

Innehållsförteckning

SAMMANSTÄLLNING AV FARTYGSOLYCKOR OCH TILLBUD MED SVENSKA HANDELS- OCH FISKEFARTYG FÖR ÅR 2004	2
ALLMÄNT	2
SJÖOLYCKSSYSTEMET - SOS	2
TILLBUD	2
AVVIKELSERAPPORTERINGSSYSTEM (INSJÖ)	2
UPPFÖLJNING AV REKOMMENDATIONER	3
DEFINITION AV ORSAKSINDELNING.....	3
DEFINITION AV REDOVISNING AV SEENDE GRUPPEN <i>KOLLISION MELLAN FARTYG</i>	4
HAVERIRAPPORTER	4
<i>Utgivna haverirapporter under år 2004, svenskregistrerade fartyg</i>	4
ANTAL RAPPORTERADE FARTYGSOLYCKOR OCH TILLBUD ÅREN 1995 - 2004 FÖRDELADE EFTER TYP AV HÄNDELSE.....	5
ANTAL RAPPORTERADE FARTYGSOLYCKOR OCH TILLBUD I RELATION TILL ANTALET REGISTRERADE FARTYG ÅREN 1995 - 2004.....	6
HÄNDELSENAS FÖRDELNING EFTER TYP AV HÄNDELSE OCH FARTYGSART ÅR 2004.....	6
HÄNDELSENAS FÖRDELNING EFTER FARTYGSART ÅREN 2000 - 2004	7
ANTAL SVENSKREGISTRERADE FARTYG ÅREN 2003 - 2004.....	7
SVENSKREGISTRERADE FARTYG FÖRDELADE EFTER FARTYGSART ÅREN 2003 – 2004.....	8
<i>Fartygstillstånd</i>	8
ANTAL AKTIVA SJÖMÄN OCH PÅMÖNSTRAD PERSONAL ÅREN 2003 – 2004.....	8
ANTAL SVENSKREGISTRERADE FARTYG ÅR 2004.....	9
ANTAL AKTIVA SJÖMÄN OCH PÅMÖNSTRAD PERSONAL ÅR 2004	10
FÖRLISTA FARTYG ÅR 2004	11
<i>Händelsebeskrivning - förlista fartyg</i>	12
RAPPORTERADE HÄNDELSE - FÖRDELNING EFTER HÄNDELSENS KARAKTÄR.....	15
ALLVARLIGA OLYCKOR	16
<i>Händelsebeskrivning – allvarliga olyckor</i>	16
OLYCKOR OCH TILLBUD - FÖRDELNING EFTER FARVATTENSTYP.....	18
OLYCKORNAS/TILLBUDENS FÖRDELNING EFTER TYP AV HÄNDELSE OCH LAST/NYTTJANDE.....	19
GRUNDSTÖTNING.....	21
KOLLISION MELLAN FARTYG	24
KOLLISION MED ANNAT FÖREMÅL	27
LÄCKAGE/KANTRING/VÄDERSKADA	30
LASTFÖRSKJUTNING	31
BRAND/EXPLOSION	32
<i>Fördelning efter aktuellt byggnadsmaterial och fartygsart</i>	33
MASKINHAVERI	33
UTSLÄPP.....	34
ÖVRIGA HÄNDELSE.....	35

Fartygsolyckor och tillbud

Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud

År 2004



Sammanställning av fartygsolyckor och tillbud med svenska handels- och fiskefartyg för år 2004

Allmänt

Sjöfartsinspektionens utredningsenhet redovisar i detta meddelande statistik och kommentarer avseende till inspektionen rapporterade olyckor och tillbud inträffade under år 2004 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 Sjöfartsinspektionen. 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. Kompletterande information avseende mer detaljerade uppgifter kan erhållas från utredningsenheten inspektion@sjofartsverket.se, tfn. växel 011- 19 10 00, fax 011 - 23 99 34.

SjöOlycksSystemet - SOS

Fr.o.m. år 2002 har SOS gjorts om till en av Sjöfartsverket egenutvecklad webbapplikation. De flesta fartygsuppgifterna i SOS hämtas från FartygsTillsynsSystemet (FTS), utvecklat av Sjöfartsverket i Prolifics/JAM7/Windows.

Utredningsenheten rapporterar till IMO¹ samtliga *allvarliga olyckor och förlisningar* gällande konventionsfartyg samt *utsläpp*. Utredningsenheten rapporterar även olyckor och utsläpp till HELCOM². Denna rapportering har fr.o.m. 2004 blivit mer omfattande.

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 en utvecklingsfas på fyra år är systemet nu fullt ut 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

¹ International Maritime Organization

² Helsingfors Kommissionen

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-koden³ 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

Exempel på undergrupper

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

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

³ International Safety Management-koden

Definition av redovisning avseende gruppen *Kollision mellan 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.

Haverirapporter

Vissa principiellt intressanta sjöolyckor utmärks i haverirapporter som utformas enligt internationell praxis. En rapport inleds med en sammanfattning som följs av faktaredovisning och händelseförlopp. Materialet bedöms och resulterar i en analysdel.

En utredning har som mål att utröna vad som hänt, varför olyckan hände och försöka finna åtgärder så att den inte händer igen. Följande rubriker i rapporten blir med anledning av den målsättningen observationer, rekommendationer, skadebeskrivning och utredningsresultat.

Haverirapporterna finns tillgängliga på vår hemsida – www.sjofartsverket.se – Sjöfartsinspektionen – Olyckor & tillbud – Haverirapporter samling.

Utgivna haverirapporter under år 2004, svenskregistrerade fartyg

Händelsedatum	Fartygsnamn	Fartygsart	Typ av händelse
2004-03-16	MORGAN É THOLÉN	Passagerarfartyg	Grundstötning med förlisning som följd
2004-05-21	NEPTUNUS	Tankfartyg	Brand i maskinrum
2004-08-30	ROSPIGGEN	Torrlastfartyg	Kollision med ISABELLA
2004-11-23	BARNEY bogserad av TUG NESTOR	Pråm	Grundstötning

Antal rapporterade fartygsolyckor och tillbud åren 1995 - 2004 fördelade efter typ av händelse

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

Personolycksfall och **Sjukdom/själv mord/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 händelser*. Fr.o.m. 1998 års händelser redovisas lastförskjutning som en egen grupp.

Typ av händelse	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Grundstötning	41	57	58	48	54	42	38	39	25	30
Kollision mellan fartyg	26	33	34	21	16	19	20	25	23	21
Kollision med annat föremål	10	14	32	17	14	11	19	12	9	9
Läckage	23	17	12	17	9	10	6	3	8	13
Lastförskjutning*)	-	-	-	1	2	3	-	3	2	1
Brand	16	9	9	20	12	15	14	10	11	13
Maskinhaveri	24	22	20	21	17	18	22	22	28	24
Utsläpp	1	2	2	4	4	3	4	1	2	7
Övriga händelser	4	4	7	11	8	8	5	2	8	6
Tillbud**)	6	8	132	42	10	11	12	15	15	8
Totalt	151	166	306	202	146	140	140	132	131	132

*) Ny händelsetyp fr.o.m. 1998

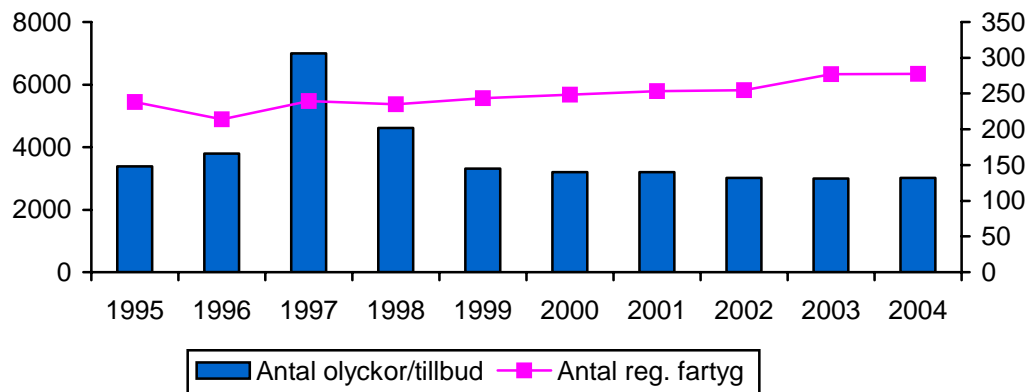
***) Under åren 1997 och 1998 rapporterades till utredningsenheten 119 respektive 25 tillbud som inträffade vid arbete i samband med byggandet av Öresundsbron. Tillbudena har enligt uppgift förorsakats av den så kallade tryckvågen från ett höghastighetsfartyg då detta framförts med hög fart förbi olika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

Datauttaget skedde den 8 juni 2005. Ytterligare händelser kan ha inrapporterats till utredningsenheten efter tidpunkten för datauttaget.

Antal rapporterade fartygsolyckor och tillbud i relation till antalet registrerade fartyg åren 1995 - 2004

Antal reg. fartyg

Antal olyckor/tillbud



Händelsernas fördelning efter typ av händelse och fartygsart år 2004

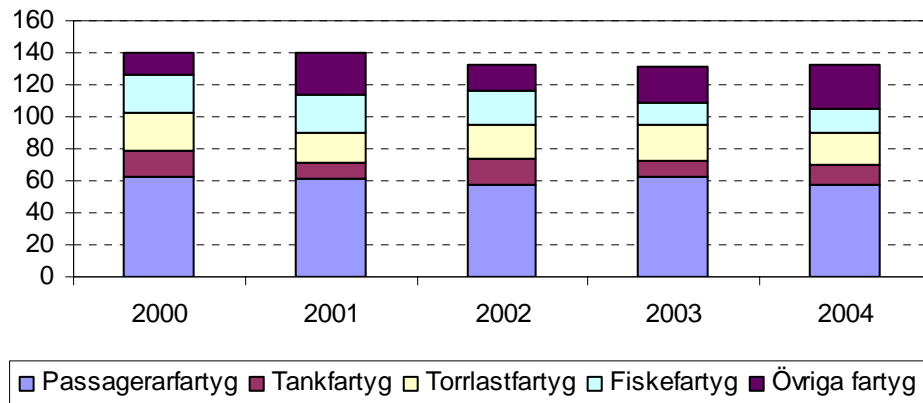
Under år 2004 rapporterades till Sjöfartsverket 132 händelser (124 olyckor och 8 tillbud) med svenska fartyg, därav sju fartyg med totaltförlust. Se händelsebeskrivning.

Typ av händelse	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Grundstötning	16	3	3	2	6	30
Kollision mellan fartyg	10	-	4	3	4	21
Kollision med annat föremål	6	-	2	-	1	9
Läckage/ kantring/ väderskada	3	-	-	3	7	13
Lastförskjutning	-	-	1	-	-	1
Brand och/eller explosion	3	4	3	-	3	13
Maskinhaveri	10	4	3	4	3	24
Utsläpp	3	2	2	-	-	7
Övriga händelser	3	-	1	1	1	6
Tillbud	3	-	1	2	2	8
Totalt	57	13	20	15	27	132

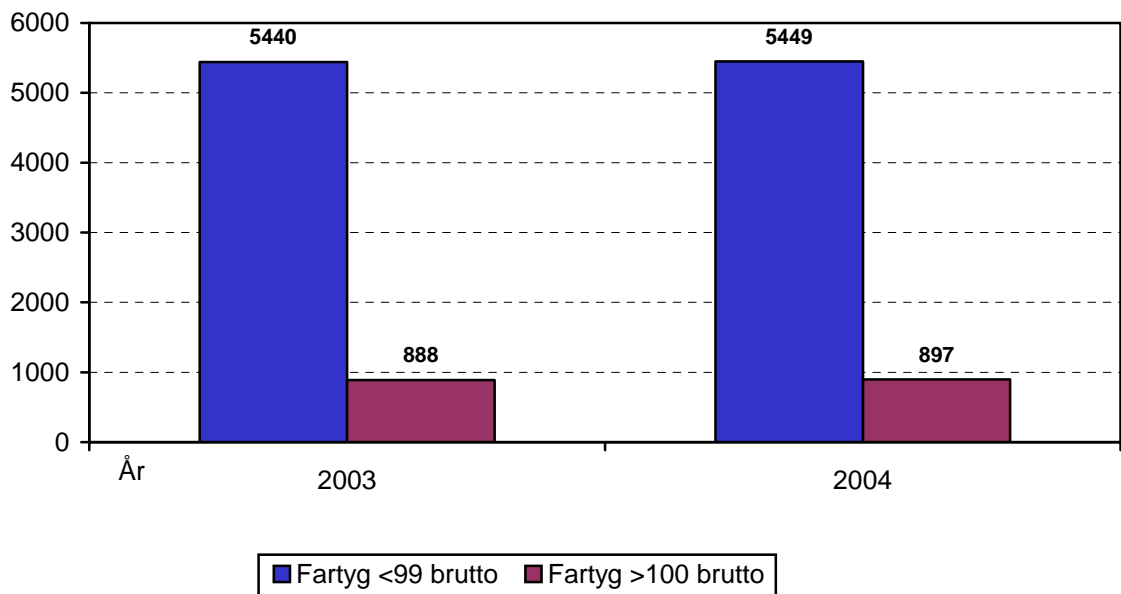
Anm.: Med *övriga fartyg* avses bogser- och bärgningsfartyg, isbrytare, pråmar m fl.

