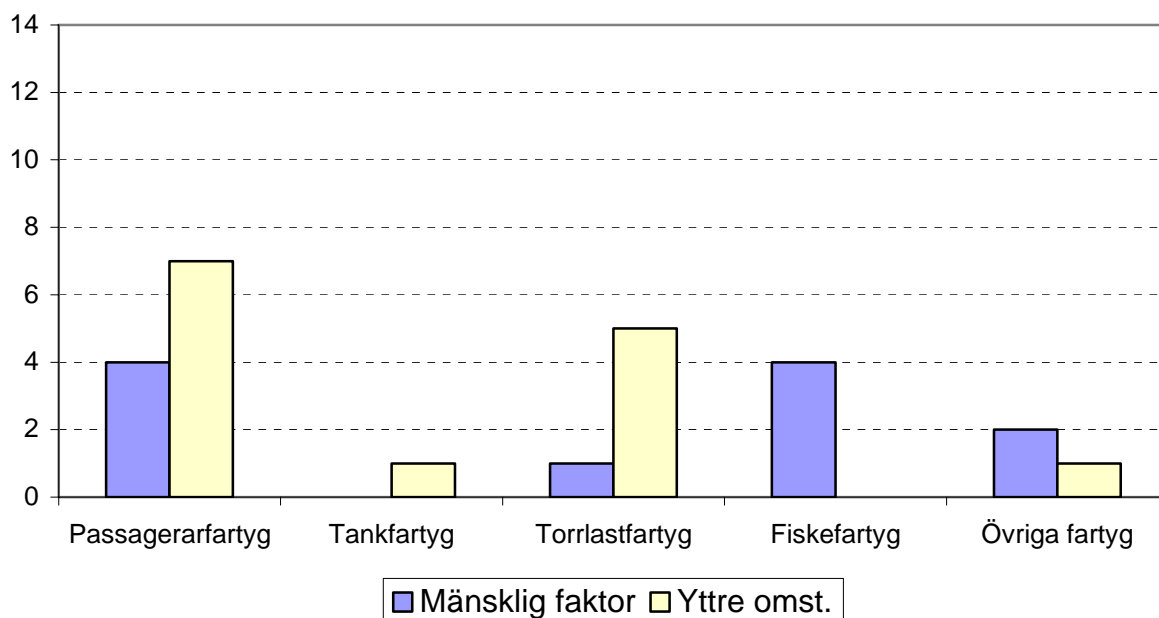
**Tillbud** orsakades bl.a. av missbedömningar av fart och avstånd.

**5 kollisioner mellan svenska/svenska fartyg**  
**9 kollisioner mellan svenska/utländska fartyg**  
**6 kollisioner mellan svenska fartyg/fritidsbåtar**

Fördelning efter fartygsart

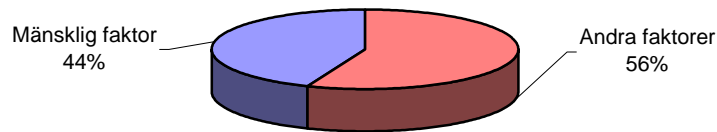
Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
11	1	6	4	3	25
<b>Tillbud</b>					
7	3	3	-	1	14

### Huvudsaklig orsak



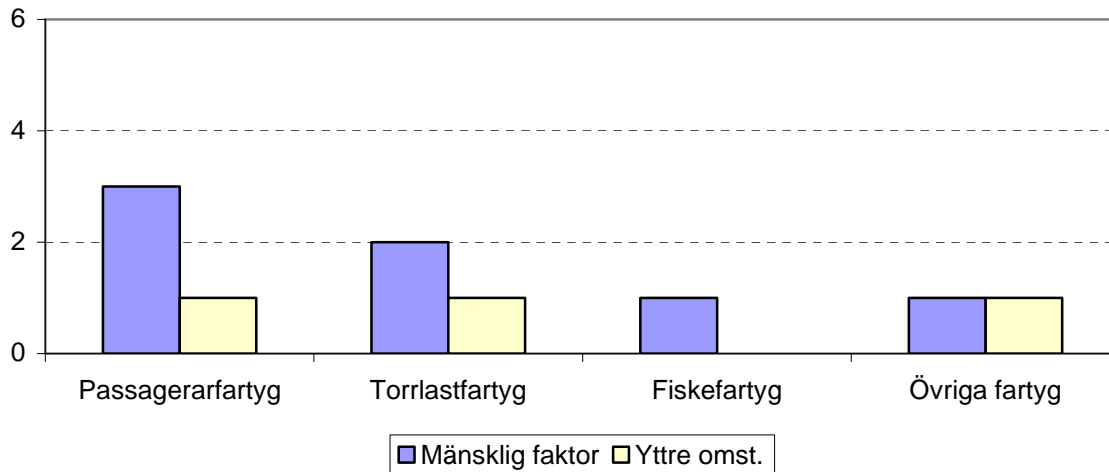
Kollision med fartyg (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelning totalt



Nedanstående diagram visar i förekommande fall bidragande orsaker till den huvudsakliga orsaken, fördelade efter fartygsart. Bidragande orsaker har bl.a. varit hårt väder, farvattnets beskaffenhet samt förhållanden rörande kommunikation/organisation ombord/rutiner ombord.

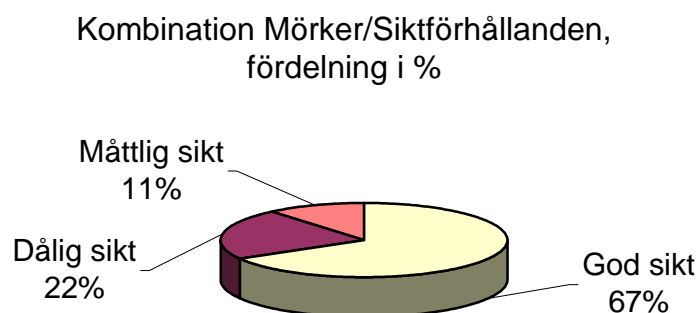
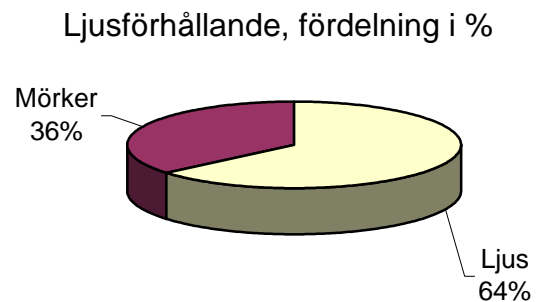
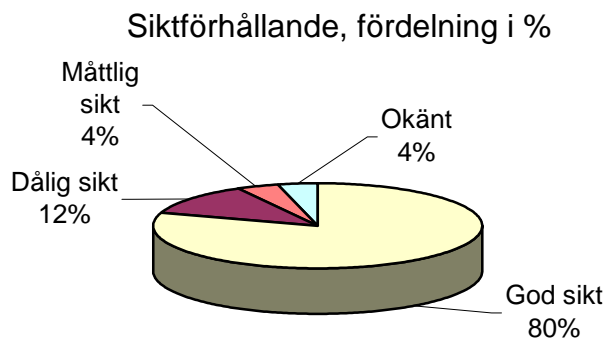
Bidragande orsaker



SKROVSKADA (vatteninträngning i fartyget)	Passa- gerar- fartyg	Tank- fartyg	Torrlast- fartyg	Fiske- fartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	11	1	6	4	3	25
LOTS	Passa- gerar- fartyg	Tank- fartyg	Torrlast- fartyg	Fiske- fartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fanns ombord	-	1	4	-	-	5
Fanns ej ombord	10	-	2	4	3	19
Tillståndsbevis	1	-	-	-	-	1

Kollision med fartyg (forts.)

FARTYGETS VERKSAMHET	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fiske	-	-	-	1	-	1
Till sjöss	6	-	5	3	2	16
Vid ankomst till hamn	3	-	-	-	-	3
Vid avgång från hamn	2	1	1	-	-	4
Annat	-	-	-	-	1	1



**Definition av siktförhållande**

God sikt > 5 M

Måttlig sikt 2 - 5 M

Dålig sikt 0,5 - 2 M

Dis, lätt dimma, nederbörd 0,25 - 0,5 M

Tjocka < 0,25 M

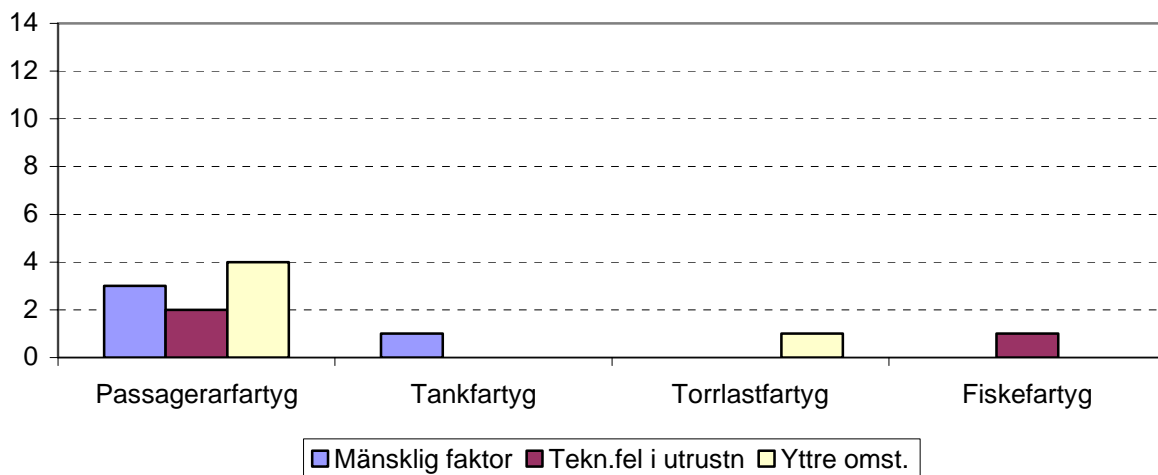
### Kollision med annat föremål

Samtliga 12 händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Inget miljöfarligt utsläpp har såvitt känt skett i samband med kollisionerna.

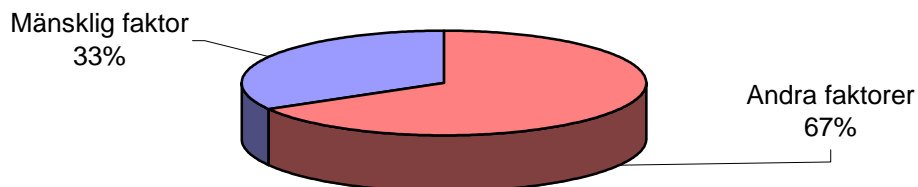
#### Fördelning efter fartygsart

Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
9	1	1	1	-	12

#### Huvudsaklig orsak

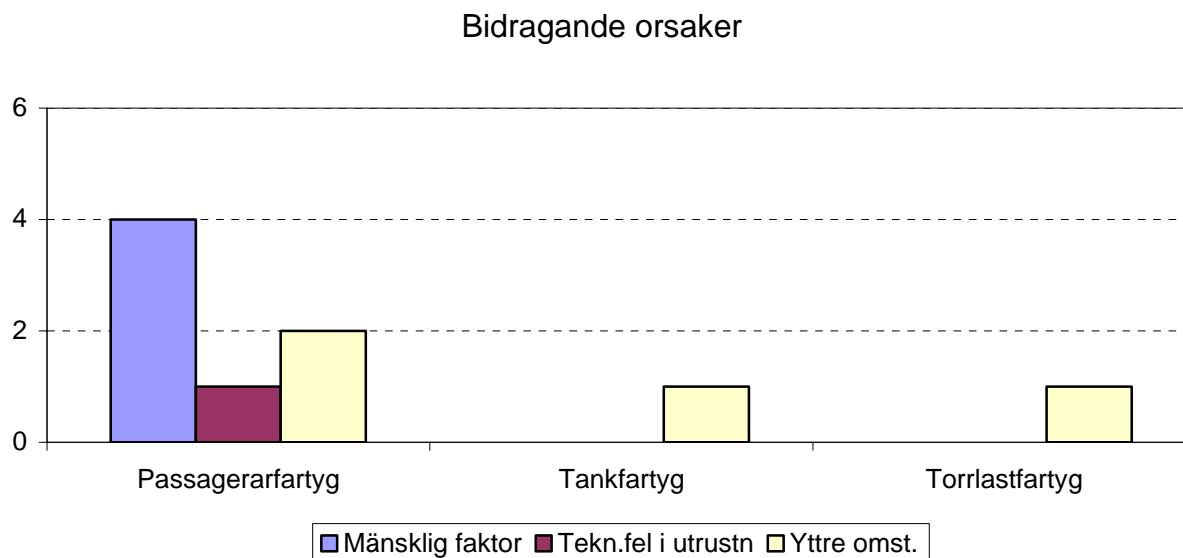


#### Huvudsaklig orsak, fördelning totalt



Kollision med annat föremål (forts.)

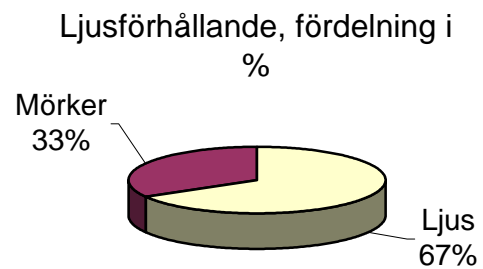
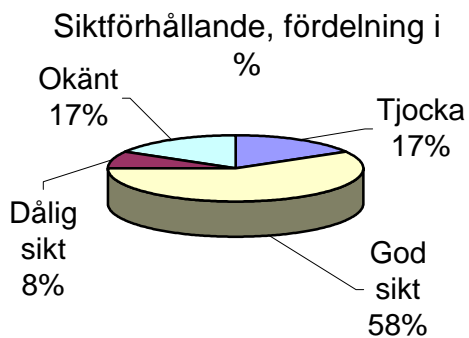
Nedanstående diagram visar i förekommande fall bidragande orsaker till den huvudsakliga orsaken, fördelade efter fartygsart. Hårt väder och tekniskt fel på framdrivningsmaskineri har bl.a. varit bidragande orsaker.



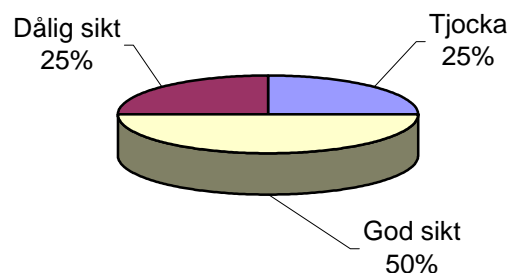
<b>SKROVSKADA (vatteninträngning i fartyget)</b>	<b>Passagerarfartyg</b>	<b>Tankfartyg</b>	<b>Torrlastfartyg</b>	<b>Fiskefartyg</b>	<b>Övriga fartyg</b>	<b>Totalt</b>
Inget läckage	9	1	-	1	-	11
Större läckage	-	-	1	-	-	1
<b>LOTS</b>	<b>Passagerarfartyg</b>	<b>Tankfartyg</b>	<b>Torrlastfartyg</b>	<b>Fiskefartyg</b>	<b>Övriga fartyg</b>	<b>Totalt</b>
Fanns ombord	-	-	1	-	-	1
Fanns ej ombord	5	1	-	1	-	7
Tillståndsbevis	4	-	-	-	-	4

Kollision med annat föremål (forts.)

FARTYGETS VERKSAMHET	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Förtöjt vid kaj	2	-	-	-	-	2
Vid ankomst till hamn	6	1	1	1	-	9
Vid avgång från hamn	1	-	-	-	-	1



Kombinationen Mörker/Siktförhållanden, fördelning i %



**Definition av siktförhållande**

God sikt > 5 M	Måttlig sikt 2 - 5 M	Dålig sikt 0,5 - 2 M
Dis, lätt dimma, nederbörd 0,25 - 0,5 M		Tjocka < 0,25 M

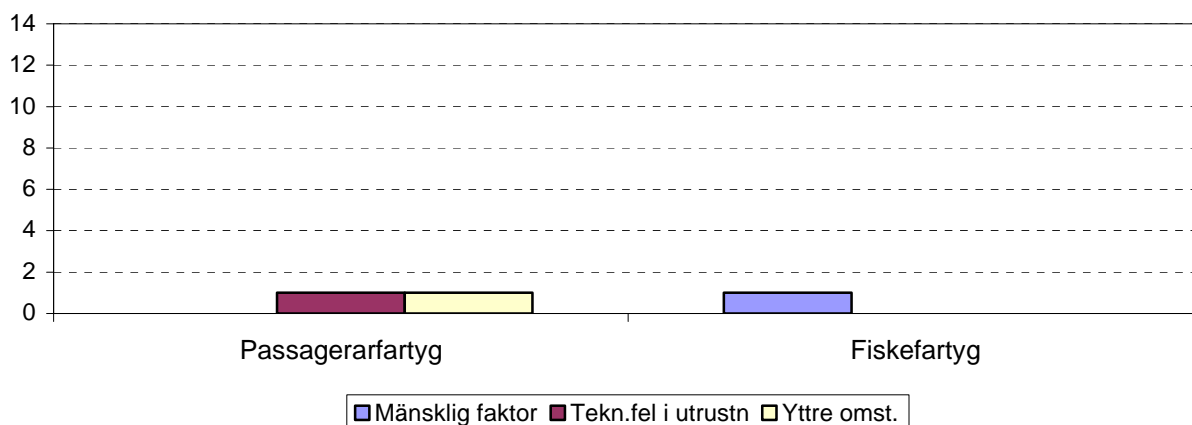
### Läckage/kantring/väderskador

Samtliga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Inget miljöfarligt utsläpp har såvitt känt skett.

#### Fördelning efter fartygsart

Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
2	-	-	1	-	3

#### Huvudsaklig orsak



SKROVSKADA (vatteninträngning i fartyget)	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	2	-	-	1	-	3

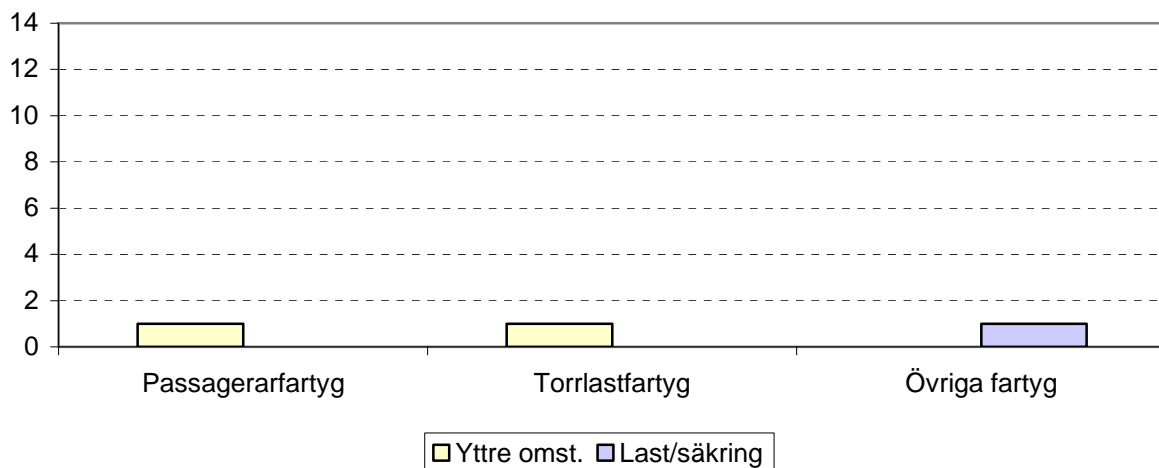
## Lastförskjutning<sup>2</sup>

Samtliga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Inget miljöfarligt utsläpp har såvitt känt skett i samband med lastförskjutningarna.