Händelsernas fördelning efter fartygsart åren 2000 - 2004

Antal olyckor och tillbud åren 2000 - 2004, fördelning efter fartygsart



Antal svenskregistrerade fartyg åren 2003 - 2004



Svenskregistrerade fartyg fördelade efter fartygsart åren 2003 – 2004

Fartygsart	2003	2004
Passagerarfartyg	1 781	1 861
Tankfartyg	104	102
Torrlastfartyg	186	176
Fiskefartyg*)	1 715	1 597
<i>därav >20 brutto</i>	280	281
Övriga fartyg	2 542	2 610
Totalt	6 328	6 346

*) 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 2003 – 2004

Antal/År	2003	2004
Aktiva sjömän	13 337	13 450
<i>varav påmönstrad personal</i>	6 749	6 783

Antal svenskregistrerade fartyg år 2004

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

Fördelning efter fartygsart och brutto

Brutto Fartygsart	- 19	20- 99	100- 499	500- 999	1000- 4999	5000- 9999	10000 -	Totalt
Passagerarfartyg	1 149	442	215	13	5	6	31	1 861
Tankfartyg	1	20	15	2	24	28	12	102
Torrlastfartyg	9	37	28	2	34	10	56	176
Fiskefartyg	1 316	171	99	11	-	-	-	1 597
Övriga fartyg	1 848	456	241	35	25	5	-	2 610
Totalt	4 323	1126	598	63	88	49	99	6 346

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

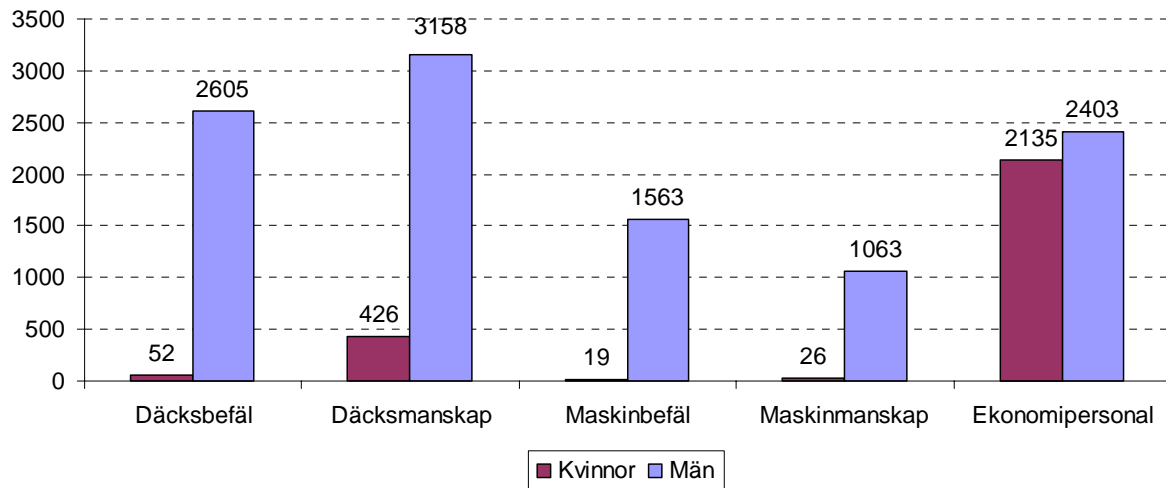
Övriga fartyg

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

Antal aktiva sjömän och påmönstrad personal år 2004

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 2004-01-01.

Antal aktiva sjömän 2004 – fördelning efter kön och bemanningsgrupp



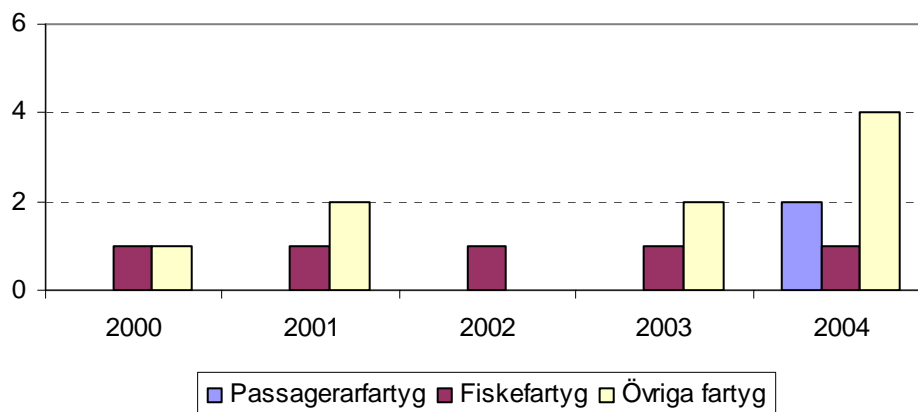
Påmönstrad personal på handels- och specialfartyg med en bruttodräktighet om minst 300 (uppgifterna hämtade från Sjömansregistret).

Befäl-havare	Styr-män	Däcks-man-skap	Maskin-befäl	Maskin-manskap	Ekonomi-personal	Totalt
358	650	1 338	779	619	3 039	6 783

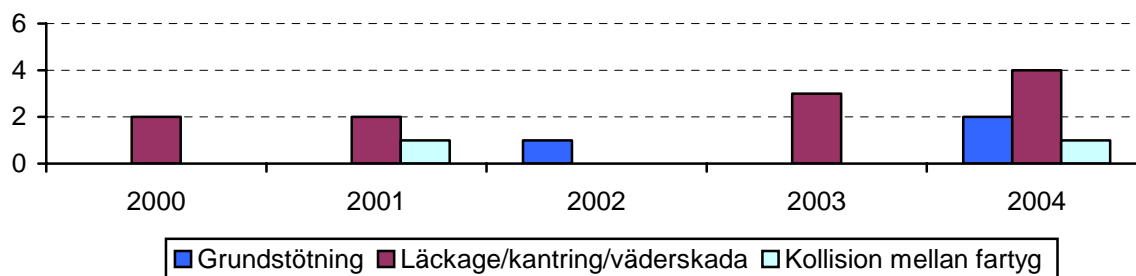
Förlista fartyg år 2004

Under år 2004 förliste totalt sju fartyg (ett fiskefartyg, två passagerarfartyg, tre pråmar samt ett arbetsfartyg). Se Händelsebeskrivning. Några miljöfarliga utsläpp har, såvitt känt, inte skett i samband med förlisningarna. Under åren 2000 - 2004 har 16 fartyg förlist, varav 5 fiskefartyg.

Antal förlista fartyg åren 2000-2004, fördelning efter fartygsart



Antal förlista fartyg åren 2000-2004, fördelning efter typ av händelse



Händelsebeskrivning - förlista fartyg

Passagerarfartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Namn Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Händelsebeskrivning
2004-03-16	SFB-8172 MORGAN É THOLÉN Plast 1976	18	Fartyget skulle gå från Storö på Väderöarna till fastlandet. Efter passage av ett trångt sund skulle en styrbordsgir företas för att lägga fartygets kurs mot den ö på andra sidan Väderöfjorden, som skulle passeras för att komma till Hamburgsund. Styrbords roder lades men radarn visade att giren inte kom igång som planerat. Befälhavaren lade mer styrbords roder och plötsligt kolliderade fartyget med den ö man rundade. Det visade sig att radarbilden fryst. Fartyget gled av grundet och sjönk. Tillskyndat fartyg plockade upp de två männen ombord som gått i flotten. N 58° 34,7' E 011° 04,8'
2004-04-30	SEPK EYSTRASALT Trä 1937	67	EYSTRASALT (E) hade legat still 1,5 år och hade inte anmälts till inspektion när hon företog en kort resa till varv. P.g.a. gisten botten och bordläggning ökade ett initialt läckage på 100 liter/timme väsentligt. Den del av bordläggningen som inte legat i vatten läckte sannolikt då E rullade. Medtagna och permanenta pumpar fungerade dåligt eller inte alls. Läckagen ökade till sist så mycket att fartyget vattenfylldes och sjönk. En besättningsman skadades lindrigt (klämskador). N 55° 46,58' E 014° 21,03'

Händelsebeskrivning – förlista fartyg (forts.)

Fiskefartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Namn Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Händelsebeskrivning
2004-01-28	SHPB LISTER Trä 1958	29	Fiskefartyget LISTER (L) körde in i styrbordssidan på KENYA (K) som låg och trålade. Vaktavande på L gjorde inget för att undvika kollisionen. Han omkom och kunde därför inte ge någon förklaring till utebliven undanmanöver. L's besättning försökte klättra över till K. Två lyckades men den tredje föll i vattnet. De två fartygen skildes åt då L's motor gick fram. Ansträngningar gjordes att bärga mannen i vattnet då L plötsligt girade runt och styrde mot K igen. Den nödställde mannen klämdes till döds mellan fartygen. Strax därefter sjönk L. N 55° 51,' E 016° 43,'

Övriga fartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Namn Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Händelsebeskrivning
2004-08-11	SHRJ RM1 Stål 1958	220	Pråmen skulle bogseras till Tallinn. Vid bogseringen tog den öppna pråmen in vatten p.g.a. överstänk och sjönk på 120 m djup. Pråmen bogserades av polska bogserfartyget ATLAS II. N 58° 55,0' E 019° 14,4'
2004-10-04	SFB-7566 RAN Stål 1982	-	En sloda (öppen container) fylld med sand placerades över båda sidornas räckverk akter om bygget. Den kom då sannolikt i rörelse med följd att båten kantrade och sjönk. Båten bärgades samma dag. N 59° 18,40' E 018° 05,52'

Händelsebeskrivning – förlista fartyg (forts.)

Övriga fartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Namn Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Händelsebeskrivning
2004-11-23	SENQ BARNEY Stål 1969	2 198	<p>Det norskregistrerade bogserfartyget TUG NESTOR (TN) med den svenskregistrerade pråmen BARNEY (B) på släp hade sökt skydd för västliga vindar öster om Gotland. Då vinden skulle vrida till nord och bli hård, lättade TN ankar för att komma ut i rum sjö med ekipaget alternativt söka ny skyddad plats. Medan man på TN höll på att lätta kantrade vinden plötsligt till nord och ökade momentant till storm med snöfall. Ekipaget lyckades inte komma ut utan drevs av vinden på grund där TN kantrade och B ställde sig på rät köl och fick mycket stora botten-skador. I samband med olyckan omkom en polsk besättningsman på bogserfartyget.</p> <p>Lasten bärgades först och sedan också pråmen som förklarades som kondemnerad, men reparerades senare.</p> <p>N 57° 26,0' E 018° 49,8'</p>
2004-12-01	SKUF LOLA Stål 1947	219	<p>Vid bogsering till upphuggning i Tallinn friskade vinden allt mer och pråmen bröts över av sjön. Vatten trängde in i skrovet. Pråmen vattenfylldes och sjönk. Pråmen bogserades av det svenskregistrerade fartyget RAN AF DJURGÅRDEN.</p> <p>N 59° 25,26' E 023° 02,46'</p>

Rapporterade händelser - fördelning efter händelsens karaktär

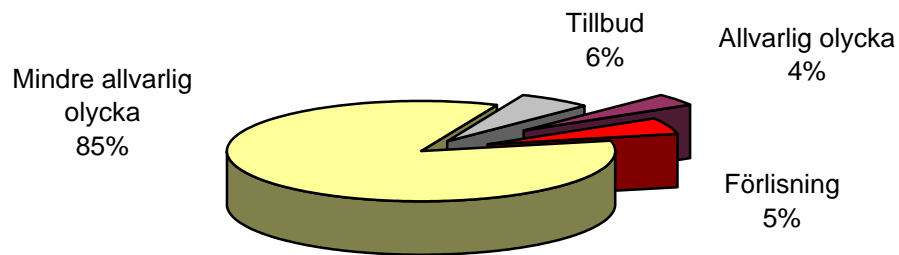
Figuren visar fördelning i % av det totala antalet händelser. Gradering av händelsens karaktär bedöms efter samma kriterier som används av IMO (International Maritime Organization).

Förlisning - totalförlust eller att fartyget avskrivits som totalförlust.