### Fördelning efter fartygsart

Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
1	-	1	-	1	3

### Huvudsaklig orsak



Bidragande orsaker har bl.a. varit förhållanden rörande kommunikation/organisation/rutiner ombord.

## Brand/explosion

”Brand i maskinrum” har utbrutit i samtliga 10 fallen. Av dessa har två händelser bedömts som *allvarlig olycka*. De övriga 8 händelserna har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Inget miljöfarligt utsläpp har såvitt känt skett i samband med bränderna.

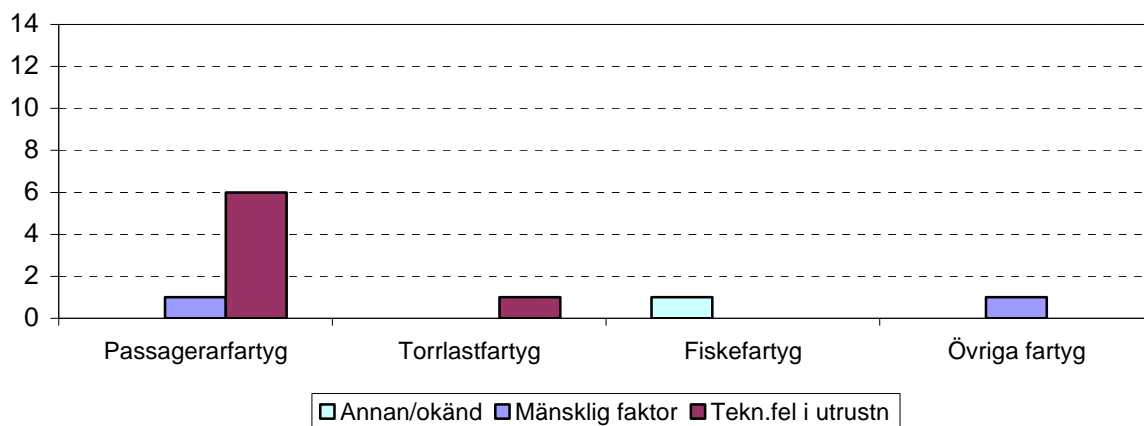
### Fördelning efter fartygsart

Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
7	-	1	1	1	10

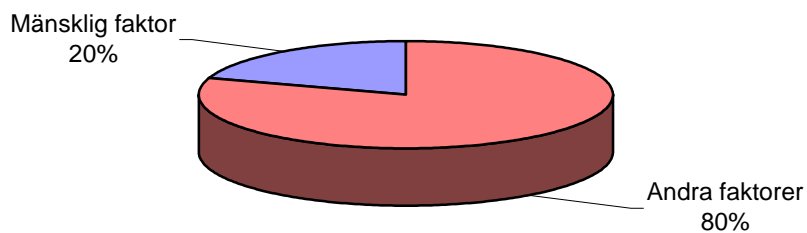
<sup>2</sup> Fr.o.m. år 1998 redovisas lastförskjutningar under egen rubrik. Händelserna har tidigare funnits med i gruppen Läckage/kantring/väderskador

Brand/explosion (forts.)

### Huvudsaklig orsak



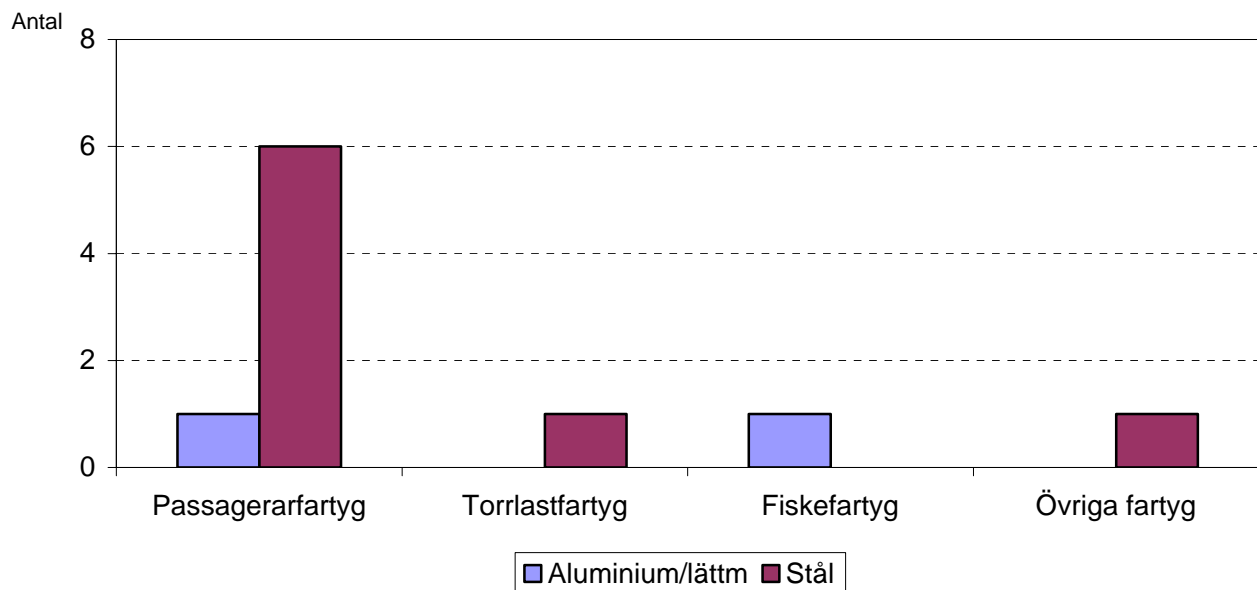
### Huvudsaklig orsak, fördelning totalt



FARTYGETS VERKSAMHET	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
På varv (vid verkstad)	1	-	-	-	1	2
Till sjöss	6	-	1	1	-	8

Brand/explosion (forts.)

Fördelning efter aktuellt byggnadsmaterial och fartygsart.



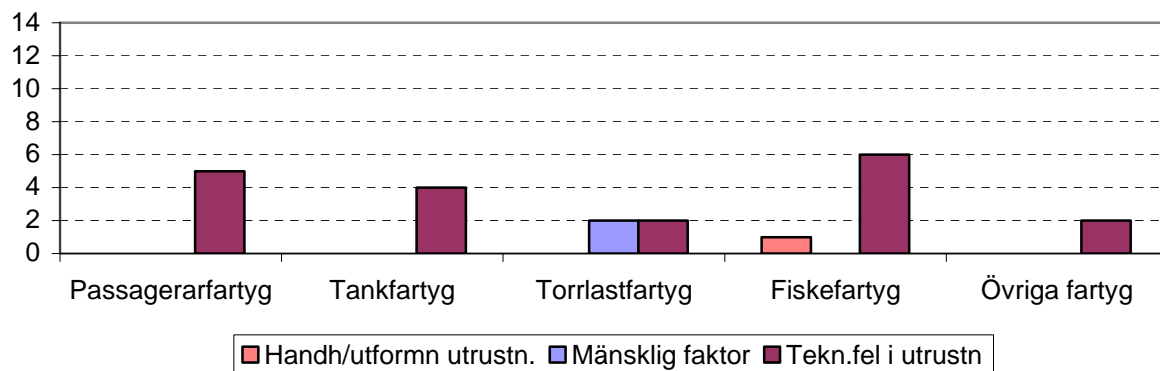
### Maskinhaveri

Samtliga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Inget miljöfarligt utsläpp har såvitt känt skett.

Fördelning efter fartygsart

Passagerar- fartyg	Tankfartyg	Torrlast- fartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
5	4	4	7	2	22

### Huvudsaklig orsak



Maskinhaveri (forts.)

SKROVSKADA (vatteninträngning i fartyget)	Passa- gerar- fartyg	Tank- fartyg	Torrlast- fartyg	Fiske- fartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	5	4	4	7	2	22

### Utsläpp

En händelse har rapporterats och bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Vid ilandpumpning av sludge brast en skarv i slangen. Slangvakten nödstoppade pumpen. Utsläpp: ca 50 l.

Fördelning efter fartygsart

Passagerar- fartyg	Tankfartyg	Torrlast- fartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
-	1	-	-	-	1

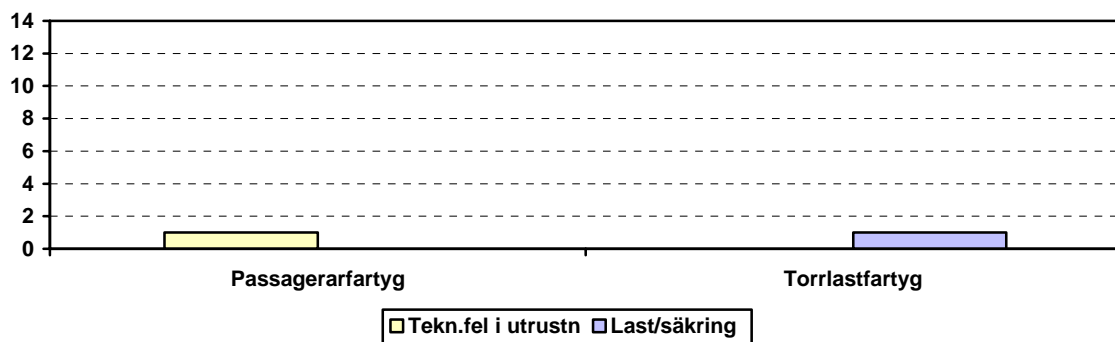
### Övriga händelser

I dåligt väder kantrade dunkar i en trailer ombord på ett ro/ro-fartyg. Tre dunkar sprang läck och innehållet (UN nr 3264) rann ut, ca 50 l. Lasten var otillräckligt säkrad. En livbåt skulle hivas upp i däverten. När knappen för hivning släpptes stoppade vinschen, men började sedan slacka av sig själv. Sannolik orsak till händelsen var att en s.k. "free wheel clutch" förslitits.

Fördelning efter fartygsart

Passagerar- fartyg	Tankfartyg	Torrlast- fartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
1	-	1	-	-	2

### Huvudsaklig orsak



# **PERSONOLYCKOR**

## **Sammanställning av rapporterade personolyckor**

**År 2002**

## Personolyckor

Här redovisas sammanställning av rapporterade *arbets-skador inklusive dödsfall rörande ombordanställda* i svenska handels- och fiskefartyg samt *personolyckor som drabbat passagerare och andra ombordvarande* under år 2002.

<b>OMBORDANSTÄLLDA</b>	<b>Antal</b>
ARBETSSKADOR (arbetsolyckor och arbetssjukdomar inkl fritid ombord och fritid iland) inklusive dödsfall	292
arbetsolyckor	207
<i>därav dödsfall</i>	2
arbetssjukdomar	85
<i>dödsfall (sjukdom/själv-mord)</i>	2
FÖRSVINNANDE	-
<b>YRKESFISKARE</b>	<b>Antal</b>
ARBETSSKADOR (arbetsolyckor och arbetssjukdomar inkl fritid ombord och fritid iland) inklusive dödsfall	17
arbetsolyckor	14
<i>därav dödsfall</i>	1
arbetssjukdomar	3
<b>PASSAGERARE</b>	<b>Antal</b>
DÖDSFALL (sjukdom/själv-mord)	4
FÖRSVINNANDE	-
PERSONSKADOR	9
<i>därav dödsfall</i>	-
<b>ANDRA OMBORDVARANDE</b>	<b>Antal</b>
DÖDSFALL (sjukdom/själv-mord)	-
PERSONSKADOR	1
<i>därav dödsfall</i>	1

## **Arbetsskador i skeppstjänst**

Sjöfartsinspektionens utredningsenhet presenterar här statistik avseende arbetsskador i skeppstjänst år 2002 för svenskregistrerade handels- och fiskefartyg. Arbetsskador avseende yrkesfiskare redovisas under egen rubrik.

Statistikunderlaget har hämtats från *Arbetsmiljöverket, avdelningen för central tillsyn, statistikenheten*. Uttaget har gjorts den 29 oktober 2003.

### **Nytt system år 2002 för anmälan och registrering av arbetsskador**

Från och med år 2002 anmäls och registreras arbetsskadorna på nytt sätt. Nya definitioner och variabler används. Vidare används en ny blankett för anmälan om arbetsskador, som innehåller delvis annan information eller i annan form än tidigare. Nedan beskrivs de viktigaste förändringarna som påverkar informationen i den här statistiken för år 2002 och dess jämförbarhet med tidigare års statistik.

#### *Arbetsskadeanmälan*

Grundmaterialet för kodningen utgörs av de uppgifter som lämnats i arbetsskadeanmälan. Arbetsskadeblanketten ger bl.a. uppgifter om den skadade, arbetsgivare, arbetssituation, skadans omfattning och skadeförlopp. Under år 2001 togs en ny och omarbetad blankett för anmälan om arbetsskador i bruk. Den nya blanketten är utformad för att bättre än den gamla fånga in uppgifter om dagens arbetsmiljöfaktorer och risker på arbetsplatserna. Den är även anpassad för att underlätta maskinell tolkning av informationen.

#### *Variabler*

I samband med övergången till det nya registreringsystemet ha även vissa nya variabler och klassifikationer införts. Dessa bygger i flertalet fall på rekommendationer från EU:s statistikbyrå EUROSTAT. Nedan görs en kort beskrivning av de viktigaste variablerna som använts i föreliggande publikation.

#### *Avvikelse*

Från och med år 2002 kodas den avvikelse som orsakat olycksfallet. Kodningen av variabeln Avvikelse grundas på en klassifikation som tagits fram och rekommenderats av EU:s statistikbyrå EUROSTAT. Variabeln Händelse som tidigare använts vid redovisning av arbetsolycksfallen kodas inte efter år 2001.

Avvikelse beskriver vad som avvikit från det normala i ett händelseförlopp. Det kan också vara en avvikelse från det normala sättet att utföra en arbetsuppgift, där denna avvikelse bidragit till olycksfallet. Avvikelse och händelse (som kodades fram till år 2001) beskriver delvis olika saker. Om exempelvis en person faller ner från en stege på grund av något materialfel i stegen är det som regel detta fel som räknas som avvikelser. Däremot skulle denna typ av olycka betraktas som en fallolycka i den gamla klassifikationen.

## Statistikens omfattning och registrering

Det nya registreringssystemet som infördes år 2002, är anpassat till den nya arbetsskadeblanketten och nya EU-klassifikationer. Alla arbetsskador bland förvärvsarbetande ingår vilket innebär att inom gruppen *fiskare* även egenföretagare och arbetande familjemedlemmar är medtagna.

Med arbetsskador avses arbetsolycksfall och arbetssjukdomar som uppkommit till följd av skadlig inverkan i arbetet. För skeppstjänst gäller även att i stort sett alla olycksfall som inträffat under fritid ombord samt i samband med viss organiserad fritidsverksamhet i land räknas som arbetsskador. Detta p.g.a. sjömansyrkets speciella arbetsförhållanden.

Statistiken avser följande

- anmälda arbetsolycksfall med minst en sjukskrivningsdag
- anmälda arbetsolycksfall som lett till tandskada, akut hörselnedsättning eller akut psykisk reaktion /t.ex. vid hot, våld rån e.d.) även om detta inte inneburit någon sjukfrånvaro
- anmälda arbetssjukdomsfall oberoende av sjukskrivning, men med skadedatum 1991 eller senare.

Vad gäller anmälda arbetsolycksfall utan sjukfrånvaro (s.k. nollskador) utöver de undantag som anges ovan, redovisas endast det totala antalet.

## Datainsamling

Grundmaterialet för statistiken är **ANMÄLAN om arbetsskada**. Nya registreringsrutiner gäller från och med 1 april 2002. Från nämnda datum skannas alla inkomna anmälningar. Detta innebär att arbetsskadeanmälan avfotograferas och att vissa uppgifter i anmälan tolkas automatiskt, t.ex. personnummer och skadedatum. I ett senare skede görs en manuell granskning och rättning av felaktigheter i de automatgenererade uppgifterna. Vidare sker en kompletterande kodning av vissa uppgifter i anmälan. Arbetssjukdomarna förs i fortsättningen på det år anmälan blev skannad och inte som tidigare efter den tidpunkt arbetsskadeanmälan gjordes av arbetsgivare. I praktiken torde detta inte ha någon större betydelse från redovisningssynpunkt, då förändringen huvudsakligen bara påverkar anmälningar som görs strax innan ett årsskifte. Arbetsolyckorna redovisas dock fortsättningsvis som tidigare efter skadedatum.

Arbetsgivaren/rederiet har ansvar för att arbetsskadorna anmäls till Försäkringskassan,

Uppgift om antalet påmönstrad personal en viss dag under året erhålls från Sjömansregistret.

## **Specialbearbetningar**

Informationssystemet har utformats både för att framställa officiell statistik och för att möjliggöra specialbearbetningar efter olika konsumenters önskemål. Varje uppgift som finns på anmälan och som registrerats kan användas för att välja ut den grupp av skador som en konsument önskar uppgift om. De utvalda skadorna kan sedan listas med hela eller delar av den information som finns registrerad om skadorna. T ex kan ett visst rederi ta ut information avseende arbetsskadorna i rederiets fartyg. Den som arbetar med konstruktion av eller bestämmelser för lejdare kan ta ut information om olyckor där lejdare varit inblandade etc. Specialbearbetningar avseende skador i skeppstjänst kan beställas hos Arbetsmiljöverket.

Vid utlämnande av material och tabeller måste alltid hänsyn tas till att arbetsskadeanmälningarna är sekretesskyddade.

## Ombordanställda

**Arbetskadorna totalt i relation till bemanning i handelsfartyg** (*arbetsolyckor inträffade under arbetstid/fritid samt arbetsjukdomar*).