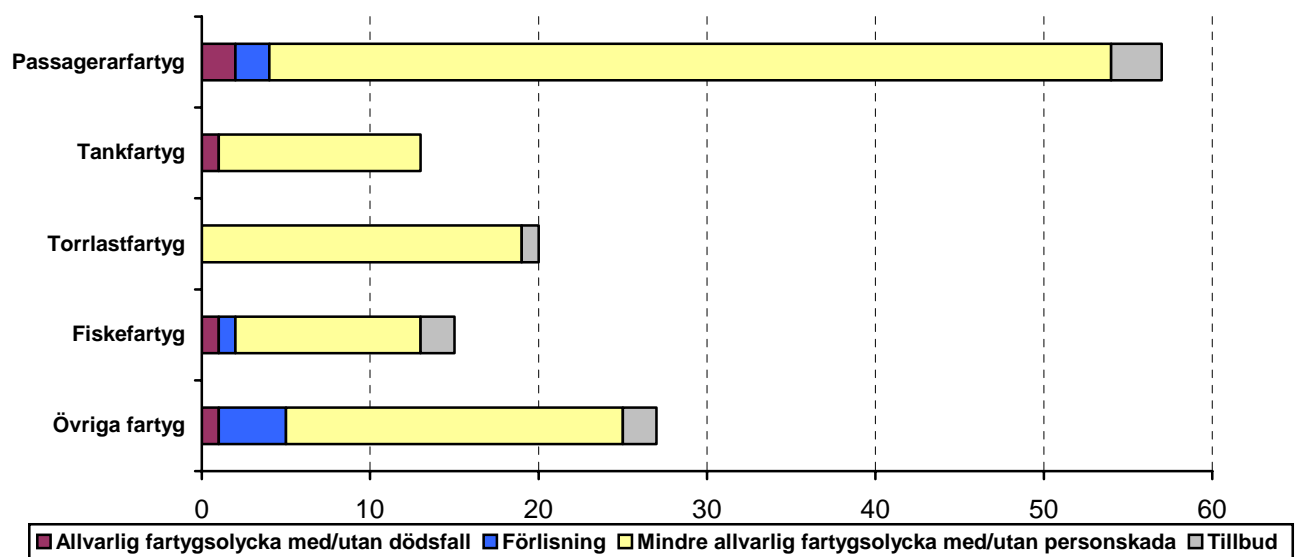
Allvarlig olycka - huvudregeln är att fartyget bedömts som ej sjövärdigt och/eller att person omkommit eller erhållit svår kroppsskada som en följd av sjöolyckan.

Övriga händelser bedöms som *mindre allvarlig olycka*.

Fördelning i % efter händelsens karaktär år 2004

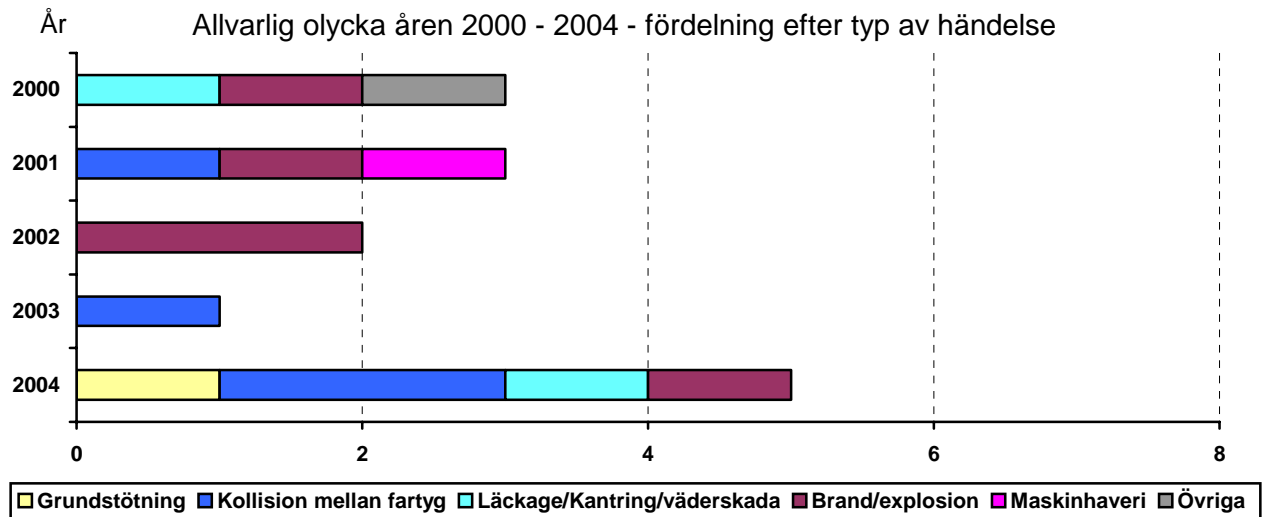


Händelsens karaktär - fördelning i antal efter fartygsart år 2004



Allvarliga olyckor

Huvudregeln är att fartyget bedömts som ej sjövärdigt och/eller att person omkommit eller erhållit svår kroppsskada som en följd av sjöolyckan. Under år 2004 bedömdes fem (5) olyckor som *allvarlig olycka*.



Händelsebeskrivning – allvarliga olyckor

Passagerarfartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Namn Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Händelsebeskrivning
2004-02-16	SGQU STENA NAUTICA Stål 1986	19 504	STENA NAUTICA (SN) såg på sin radar ett eko ca 30 grader om babord med en CBR, avstånd vid kurslinjepassagen, på 0,7-0,8 M. CPA, närmsta passageavstånd, var ca 0,3 M. Då det andra fartyget som var JOANNA (J) var rakt för över avgav SN en lång signal och girade några grader babord för att öka CPA. J girade hårt styrbord strax innan eller i anslutning till signalen. På ca kontrakurs körde J in i styrbords låring på SN. P.g.a. att minst 3 VT-dörrar stod öppna och inte kunde stängas p.g.a. inforsande vatten, flöddades 5,5 vattentäta avdelningar och SN var ytterst nära att kantra. Fartyget evakue-rades och bogserades till Varberg för att säkras och läns pumpas. Provisorisk reparation före-togs för resa till varv i Polen. Händelsen utreds av Statens Haverikommission.

Händelsebeskrivning – allvarliga olyckor (forts.)

Passagerarfartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Namn Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Händelsebeskrivning
2004-05-21	SCEM NEPTUNUS Stål 1990	4 609	Brand utbröt i en hetoljepump i maskinrummet. Besättningen försökte släcka branden med hjälp av bärbara släckare men försöken misslyckades. Den fasta CO ₂ -anläggningen utlöstes men branden släcktes inte helt. Med assistans av brandmän från land släcktes sedan branden.
2004-10-06	SMTV MERENGUE Plast 1989	30	Under hårt väder i Nordsjön delaminerade skrovet och man befarade att fartyget skulle sjunka. Nio passagerare evakuerades med helikopter medan två personer tog fartyget till Peterhead (med eskort).
2004-11-24	SLXY CASINO EXPRESS Stål 1966	10 536	CASINO EXPRESS (CE) skulle förtöjas i hård vind, som tog fartyget och drev henne med sidan före mot land och grund. Försök gjordes att koppla bogserbåt men trossen brast två gånger. Både före och efter kopplingsförsöken försökte bogserbåten knuffa fartyget men råkade inte på vindtrycket mot fartyget som drev på grund. Passagerarna evakuerades och lasten lossades innan CE togs av grundet. CE togs till varv för reparation. Händelsen utreds av Statens Haverikommission

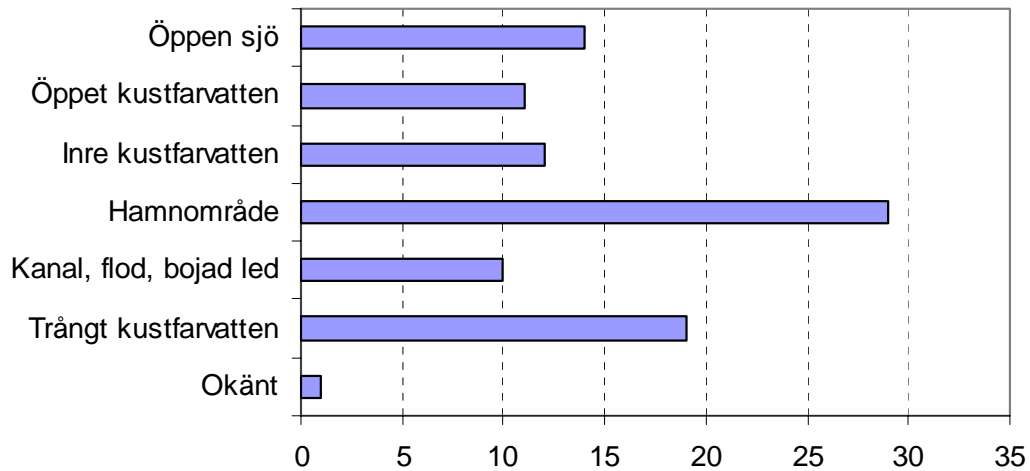
Fiskefartyg:

2004-01-28	SLGR KENYA Stål 1975	257	KENYA (K) höll på att tråla och observerade ett annat fartyg som var LISTER (L) på egen styrbords sida. L gjorde inga undanmanövrar utan körde in i K's styrbordssida. De tre ombord på L försökte ta sig ombord på K eftersom L höll på att sjunka. Två lyckades men den tredje hamnade i vattnet. De två fartygen skildes åt då L's motor gick fram. Ansträngningar gjordes att bärga mannen i vattnet då L plötsligt girade runt och närmade sig K igen. Mannen från L klämdes till döds mellan fartygen. Strax efteråt sjönk L. Händelsen utreds av Statens Haverikommission.
------------	-------------------------------	-----	---

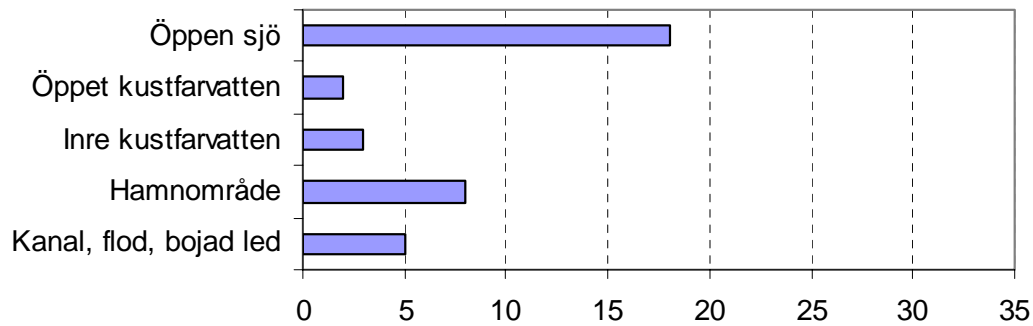
Olyckor och tillbud - fördelning efter farvattenstyp

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

Svenskt territorialvatten



Utanför svenskt territorialvatten

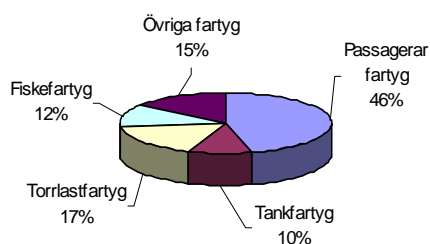


Olyckornas/tillbudens fördelning efter typ av händelse och last/nyttjande

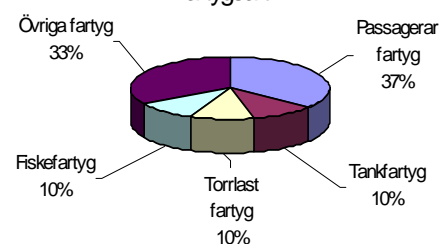
Typ av händelse	Grundstötning	Kollision mellan fartyg	Kollision med annat föremål	Läckage, kantring, väderskada	Lastförskjutning	Brand/explosion	Maskin haveri	Utsläpp	Övriga	Tillbud	Totalt
Last											
Fisk/fiskprodukter	1	3	-	1	-	-	2	-	1	2	10
Torrlast/ styckegods/ container	4	1	-	4	-	-	-	-	1	1	11
Bulk (malm,kol,spannmål etc.)	1	2	-	-	-	1	1	-	-	-	5
Olja/oljeprodukter	3	-	-	-	-	2	2	2	-	-	9
Passagerare	10	7	3	1	-	1	4	1	-	2	29
Trailer/ flak	-	1	-	-	1	-	3	1	-	-	6
Bilar	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Bilar+ passagerare	3	1	2	1	-	2	3	-	3	1	16
Annan/ okänd last	-	1	-	1	-	2	1	-	1	-	6
Totalt med last	22	16	5	8	1	9	16	4	6	6	93
Barlast/ tomt	8	5	4	5	-	4	8	3	-	2	39
Totalt	30	21	9	13	1	13	24	7	6	8	132

Figurerna visar fördelningen efter fartygsart och last/nyttjande

Lastat fartyg, fördelning efter fartygsart



Barlast/tomt fartyg, fördelning efter fartygsart



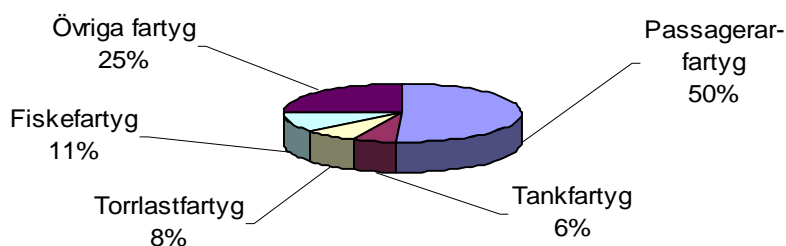
Olyckornas/tillbudens fördelning efter typ av händelse, fartygens brutto samt byggnadsår

Typ av händelse	Grundstötning	Kollision med fartyg	Kollision med annat föremål	Läckage, kantring, väderskada	Lastförskjutning	Brand/Explosion	Maskinhaveri	Utsläpp	Övriga	Tillbud	totalt
<i>Brutto</i>											
0 – 19	2	2	-	3	-	-	2	-	1	-	10
20 - 99	6	4	2	4	-	2	4	-	-	4	26
100 - 499	13	10	2	2	-	2	5	1	-	2	37
500 – 2 999	4	2	-	2	-	4	4	2	-	-	18
3 000 – 9 999	1	1	2	-	-	3	2	2	2	2	15
10 000 – 49 999	3	2	3	-	1	1	4	2	3	-	19
50 000 - över	-	-	-	1	-	1	1	-	-	-	3
Okänt	1	-	-	1	-	-	2	-	-	-	4
Totalt	30	21	9	13	1	13	24	7	6	8	132

Byggnadsår

t o m 1974	15	8	1	8	-	3	9	3	2	4	53
1975-1979	3	4	1	1	1	2	3	-	1	-	16
1980-1984	3	5	1	2	-	4	5	-	-	2	22
1985-1989	3	2	2	1	-	-	2	-	2	1	13
1990-1994	4	1	1	1	-	3	1	-	-	-	11
1995-1999	1	1	2	-	-	1	2	1	-	-	8
2000-2004	1	-	1	-	-	-	2	3	1	1	9
Okänt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totalt	30	21	9	13	1	13	24	7	6	8	132

Olyckor med fartyg, byggda t.o.m. år 1974, fördelning efter fartygsart



Grundstötning

Två händelser medförde *totalförlust*, se händelsebeskrivning. En händelse bedömdes som *allvarlig olycka*, se händelsebeskrivning. Övriga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Några miljöfarliga utsläpp har såvitt känt inte skett.

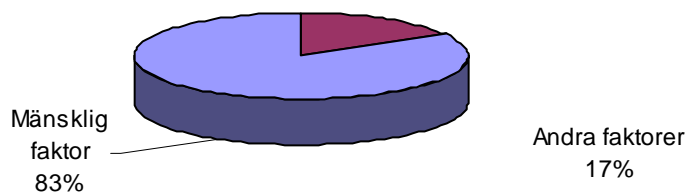
Tillbud: Fartyget var på väg att passera Revets fyr på fel sida. En lots på lotsstationen varnade fartyget som därefter fördes på rätt sida om fyren.

Fördelning efter fartygsart

Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
16	3	3	2	6	30
<i>därav totalförlust</i>					
-	-	1	-	1	2
Tillbud					
-	-	-	-	1	1



Huvudsaklig orsak, fördelning totalt

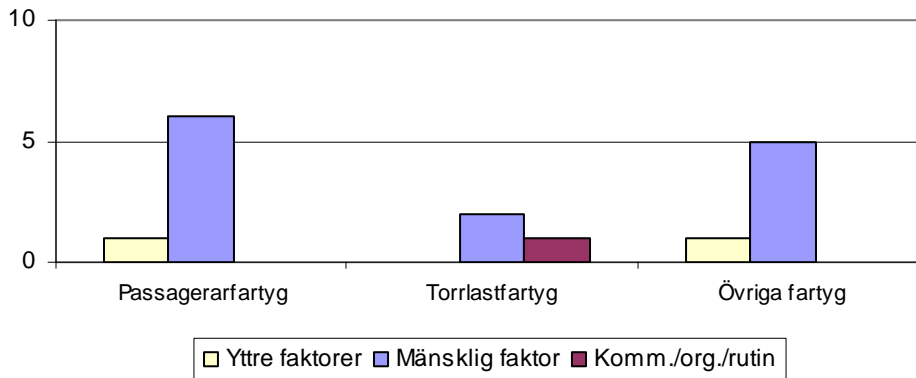


Grundstötning (forts.)

Nedanstående diagram visar i förekommande fall bidragande orsaker till den huvudsakliga orsaken, fördelade efter fartygsart. Bidragande orsaker har bl.a. varit:

*för liten bemanning (t.ex. rorsman eller utkik saknades),
ström/vind/tidvatten o dyl som förorsakat drift/manövreringssvårigheter,
fel på sjökort och/eller nautiska publikationer.*

Bidragande orsaker



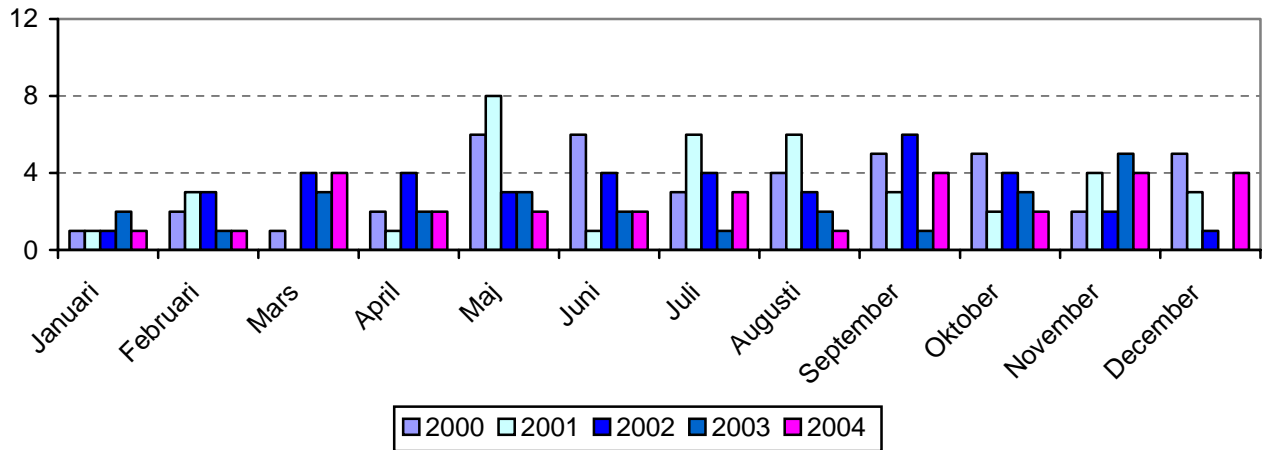
SKROVSKADA (vatteninträngning i fartyget)	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	14	2	1	-	4	21
Mindre läckage	-	-	2	2	1	5
Större läckage	2	1	-	-	1	4
Okänt	-	-	-	-	-	-

LOTS	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fanns ombord	-	3	-	-	-	3
Fanns ej ombord	15	-	3	2	6	26
Tillståndsbevis	1	-	-	-	-	1
Okänt	-	-	-	-	-	-

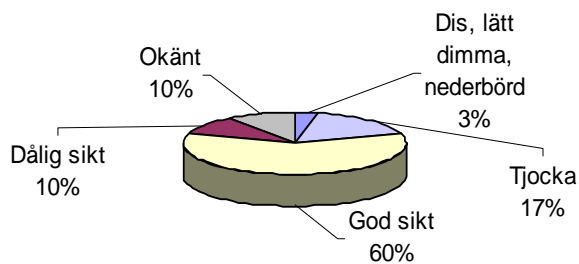
Grundstötning (forts.)

Antal grundstötningar fördelade under årets månader – perioden 2000-2004

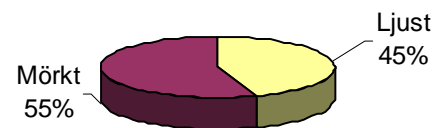
Antal



Siktförhållande, fördelning i %



Ljusförhållande, 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 mellan fartyg

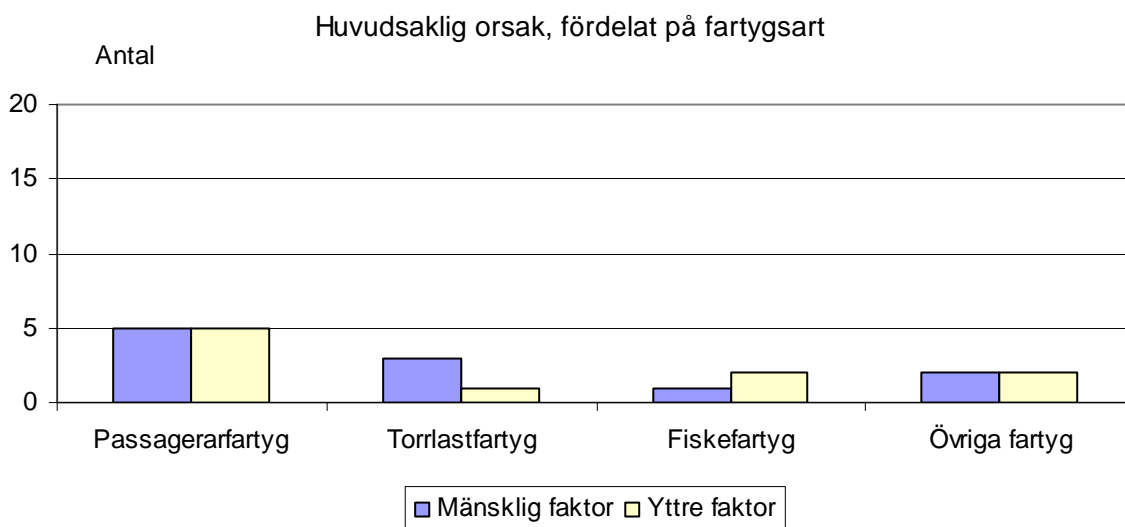
En händelse medförde *totalförlust*, i samband med olyckan klämdes en besättningsman till döds mellan fartygen när man försökte bärga honom ur vattnet, se händelsebeskrivning. Två händelser bedömdes som *allvarlig olycka*, se händelsebeskrivning. Övriga händelser bedömdes som *mindre allvarlig olycka*. Inget miljöfarligt utsläpp har såvitt känt skett.

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

- 4 kollision mellan svenskt/svenskt fartyg**
- 8 kollisioner mellan svenska/utländska fartyg**
- 5 kollisioner mellan svenska fartyg/fritidsbåtar**

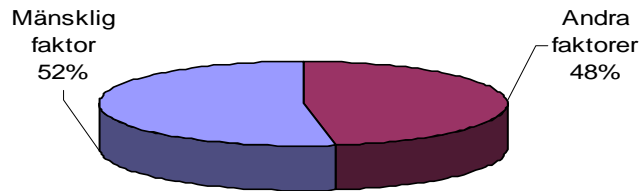
Fördelning efter fartygsart

Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
10	-	4	3	4	21
<i>därav totalförlust</i>					
-	-	-	1	-	1
<i>därvid omkomna</i>					
-	-	-	1	-	1
Tillbud					
3	-	1	2	-	6



Kollision mellan 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:

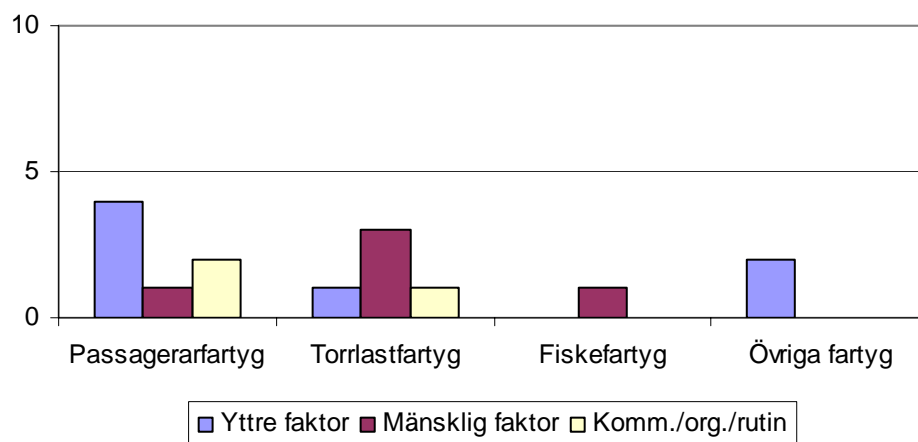
hårt väder/storm o dyl.

dålig sikt

för liten bemanning (t.ex. rorsman eller utkik saknades)

andra förhållanden rörande kommunikation/organisation/rutiner ombord.