Totalt anmäldes för år 2002 **292** arbetskadorna i skeppstjänst (exklusive fiskare). Fördelningen var 207 arbetsolyckor (arbetstid/fritid) och 85 arbetsjukdomar. Antalet anmälda arbetsolycksfall utan sjukfrånvaro, så kallade "nollskador", vilka inte har medtagits i statistiksammanställningen, var för år 2002 **203** (år 2001 **205**). Närmare förklaring återges under avsnitt

### Statistikens omfattning.

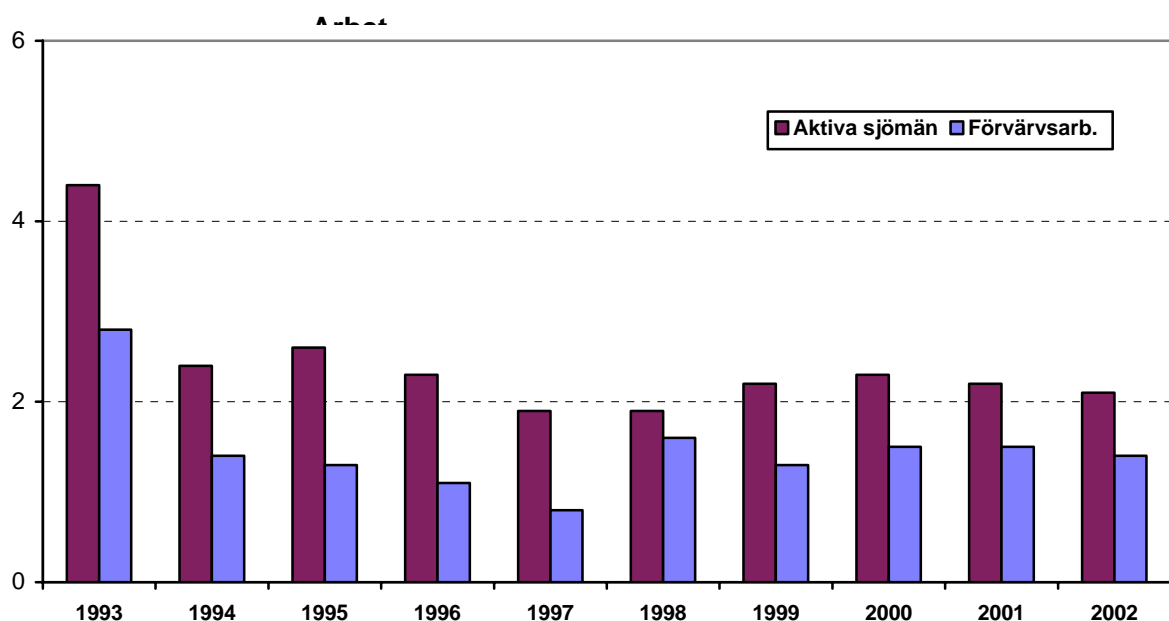
Antalet **aktiva sjömän** var för år 2002 **13 789** (år 2001 **12 625**) (uppgifterna hämtade från Sjömansregistret). Med **aktiv sjöman** avses att vederbörande tjänstgjort minst 3 månader under de senaste 18 månaderna. Dessa uppgifter ligger till grund för beräkning av skadefrekvens.

**Påmönstrad personal på handels- och specialfartyg med en bruttodräktighet om minst 300** (uppgifterna hämtade från Sjömansregistret).

Befälhavare	Styrmän	Däcksmanskap	Maskinbefäl	Maskinmanskap	Ekonomipersonal	Totalt
398	662	1 217	766	561	2 297	5 901

## Skadefrekvens åren 1993-2002

Skadefrekvensen definieras som *Antalet arbetskadorna/100 aktiva sjömän*. Figuren visar även *antalet arbetskadorna/100 förvärvsarbetande i hela landet*. (Uppgiften hämtad från Arbetsmiljöverket, Avdelningen för central tillsyn, Statistikenheten.)



**Antal anmälda arbetsskador (arbetsolyckor och arbetssjukdomar) under åren 1998 – 2002**

År	Arbets- olyckor	Arbets- sjukdomar		Totalt
		<i>därav dödsfall</i>		
1998	258	-	40	298
1999	251	-	63	314
2000	217	2	63	280
2001	202	-	80	282
2002	207	2	85	292
<b>Totalt</b>	<b>1 135</b>	<b>4</b>	<b>331</b>	<b>1 466</b>

**Arbetsskadornas fördelning efter arbetsolycka/arbetssjukdom och arbetstid/fritid år 2002**

Skadornas fördelning under arbetstid/fritid efter olika bemanningsgrupper framgår enligt nedan.

Bemannings- grupp	Arbets- olyckor	Arbets- sjukdomar		Totalt
		<i>därav dödsfall</i>		
Befälhavare	6	1	2	8
Styrmän	7	1	5	12
Däcksmanskap	62	-	17	79
Maskinbefäl	5	-	3	8
Maskinmanskap	39	-	13	52
Ekonomipersonal	88	-	45	133
<b>Totalt</b>	<b>207</b>	<b>2</b>	<b>85</b>	<b>292</b>

Arbetsskadornas fördelning efter kön och arbetsolycka/arbetssjukdom samt  
arbetstid/fritid

*Kvinnor*

Bemannings- grupp	Arbets- olyckor		Arbets- sjukdomar	Totalt
	<i>därav dödsfall</i>			
Befälhavare	-	-	1	1
Styrmän	-	-	-	-
Däcksmanskap	2	-	1	3
Maskinbefäl	-	-	-	-
Maskinmanskap	-	-	-	-
Ekonomipersonal	52	-	26	78
<b>Totalt</b>	<b>54</b>	<b>-</b>	<b>28</b>	<b>82</b>

*Män*

Bemannings- grupp	Arbets- olyckor		Arbets- sjukdomar	Totalt
	<i>därav dödsfall</i>			
Befälhavare	6	1	1	7
Styrmän	7	1	5	12
Däcksmanskap	60	-	16	76
Maskinbefäl	5	-	3	8
Maskinmanskap	39	-	13	52
Ekonomipersonal	36	-	19	55
<b>Totalt</b>	<b>153</b>	<b>2</b>	<b>57</b>	<b>210</b>

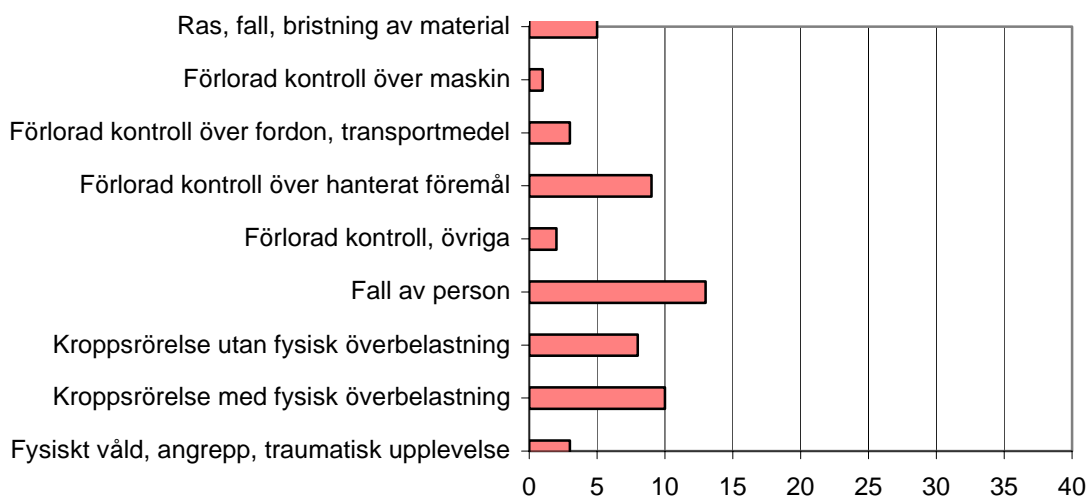
## Arbetsolyckor

Här redovisas anmälda arbetsolyckor i skeppstjänst (*under arbetstid och fritid ombord/iland*) för ombordanställda. Fr.o.m. 2002 års arbetsolyckor redovisas dessa efter avvikelse, se närmare förklaring under rubriken **Nytt system år 2002 för anmälan och registrering av arbetsskador**.

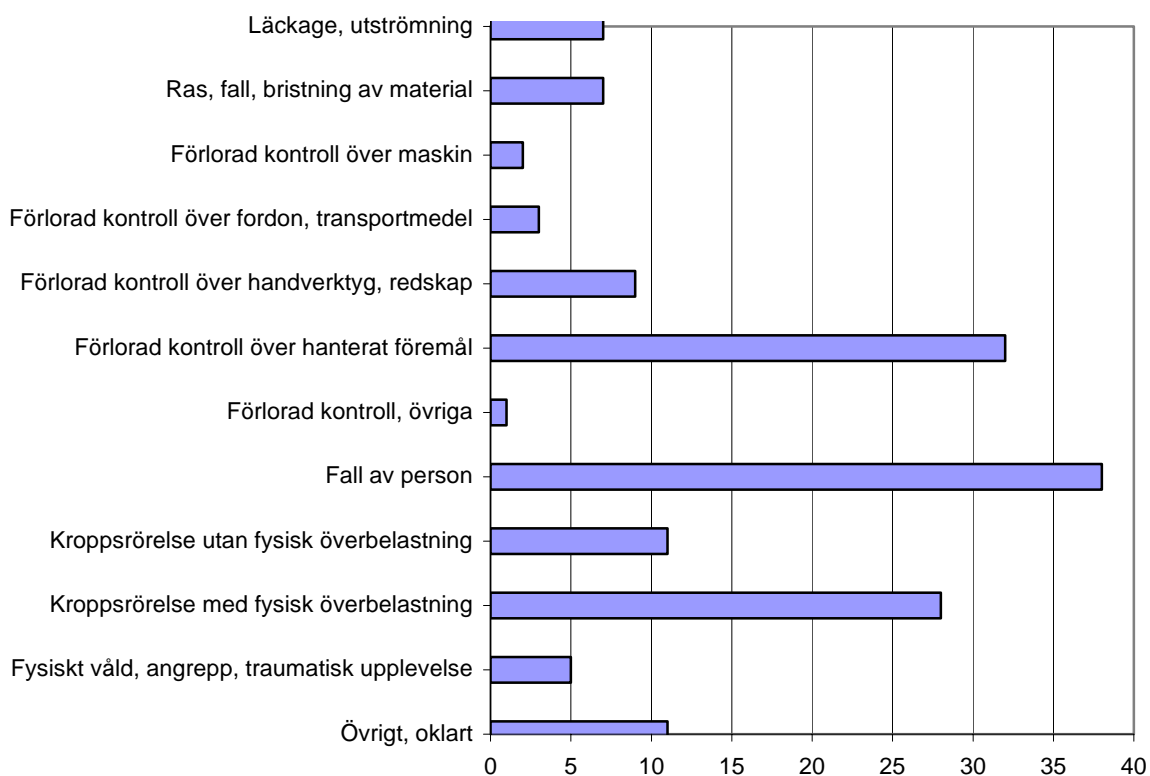
### Arbetsolyckor fördelade efter bemanningsgrupp och avvikelse