Bidragande orsaker



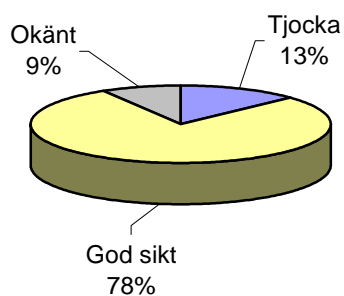
SKROVSKADA (vatteninträngning i fartyget)	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	9	-	4	2	3	18
Större läckage	1	-	-	1	-	2
Okänt	-	-	-	-	1	1

Kollision mellan fartyg (forts.)

LOTS	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fanns ombord	-	-	1	-	-	1
Fanns ej ombord	10	-	3	3	4	20
Tillståndsbevis	-	-	-	-	-	-
Okänt	-	-	-	-	-	-

FARTYGETS VERKSAMHET	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fiske	-	-	-	2	-	2
Förtöjt vid kaj	2	-	-	-	1	3
Till sjöss	5	-	3	1	2	11
Vid ankomst till hamn	1	-	1	-	-	2
Vid avgång från hamn	2	-	-	-	1	3

Siktförhållande, fördelning i %



Ljusförhållande, fördelning i %



Definition av siktförhållande

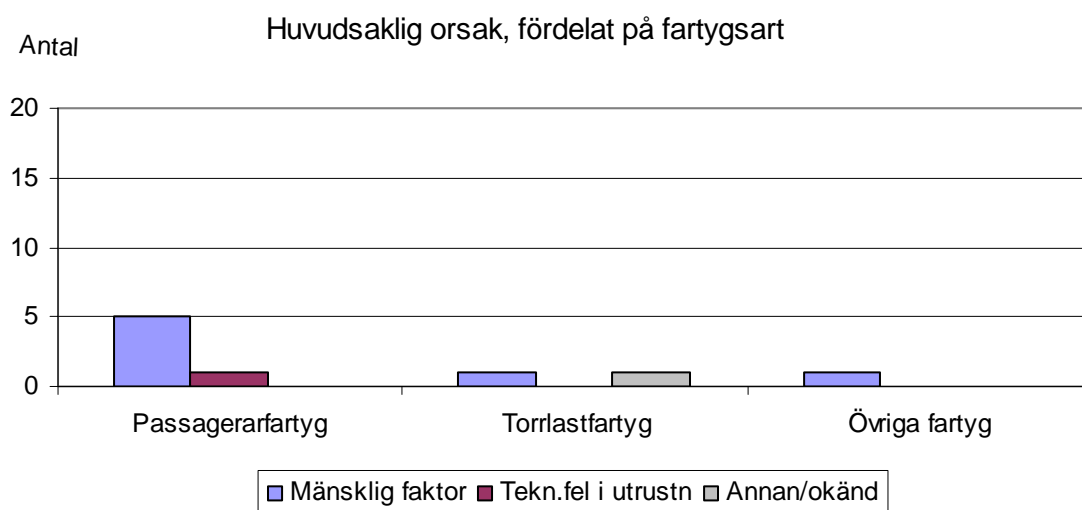
God sikt > 5 M	Måttlig sikt 2 - 5 M	Dålig sikt 0,5 - 2 M
Dis, lätt dimma, nederbörd	0,25 - 0,5 M	Tjocka < 0,25 M

Kollision med annat föremål

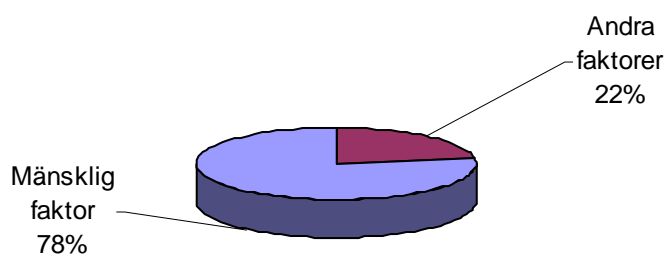
Samtliga 9 händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Inget miljöfarligt utsläpp har såvitt känt skett.

Fördelning efter fartygsart

Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
6	-	2	-	1	9
<i>därav totalförlust</i>					
-	-	-	-	-	-
Tillbud					
-	-	-	-	-	-



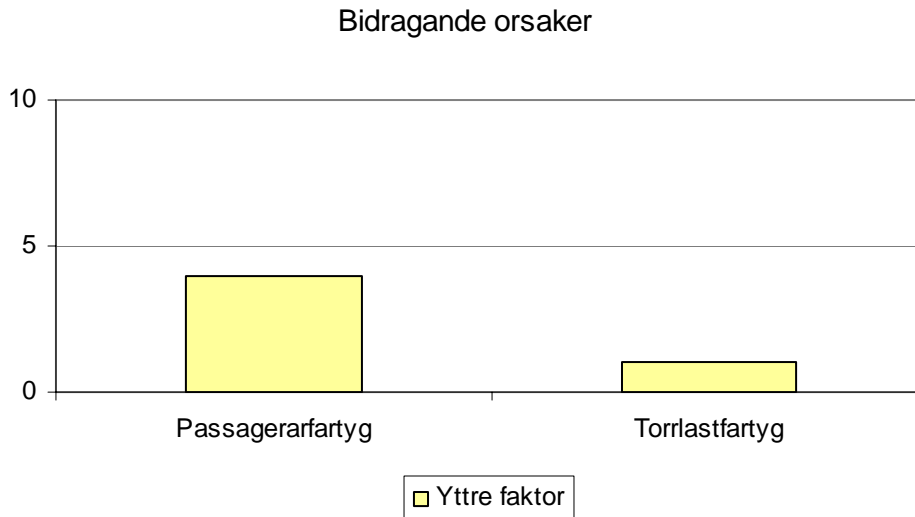
Huvudsaklig orsak, fördelning totalt



Kollision med annat föremål (forts.)

Nedanstående diagram visar i förekommande fall bidragande orsaker till den huvudsakliga orsaken, fördelade efter fartygsart. Bidragande orsaker har bl.a. varit:

Ström/vind/tidvatten o dyl som förorsakat drift/manövreringssvårigheter.



SKROVSKADA (vatteninträngning i fartyget)	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	6	-	2	-	1	9

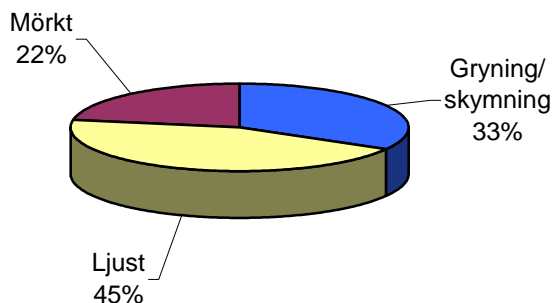
LOTS	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fanns ombord	-	-	2	-	-	2
Fanns ej ombord	3	-	-	-	1	4
Tillståndsbevis	3	-	-	-	-	3

Kollision med annat föremål (forts.)

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

I samtliga 9 fall var sikten god

Ljusförhållande, 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

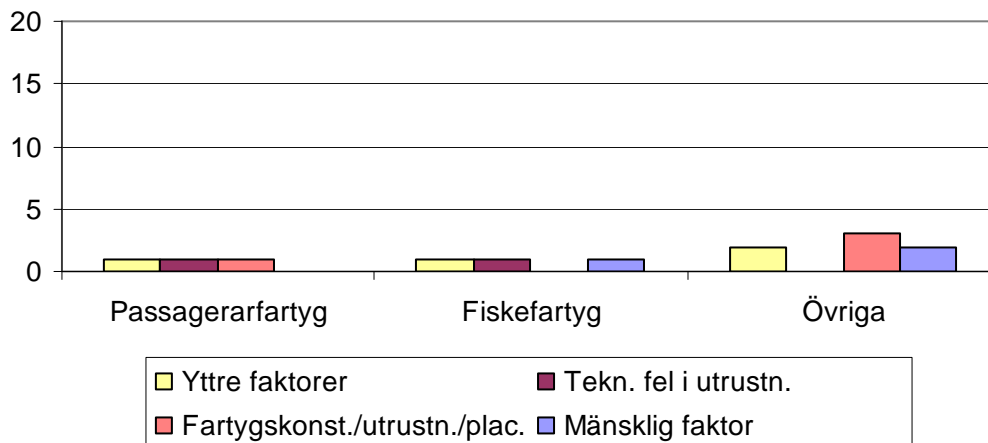
Läckage/kantring/väderskada

Fyra händelser medförde *totalförlust*, en person skadades lindrigt i samband med en av förlisningarna se händelsebeskrivning. En händelse har bedömts som *allvarlig olycka*, se händelsebeskrivning. Övriga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Inget miljöfarligt utsläpp har såvitt känt skett.

Fördelning efter fartygsart

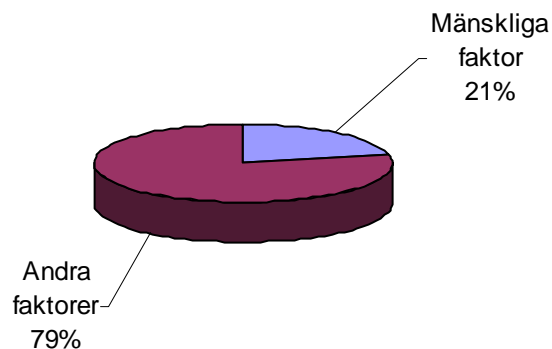
Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
3	-	-	3	7	13
<i>därav totalförlust</i>					
1	-	-	-	3	4
<i>därvid omkomna personer</i>					
-	-	-	-	-	-
Tillbud					
-	-	-	-	-	-

Huvudsaklig orsak, fördelat på fartygsart



Läckage/kantring/väderskada (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelning totalt



SKROVSKADA (vatteninträngning i fartyget)	Passa- gerar- fartyg	Tank- fartyg	Torrlast- fartyg	Fiske- fartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	2	-	-	1	4	7
Mindre läckage	-	-	-	1	1	2
Större läckage	1	-	-	1	1	3
Okänt	1	-	-	-	-	1

Lastförskjutning⁴

Händelsen har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Inget miljöfarligt utsläpp har såvitt känt skett i samband med lastförskjutningen.

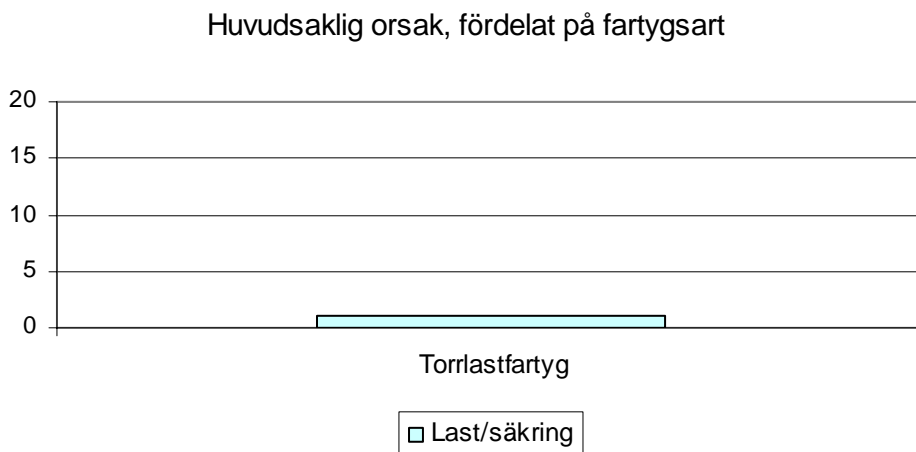
Bidragande orsak var *hårt väder/storm o dyl.*

Fördelning efter fartygsart

Passagerar- fartyg	Tankfartyg	Torrlast- fartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
-	-	1	-	-	1
<i>därav totalförlust</i>					
-	-	-	-	-	-

⁴ Fr.o.m. år 1998 redovisas lastförskjutningar under egen rubrik. Händelserna har tidigare redovisats i gruppen Läckage/kantring/väderskada

Lastförskjutning (forts.)

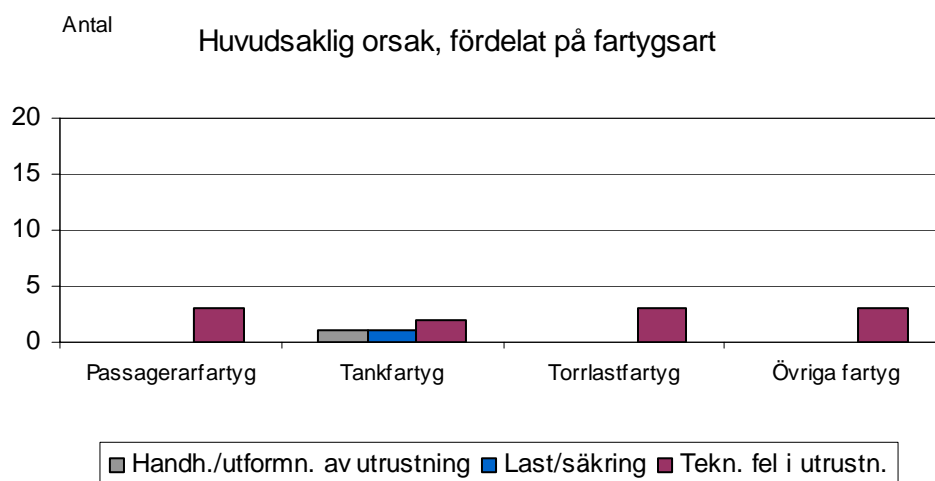


Brand/explosion

En händelse har bedömts som *allvarlig olycka*, se händelsebeskrivning. Övriga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Inget miljöfarligt utsläpp har såvitt känt skett. Av de 13 händelserna har 12 uppstått i maskinrum.

Fördelning efter fartygsart

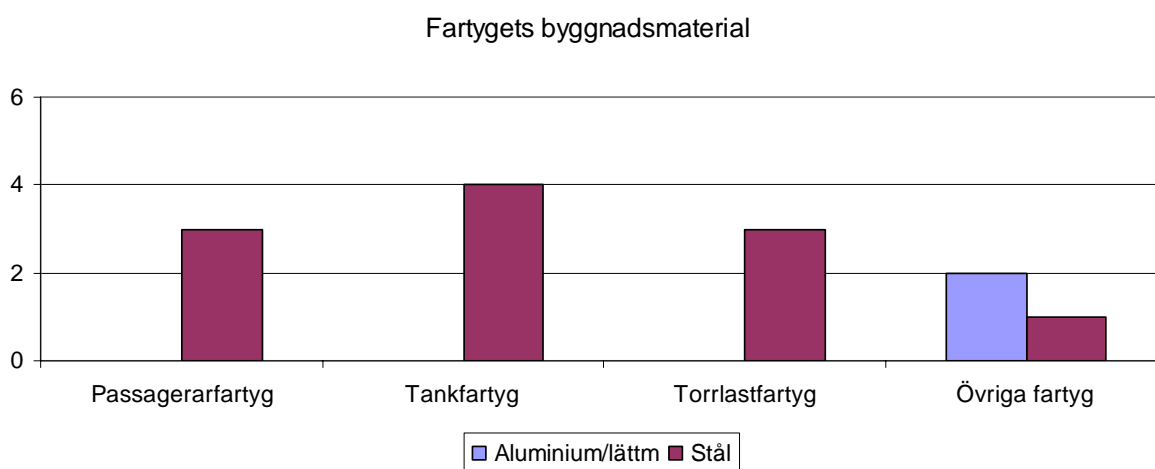
Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
3	4	3	-	3	13
<i>därav totalförlust</i>					
-	-	-	-	-	-



Brand/explosion (forts.)

FARTYGETS VERKSAMHET	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
Förtöjt vid kaj	-	1	2	-	-	3
Till sjöss	3	3	1	-	3	10

Fördelning efter aktuellt byggnadsmaterial och fartygsart



Maskinhaveri

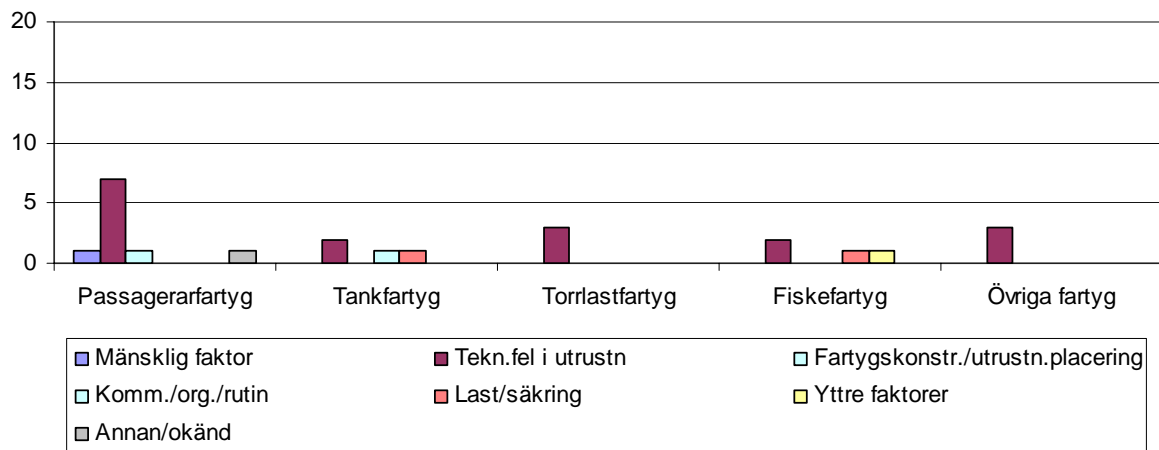
Samtliga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Två mindre oljeutsläpp har noterats.

Fördelning efter fartygsart

Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
10	4	3	4	3	24
<i>därav totalförlust</i>					
-	-	-	-	-	-
Tillbud					
-	-	-	-	-	-

Maskinhaveri (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelat på fartygsart



SKROVSKADA (vatteninträngning i fartyget)	Passa- gerar- fartyg	Tank- fartyg	Torrlast- fartyg	Fiske- fartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	9	4	2	4	3	22
Mindre läckage	1	-	1	-	-	2
Större läckage	-	-	-	-	-	-
Okänt	-	-	-	-	-	-

Utsläpp

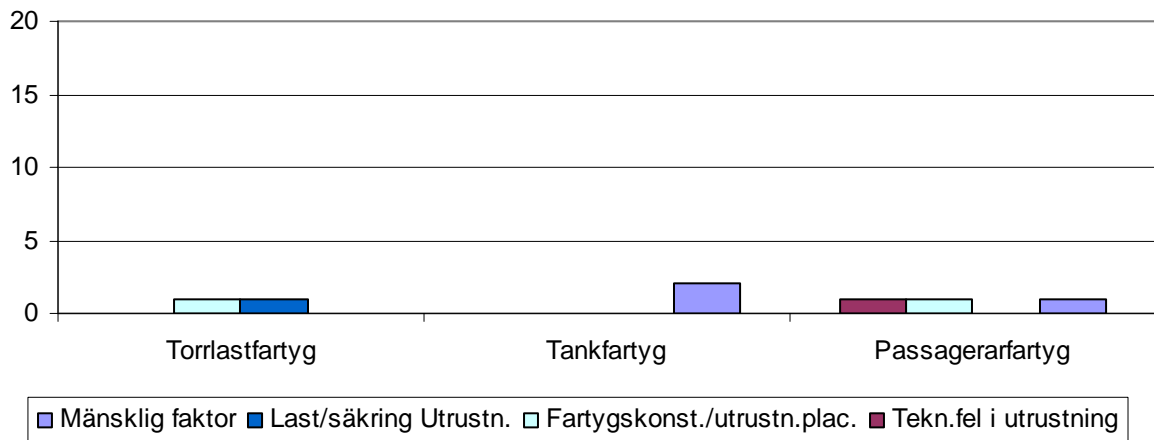
Samtliga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Sju besättningsmän fick andningsbesvär när en container med frätande innehåll läckte. Sanering påbörjades utan skyddsutrustning eftersom man inte bedömde det vara farligt. Besättningsmännen återhämtade sig efter läkarbesök.

Fördelning efter fartygsart

Passagerar- fartyg	Tankfartyg	Torrlast- fartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
3	2	2	-	-	7

Utsläpp (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelat på fartygsart



Övriga händelser

Samtliga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*.

En våldsam passagerare försökte med brandyxa ta sig in i flera besättningshytter. Han tömde och demolerade fem brandsläckare och slog sönder hytt dörrar. Passageraren övermannades och sattes i arrest.

Ett avgasrör gick av med följd att stor rökutveckling uppstod i maskinrummet.

Akterporten gick inte att stänga p.g.a. elfel. Efter felsökning och åtgärd stängdes porten.

Pråmen bogserades av en bogserbåt. Under resan lossnade ett ankare på pråmen och all vajer på spelet löpte ut. Händelsen uppmärksammades inte förrän man närmade sig hamn. Ankaret slet av en sjökabel som går mellan Sverige och Bornholm och som förser Bornholm med el.

Vid ankomst till hamn kom fartyget mot lejdaren på en landkran som bockades.

Vid en sekvens då provning av babords fena skedde efter felfunktion arbetade den endast 15-20 grader negativt under en kort stund. Plötsligt vred fenan till fullt negativt utslag samtidigt som styrbord fena vred till fullt positivt. Fenmotorerna stoppade och fartyget gjorde en kraftig överhalning på ca 20 grader åt babord.

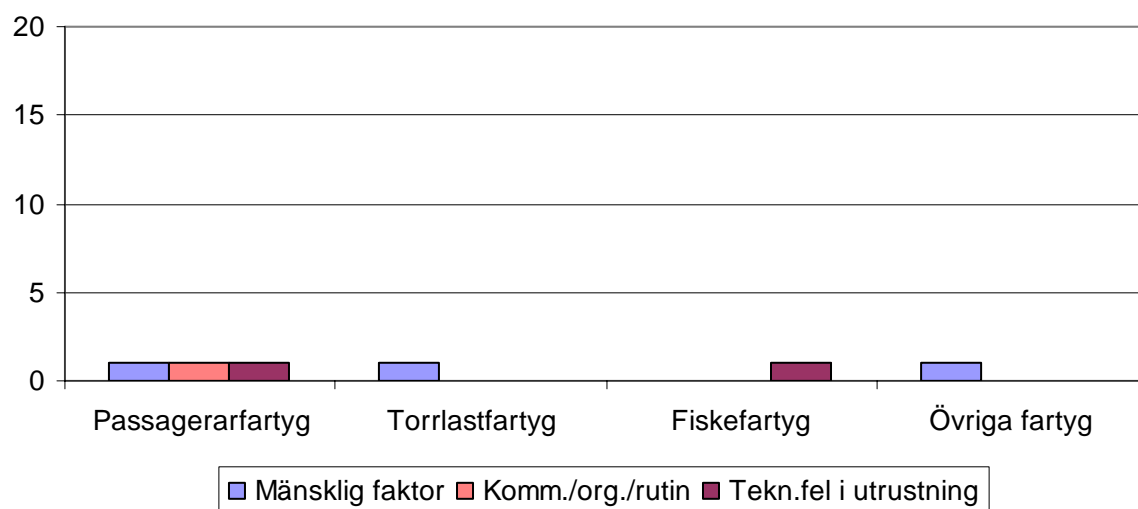
Tillbud: Vid bordning för att hämta lots fastnade lotsbåten under det bordade fartygets avbärrarlist. Då fartyget krängde över, trycktes lotsbåten ner och fick en obehagligt stor slagsida innan avbärrarlisten släppte taget. Gummiskoningen på lotsbåten gjorde sitt till för att lotsbåten fastnade.

Övriga händelser (forts.)

Fördelning efter fartygsart

Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Fiskefartyg	Övriga fartyg	Totalt
3	-	1	1	1	6
Tillbud					
-	-	-	-	1	1

Huvudsaklig orsak, fördelat på fartygsart



Innehållsförteckning

PERSONOLYCKOR	39
ARBETSSKADOR I SKEPPSTJÄNST	40
NYTT SYSTEM FR.O.M. ÅR 2002 FÖR ANMÄLAN OCH REGISTRERING AV ARBETSSKADOR.....	40
STATISTIKENS OMFATTNING OCH REGISTRERING.....	41
DATAINSAMLING.....	41
SPECIALBEARBETNINGAR.....	41
OMBORDANSTÄLLDA	42
SKADEFREKVENNS ÅREN 1995 - 2004.....	42
<i>Antal aktiva sjömän fördelade efter ålders- och bemanningsgrupp</i>	43
<i>Antal aktiva sjömän fördelade efter åldersgrupp, bemanningsgrupp samt kön</i>	43
ANTAL ANMÄLDA ARBETSSKADOR (ARBETSSOLYCKOR OCH ARBETSSJUKDOMAR) UNDER ÅREN 2000 – 2004.....	44
ARBETSSKADORNAS FÖRDELNING EFTER ARBETSSOLYCKA/ARBETSSJUKDOM OCH ARBETSTID/FRITID ÅR 2004.....	44
<i>Arbetskadornas fördelning efter kön och arbetsolycka/arbetsjukdom samt arbetstid/fritid</i>	45
ARBETSSOLYCKOR.....	46
<i>Arbetsolyckor fördelade efter bemanningsgrupp och avvikelse</i>	46
<i>Fördelning av arbetsolyckor efter ålders- och bemanningsgrupp samt kön</i>	49
ARBETSSJUKDOMAR.....	50
<i>Antal anmälda arbetsjukdomar för ombordanställda åren 2000-2004</i>	50
ARBETSSJUKDOMAR FÖRDELADE EFTER BEMANNINGSGRUPP OCH ÅLDER SAMT KÖN.....	53
YRKESFISKARE	54
ANTAL ANMÄLDA ARBETSSKADOR (ARBETSSOLYCKOR OCH ARBETSSJUKDOMAR) ÅREN 2000 – 2004.....	54
<i>Antal registrerade fiskefartyg med fartygstillstånd samt antal fiskare år 2004</i>	54
ANTAL ARBETSSOLYCKOR – FÖRDELNING EFTER AVVIKELSE.....	55
<i>Händelsebeskrivning av dödsfall</i>	55
<i>Anmälda arbetsolyckor fördelat efter åldersgrupp och trolig frånvaro</i>	56
ARBETSSJUKDOMAR.....	56
<i>Antal anmälda arbetsjukdomar för fiskare åren 2000 -2004</i>	56
<i>Arbetsjukdomar fördelade efter orsak och åldersgrupp år 2004</i>	57
PASSAGERARE	57
ANDRA OMBORDVARANDE	57

PERSONOLYCKOR

Sammanställning av rapporterade personolyckor

År 2004

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 2004.