Bemannings- grupp	Befäl- havare	Styr- män	Däcks- manskap	Maskin- befäl	Maskin- manskap	Ek.- per- sonal	Totalt
<b>Avvikelse</b>							
Läckage, utströmning	-	-	2	-	3	2	7
Ras, fall, bristning av material	-	-	4	1	1	6	12
Förlorad kontroll över maskin	-	-	1	-	1	1	3
Förlorad kontroll över fordon, transportmedel	-	-	2	-	-	4	6
Förlorad kontroll över handverktyg, redskap	-	-	3	-	4	2	9
Förlorad kontroll över hanterat föremål	-	-	17	-	7	16	40
Förlorad kontroll, övriga	-	-	1	-	1	1	3
Fall av person	4	3	16	3	5	20	51
Kropps rörelse utan fysisk överbelastning	-	-	4	-	3	12	19
Kropps rörelse med fysisk överbelastning	1	2	8	-	10	17	38
Fysiskt våld, angrepp, traumatisk upplevelse	-	-	-	1	1	6	8
Övrigt, oklart	1	2	4	-	3	1	11
<b>Totalt</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>62</b>	<b>5</b>	<b>39</b>	<b>88</b>	<b>207</b>

Arbetsolyckornas fördelning efter avvikelse och kön, (kvinnor)



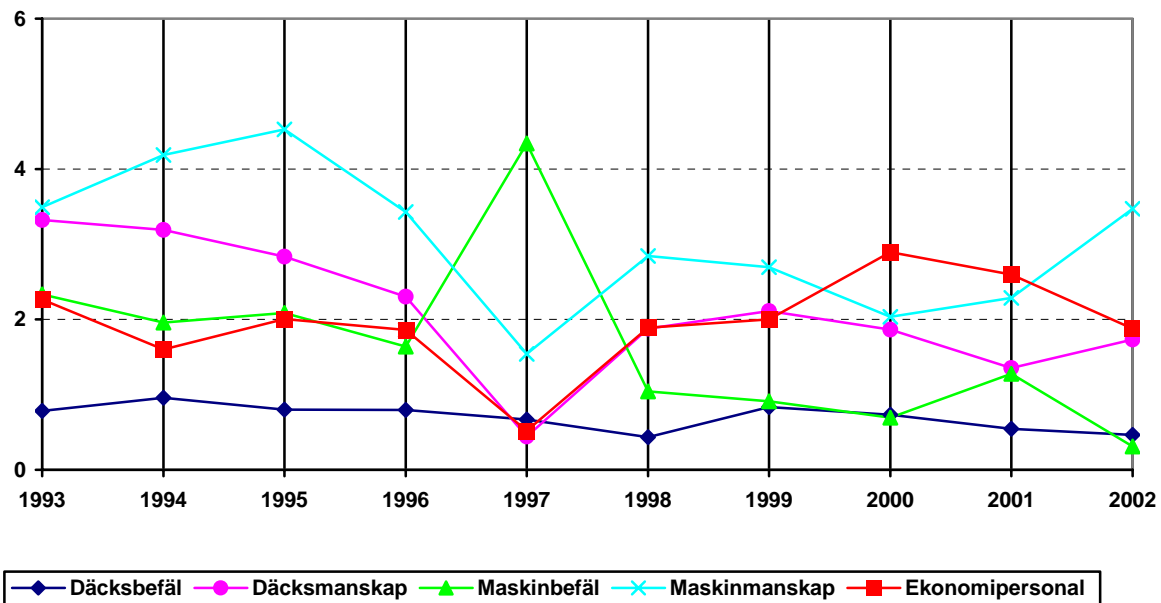
Arbetsolyckornas fördelning efter avvikelse och kön, (män)



Händelsebeskrivning av dödsfallen

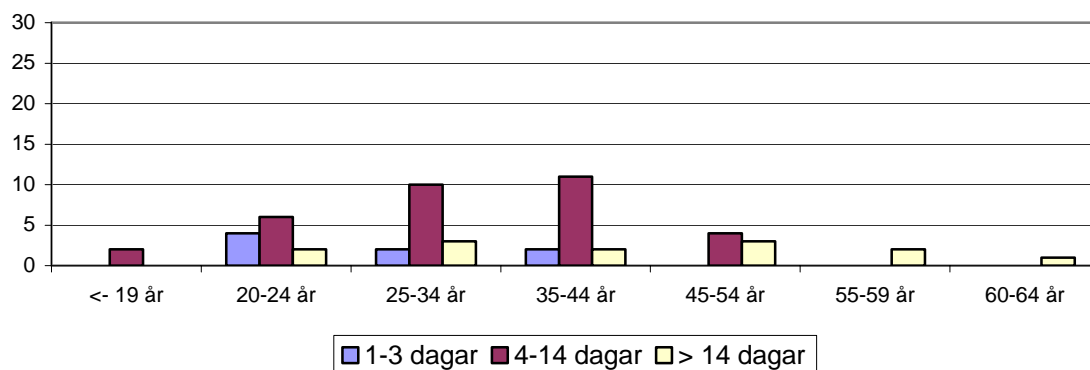
Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet./Nr. Fartygets namn Byggnadsmaterial Brutto Byggnadsår	Händelsebeskrivning
2002-02-13 1050 Förtöjt vid kaj	SLDY KEY Stål 1220 1967	Befälhavaren befann sig under en grävmaskin för att kontrollera eventuellt oljeläckage. Han anmodade den matros som körde grävmaskinen att köra iland en skopa av lasten medan kontrollen skedde. Befälhavaren kom då i kläm mellan underredet på grävmaskinen och ett skyddsräcke varvid han skadades så svårt att han några dagar senare avled.
2002-08-18 - Förtöjt vid kaj	SEVW BÅDAN Stål 1962	Besättningsmedlemmen saknades ombord och polis meddelades. Mannen återfanns drunknad i hammassängen två dagar senare.

Skadefrekvens åren 1993-2002, antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän

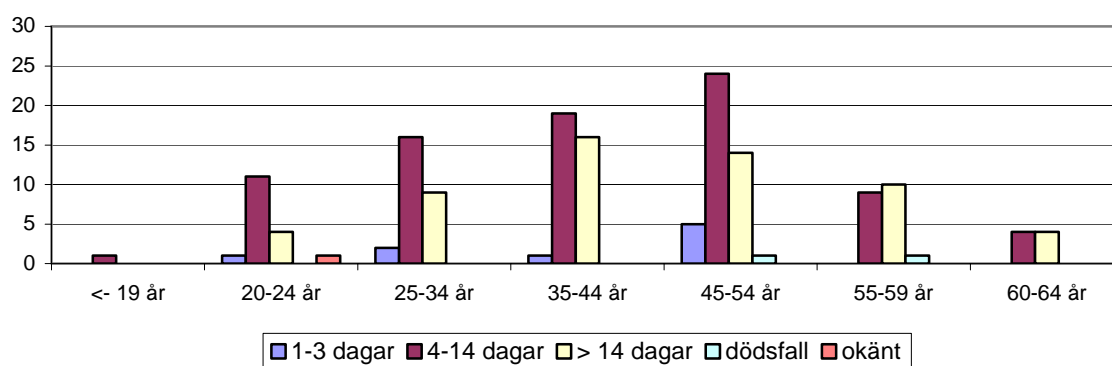


Anmälda arbetsolyckor fördelat efter åldersgrupp och kön samt trolig frånvaro

**Kvinnor**



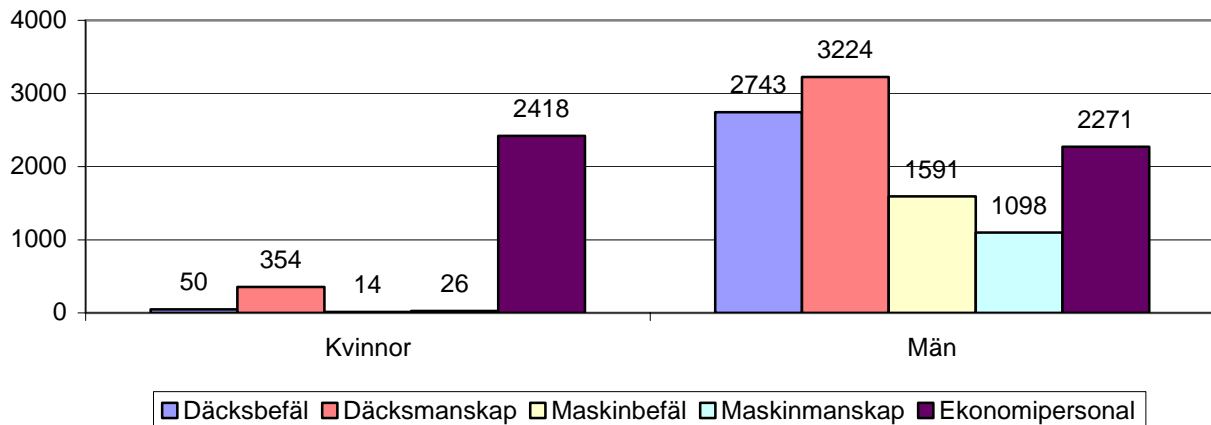
**Män**



Antal aktiva sjömän  
fördelade efter ålders- och bemanningsgrupp

Ålder	- 19	20	25	35	45	55	60	65	Totalt
		-24	-34	-44	-54	-59	-64	-	
<b>Bemannings- grupp</b>									
Däcksbefäl	1	38	660	663	788	425	161	57	2 793
Däcksmanskap	370	552	978	685	592	262	112	27	3 578
Maskinbefäl	1	26	339	295	517	312	97	18	1 605
Maskinmanskap	115	136	284	207	205	125	47	5	1 124
Ekonomi- personal	345	769	1 417	1 025	766	275	80	12	4 689
<b>Totalt</b>	<b>832</b>	<b>1 521</b>	<b>3 678</b>	<b>2 875</b>	<b>2 868</b>	<b>1 399</b>	<b>497</b>	<b>119</b>	<b>13 789</b>