OMBORDANSTÄLLDA	Antal
ARBETSSKADOR (arbetsolyckor och arbetssjukdomar inkl fritid ombord och fritid iland) inklusive dödsfall	266
arbetsolyckor	200
<i>därav dödsfall</i>	-
arbetssjukdomar	66
SJUKDOM/SJÄLVMORD	1
FÖRSVINNANDE	-
YRKESFISKARE	Antal
ARBETSSKADOR (arbetsolyckor och arbetssjukdomar inkl fritid ombord och fritid iland) inklusive dödsfall	16
arbetsolyckor	12
<i>därav dödsfall</i>	2
arbetssjukdomar	4
PASSAGERARE	Antal
SJUKDOM/SJÄLVMORD	9
FÖRSVINNANDE	-
PERSONSKADOR	5
<i>därav dödsfall</i>	-
ANDRA OMBORDVARANDE	Antal
PERSONSKADOR	3
<i>därav dödsfall</i>	-

Arbetsskador i skeppstjänst

Sjöfartsinspektionens utredningsenhet presenterar här statistik avseende arbetsskador i skeppstjänst år 2004 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 7 september 2005.

Nytt system fr.o.m. 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 fr.o.m. 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 har 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 avviker 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 avvikelsen. 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 arbetssjukdomsfall oberoende av sjukskrivning, men med skadedatum 1993 eller senare.

När det 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 togs i bruk 2002-04-01. 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 lejddare kan ta ut information om olyckor där lejddare 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 2004 **266** arbetskadorna i skeppstjänst (exklusive fiskare). Fördelningen var 200 arbetsolyckor (arbetstid/fritid) och 66 arbetsjukdomar. Antalet anmälda arbetsolycksfall utan sjukfrånvaro, s.k. "nollskador", vilka inte har medtagits i statistiksammanställningen, var för år 2004 **162** (år 2003 **175**). Närmare förklaring återges under avsnitt **Statistikens omfattning**.

Antalet **aktiva sjömän** var för år 2004 **13 450** (år 2003 **13 337**) (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.

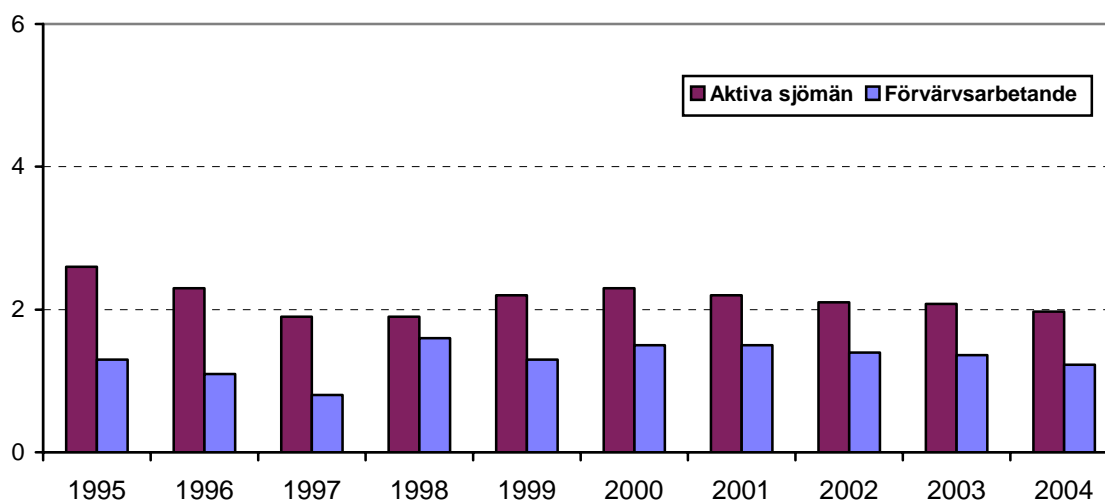
Påmönstrad personal på handels- och specialfartyg med en bruttodräktighet om minst 300 (uppgifterna hämtade från Sjömansregistret).

Befälhavare	Styrmän	Däcksmanskap	Maskinbefäl	Maskinmanskap	Ekonomipersonal	Totalt
358	650	1 338	779	619	3 039	6 783

Skadefrekvens åren 1995 - 2004

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

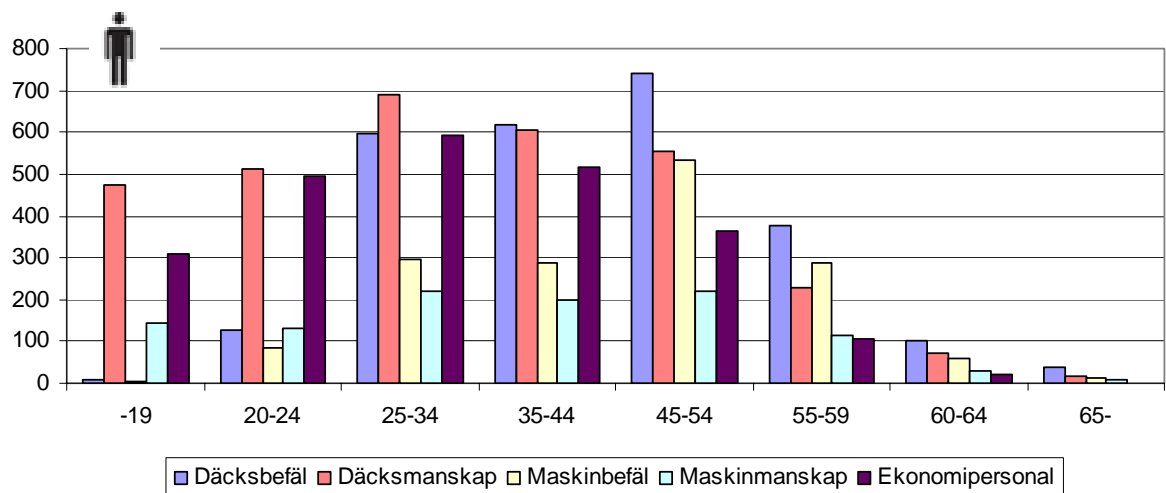
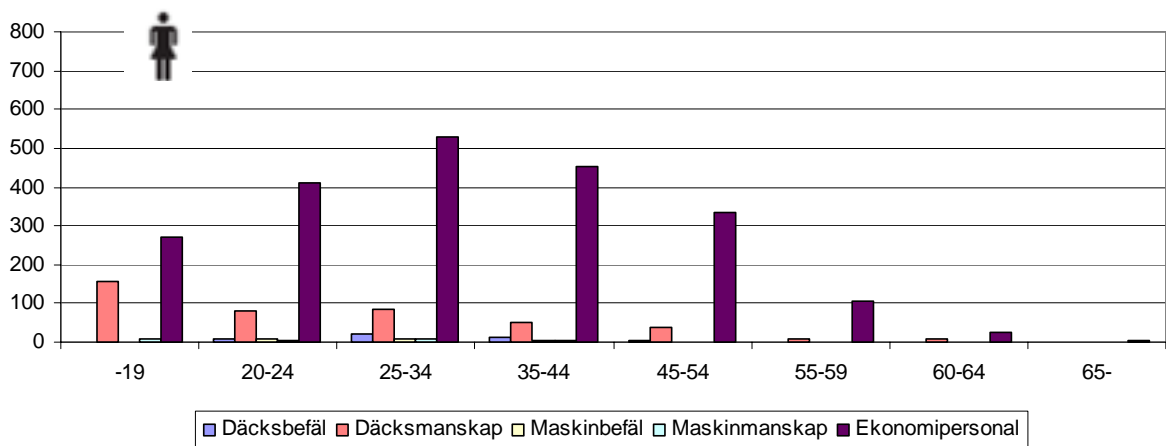
Arbetskadorna/100 aktiva sjömän - Arbetskadorna/100 förvärvsarb. i riket



Antal aktiva sjömän
fördelade efter ålders- och bemanningsgrupp

Ålder	- 19	20	25	35	45	55	60	65 -	Totalt
Bemanningsgrupp		-24	-34	-44	-54	-59	-64		
Däcksbefäl	7	134	620	633	746	378	102	37	2 657
Däcksmanskap	633	593	774	655	589	240	81	19	3 584
Maskinbefäl	4	90	305	290	535	287	58	13	1 582
Maskinmanskap	151	136	230	202	220	114	29	7	1 089
Ekonomipersonal	578	905	1 120	967	699	212	49	8	4 538
Totalt	1 373	1 858	3 049	2 747	2 789	1 231	319	84	13 450

Antal aktiva sjömän
fördelade efter åldersgrupp, bemanningsgrupp samt kön



Antal anmälda arbetsskador (arbetsolyckor och arbetssjukdomar) under åren 2000 – 2004

År	Arbets-olyckor		Arbets-sjukdomar	Totalt	Arbets-olyckor UTAN frånvaro
		därav dödsfall			
2000	217	2	63	280	203
2001	202	-	80	282	205
2002	207	2	85	292	203
2003	218	-	60	278	175
2004	200	-	66	266	162
Totalt	1 044	4	354	1 398	948

Arbetsskadornas fördelning efter arbetsolycka/arbetssjukdom och arbetstid/fritid år 2004

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

Bemannings-grupp	Arbets-olyckor		Arbets-sjukdomar	Totalt
		därav dödsfall		
Befälhavare	2	-	3	5
Styrmän	13	-	1	14
Däcksmanskap	38	-	10	48
Maskinbefäl	6	-	8	14
Maskinmanskap	29	-	8	37
Ekonomipersonal	112	-	36	148
Totalt	200	-	66	266

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



Bemannings- grupp	Arbets- olyckor	därav dödsfall	Arbets- sjukdomar	Totalt
Befälhavare	-	-	-	-
Styrmän	1	-	-	1
Däcksmanskap	1	-	-	1
Maskinbefäl	-	-	1	1
Maskinmanskap	1	-	-	1
Ekonomipersonal	63	-	25	88
Totalt	66	-	26	92



Manning	Total occupational accidents	of which deaths	Work- related diseases	Total
Masters	2	-	3	5
Mates	12	-	1	13
Deck crew	37	-	10	47
Engineers	6	-	7	13
Engine crew	28	-	8	36
Catering	49	-	11	60
Total	134	-	40	174

Arbetsolyckor

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

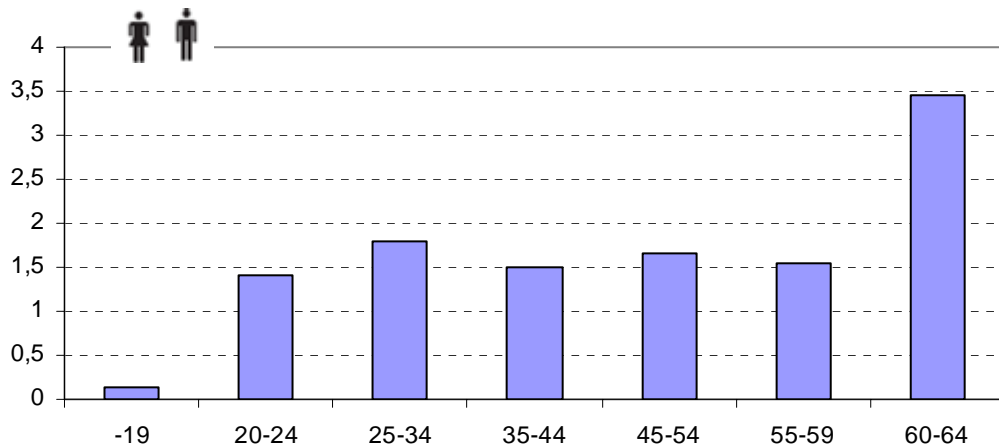
Arbetsolyckor fördelade efter bemanningsgrupp och avvikelse