Fördelning efter kön och bemanningsgrupp

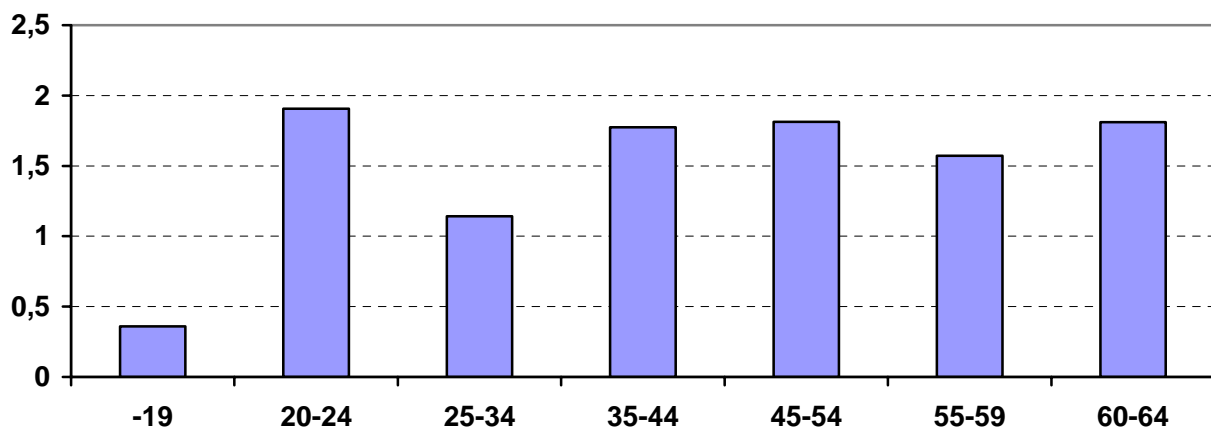


Anm.: P.g.a. omläggning i databasen har det inte varit möjligt att fördela grupperna efter ålder och kön.

Antal aktiva sjömän – antal arbetsolyckor fördelade i åldersgrupp

Ålder	-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-59	60-64	65 -	Totalt
Antal aktiva sjömän	832	1 521	3 678	2 875	2 868	1 399	497	119	13 789
Antal arbetsolyckor	3	29	42	51	51	22	9	-	207

Antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän, fördelade i åldersgrupp



Fördelning av arbetsolyckor efter ålders- och bemanningsgrupp samt kön

*Kvinnor*

Ålder	- 19	20 -	25 -	35 -	45 -	55-	60 -	65 -	Totalt
		24	34	44	54	59	64		
<b>Bemannings-</b>									
<b>grupp</b>									
Befälhavare	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Styrmän	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Däcksmanskap	-	2	-	-	-	-	-	-	2
Maskinbefäl	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maskinmanskap	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ekonomipersonal	2	10	15	15	7	2	1	-	52
<b>Totalt</b>	2	12	15	15	7	2	1	-	54

Fördelning av arbetsolyckor efter ålders- och bemanningsgrupp samt kön

*Män*

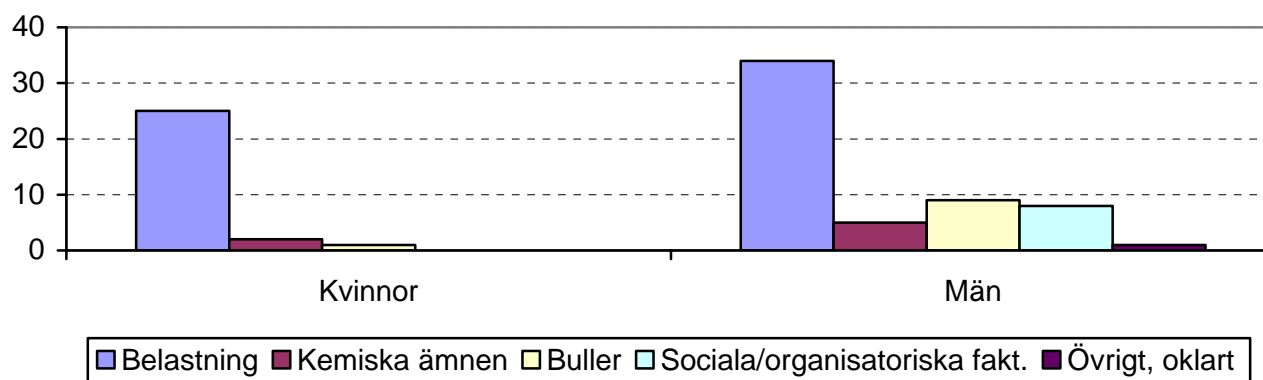
Ålder	- 19	20 -	25 -	35 -	45 -	55-	60 -	65 -	Totalt
		24	34	44	54	59	64		
<b>Bemannings-</b>									
<b>grupp</b>									
Befälhavare	-	-	-	1	2	3	-	-	6
Styrmän	-	-	1	1	4	-	1	-	7
Däcksmanskap	-	6	7	17	17	9	4	-	60
Maskinbefäl	-	1	-	-	4	-	-	-	5
Maskinmanskap	1	7	7	8	7	6	3	-	39
Ekonomipersonal	-	3	12	9	10	2	-	-	36
<b>Totalt</b>	1	17	27	36	44	20	8	-	153

## Arbetssjukdomar

Antal anmälda arbetssjukdomar för ombordanställda åren 1998-2002

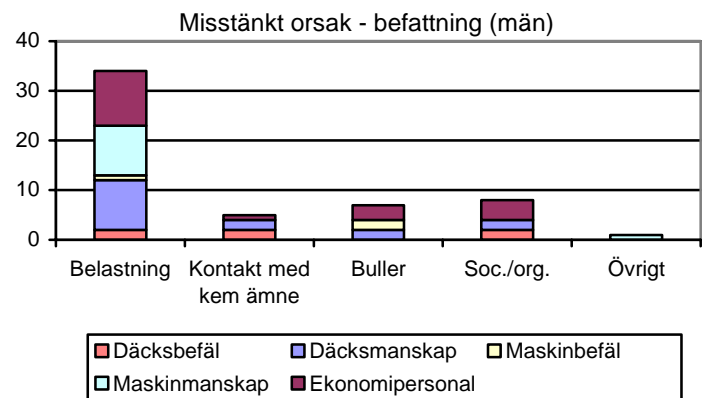
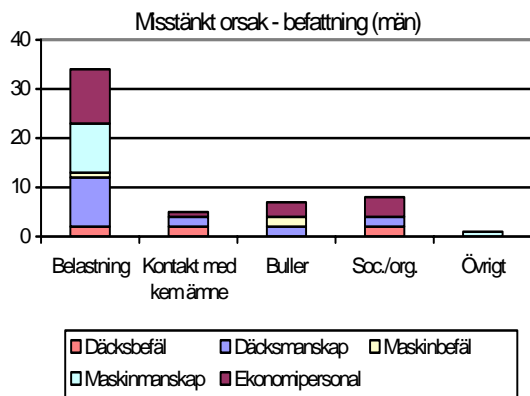
Orsak	År	1998	1999	2000	2001	2002
Belastningsfaktorer		29	33	39	48	59
Kontakt med kemiska ämnen		7	12	10	13	7
Buller		-	12	8	10	10
Sociala eller organisatoriska faktorer		1	2	3	4	8
Övrigt, oklart		3	4	3	5	1
<b>Totalt</b>		<b>40</b>	<b>63</b>	<b>63</b>	<b>80</b>	<b>85</b>

Arbetssjukdomar, fördelning efter orsak och kön, år 2002

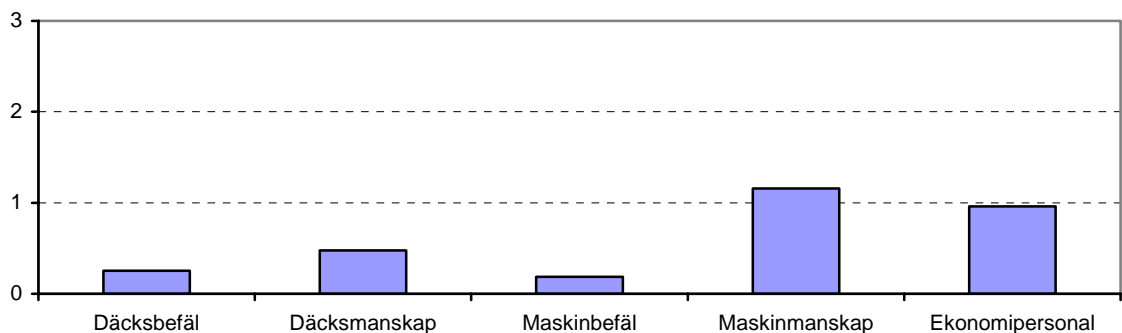


Arbetssjukdomar fördelade efter orsak och bemanningsgrupp

Bemanningsgrupp	Orsak	Belastningsfaktorer	Kontakt med kemiska ämnen	Buller	Sociala/organisatoriska faktorer	Övrigt	Totalt
Befälhavare		1	-	-	1	-	2
Styrmän		2	2	-	1	-	5
Däcksmanskap		11	2	2	2	-	17
Maskinbefäl		1	-	2	-	-	3
Maskinmanskap		10	-	2	-	1	13
Ekonomipersonal		34	3	4	4	-	45
<b>Totalt</b>		<b>59</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>85</b>



Skadefrekvens - antal arbetssjukdomar/100 aktiva sjömän



Arbetssjukdomar fördelade efter bemanningsgrupp och ålder samt kön

*Kvinnor*

Bemannings- grupp	Befäl- havare	Styr- män	Däcks- manskap	Maskin- befäl	Maskin- manskap	Ekonomi- personal	Totalt
<b>Ålder</b>							
- 19	-	-	-	-	-	-	-
20 - 24	-	-	1	-	-	1	2
25 - 34	1	-	-	-	-	1	2
35 - 44	-	-	-	-	-	8	8
45 - 54	-	-	-	-	-	7	7
55 - 59	-	-	-	-	-	4	4
60 - 64	-	-	-	-	-	4	4
65 -	-	-	-	-	-	1	1
<b>Totalt</b>	1	-	1	-	-	26	28

*Män*

Bemannings- grupp	Befäl- havare	Styr- män	Däcks- manskap	Maskin- befäl	Maskin- manskap	Ekonomi- personal	Totalt
<b>Ålder</b>							
- 19	-	-	-	-	-	-	-
20 - 24	-	-	-	-	-	-	-
25 - 34	-	-	1	-	-	2	3
35 - 44	-	-	-	-	2	2	4
45 - 54	1	2	6	-	6	8	23
55 - 59	-	3	6	3	2	6	20
60 - 64	-	-	3	-	3	1	7
65 -	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totalt</b>	1	5	16	3	13	19	57

## Yrkesfiskare

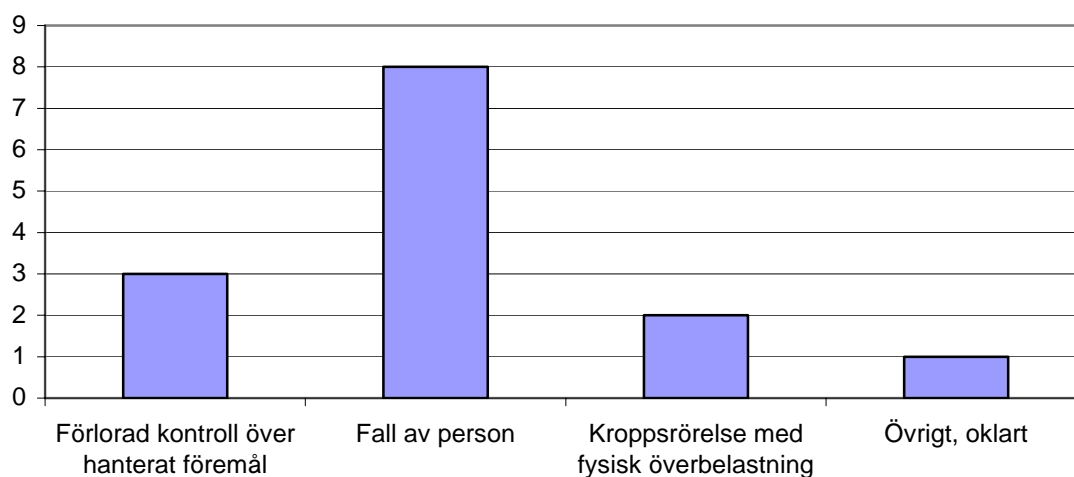
### Antal anmälda arbetsskador (arbetsolyckor och arbetssjukdomar) under åren 1998 – 2002

År	Arbets- olyckor	därav dödsfall	Arbets- sjukdomar	Totalt
1998	22	6	2	24
1999	19	1	2	21
2000	15	2	1	16
2001	16	2	3	19
2002	14	1	3	17
<b>Totalt</b>	<b>86</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>97</b>

Under år 2002 anmäldes 14 arbetsolyckor och 3 arbetssjukdomar. En fiskare har omkommit, se händelsebeskrivning. Samtliga arbetsskadeanmälningar gäller män.

Sex fiskefartyg förliste under åren 1998 – 2002, i samband med dessa förlisningar omkom **två fiskare**.

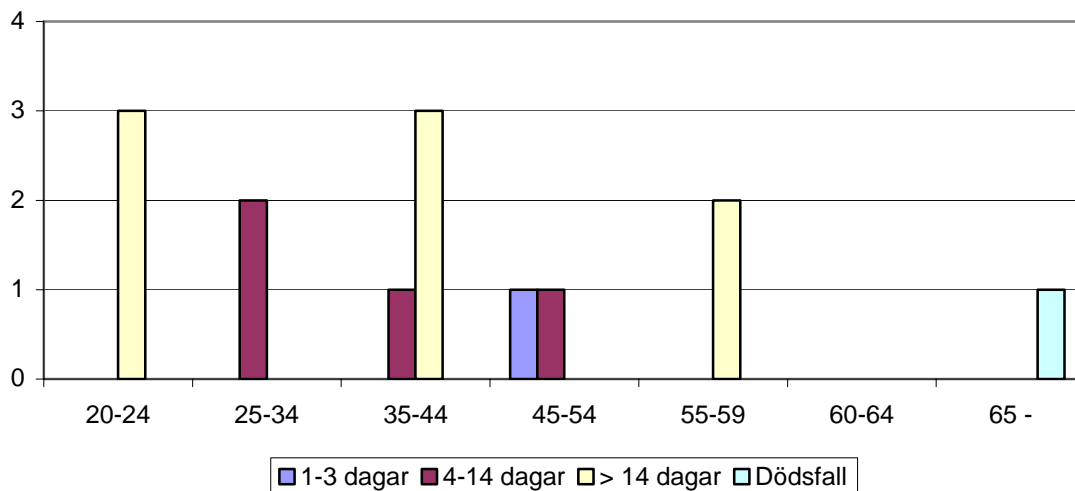
### Antal arbetsolyckor - fördelning efter avvikelse



Händelsebeskrivning av dödsfall

Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet. /Nr Fartygets namn Byggnadsmat. Brutto Byggnadsår	Händelsebeskrivning
2002-09-03 - Till sjöss	SFC-4324 KORALL Plast/lättmetall - 1987	Båten lämnade Hunnebostrand och anmäldes saknad vid 9-tiden den 3 september. En stor sökoperation drogs igång och båten hittades halvsjunknen vid Grosshamn. Senare hittades den saknade mannen ca 500 m söder om båten.

Anmälda arbetsolyckor fördelat efter åldersgrupp och trolig frånvaro



Antal registrerade fiskefartyg med fartygstillstånd samt antal fiskare år 2002

Uppgifterna hämtade från Fiskeriverket och Sveriges Fiskares Riksförbund.

Fartygsstorlek	- 12 m	12 - 24 m	24 m -
Antal fiskefartyg	1 506	229	87
Antal fiskare	1 095	465	470

## Arbetssjukdomar

Antal anmälda arbetssjukdomar för fiskare åren 1998 -2002

År	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Orsak</b>					
Belastningsfaktorer	2	2	1	2	3
Kontakt med kemiska ämnen	-	-	-	-	-
Buller	-	-	-	1	-
Övrigt:	-	-	-	-	-
<b>Totalt</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

Under år 2002 anmäldes **tre** arbetssjukdomar. I samtliga tre fall har angivits belastningsfaktorer som orsak.

Arbetssjukdomar fördelade efter orsak och åldersgrupp år 2002

Orsak	Belastningsfaktorer	Kontakt med kemiska ämnen	Buller	Övrigt	Totalt
<b>Ålder</b>					
- 19	-	-	-	-	-
20 - 24	-	-	-	-	-
25 - 34	-	-	-	-	-
35 - 44	-	-	-	-	-
45 - 54	-	-	-	-	-
55 - 64	3	-	-	-	3
65 -	-	-	-	-	-
<b>Totalt</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3</b>

## Passagerare

Fördelning efter fartygsart

FARTYGSART	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Dödsfall (sjukdom/själv mord)	4	-	-	-	4
Försvinnande*	-	-	-	-	-
Personskada <i>därav dödsfall</i>	9	-	-	-	-

\*) Vid försvinnanden kan självmord inte uteslutas.

## Annan ombord

Personskada <i>därav dödsfall</i>	
Passagerarfartyg	En före detta anställd i rederiet var ombord för att utföra vissa elektriska arbeten. Mannen, som var mycket känd med fartyget sedan flera år ombord, passerade under arbetet VT-dörrar varvid han öppnade dörren och efter passage stängde den igen. En övning ledd av Sjöfartsinspektionens personal pågick ombord. Som ett led i övningen ställde en styrman en knapp i ett läge som automatiskt stängde alla VT-dörrar. Sannolikt passerade reparatören en dörr just när knappens läge ändrades och passerade med ryggen mot dörren. Han märkte inte att dörren omedelbart började stänga då han släppte reglaget. Mannen klämdes till döds.