Bemannings- grupp Avvikelse	Befäl- havare	Styr- män	Däcks- manskap	Maskin- befäl	Maskin- manskap	Ek.- per- sonal	Totalt
El, brand, explosion	.	.	.	1	1	1	3
Läckage, utströmning	.	.	.	1	2	3	6
Ras, fall, bristning av material	.	2	3	.	3	4	12
Förlorad kontroll över maskin	.	.	2	1	4	3	10
Förlorad kontroll över fordon, transportmedel	.	2	2	2	3	6	15
Förlorad kontroll över handverktyg, redskap	.	.	3	.	4	3	10
Förlorad kontroll över hanterat föremål	.	1	7	1	2	23	34
Fall av person	2	5	8	.	3	40	58
Kropps rörelse utan fysisk överbelastning	.	.	3	.	3	5	11
Kropps rörelse med fysisk överbelastning	.	1	6	.	3	17	27
Fysiskt våld, angrepp, traumatisk upplevelse	.	.	1	.	1	6	8
Övrigt, oklart	.	2	3	.	.	1	6
Totalt	2	13	38	6	29	112	200

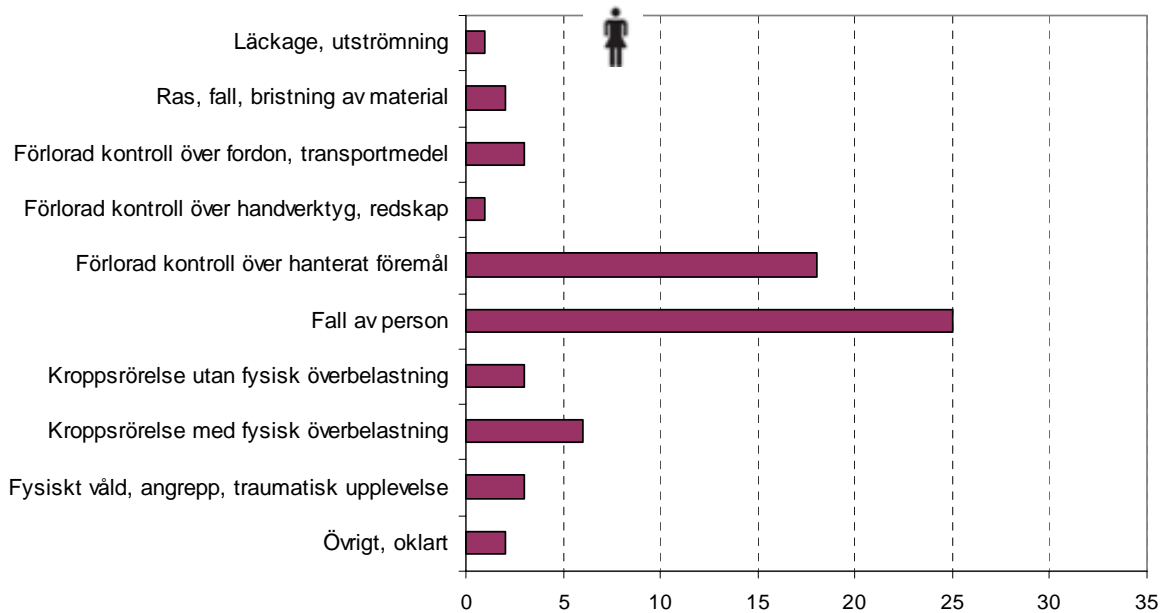
Antal aktiva sjömän – antal arbetsolyckor fördelade i åldersgrupp

Ålder	- 19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-59	60-64	65 -	Totalt
Antal aktiva sjömän	1 373	1 858	3 049	2 747	2 789	1 231	319	84	13 450
Antal arbetsolyckor	2	26	55	41	46	19	11	-	200

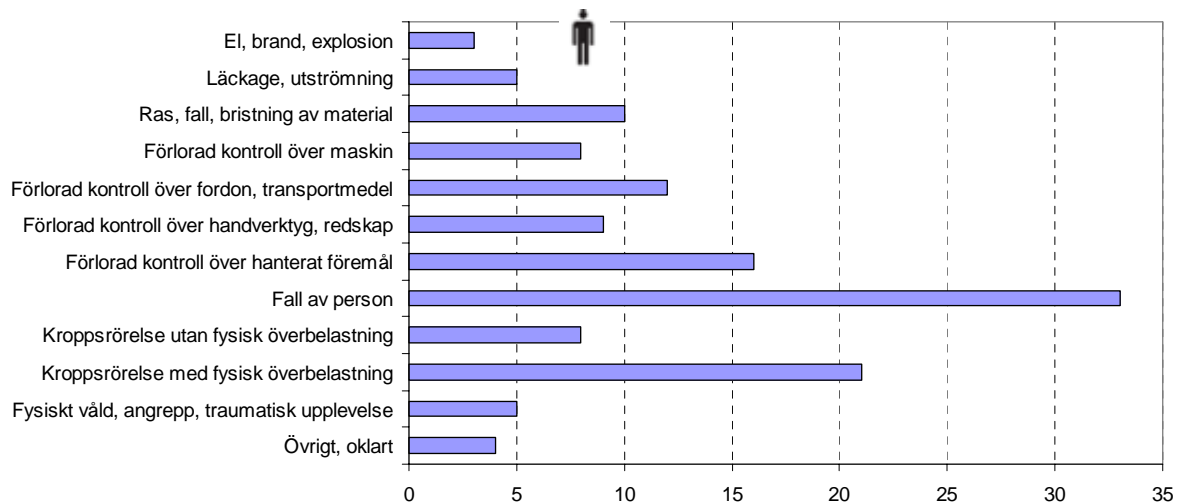
Antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän, fördelade i åldersgrupp



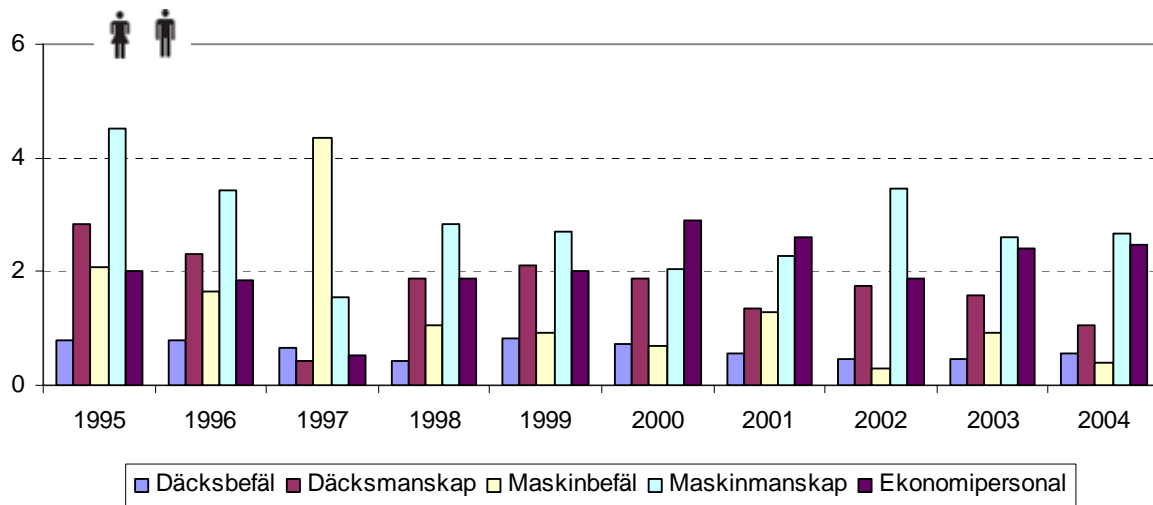
Arbetsolyckornas fördelning efter avvikelse och kön, (kvinnor)



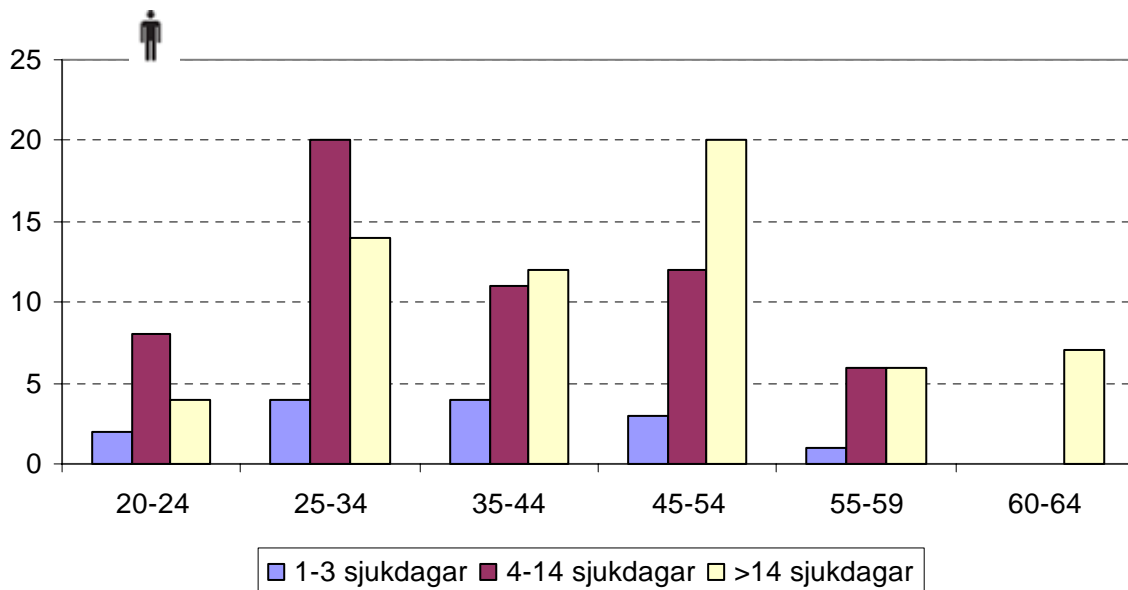
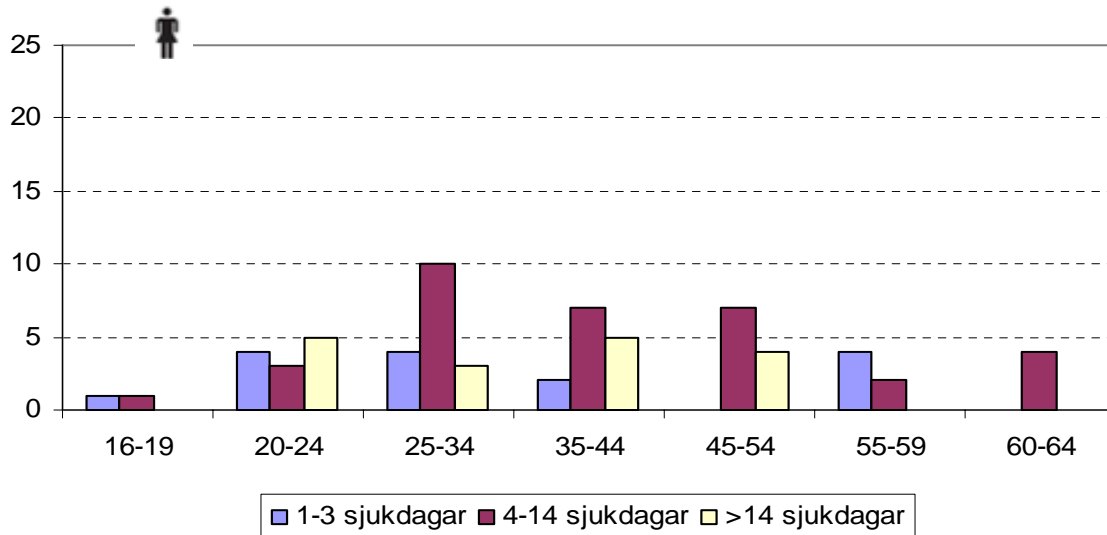
Arbetsolyckornas fördelning efter avvikelse och kön, (män)



Skadefrekvens åren 1995 – 2004, antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän



Anmälda arbetsolyckor fördelat efter åldersgrupp och kön samt trolig frånvaro



Fördelning av arbetsolyckor efter ålders- och bemanningsgrupp samt kön



Ålder	- 19	20 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55- 59	60 - 64	65 -	Totalt
Bemanningsgrupp									
Befälhavare	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Styrmän	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Däcksmanskap	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Maskinbefäl	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maskinmanskap	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Ekonomipersonal	2	11	15	14	11	6	4	-	63
Totalt	2	12	17	14	11	6	4	-	66

Fördelning av arbetsolyckor efter ålders- och bemanningsgrupp samt kön



Ålder	- 19	20 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55- 59	60 - 64	65 -	Totalt
Bemanningsgrupp									
Befälhavare	-	-	1	-	1	-	-	-	2
Styrmän	-	1	4	2	3	1	1	-	12
Däcksmanskap	-	6	5	8	11	6	1	-	37
Maskinbefäl	-	-	1	3	2	-	-	-	6
Maskinmanskap	-	4	10	1	6	4	3	-	28
Ekonomipersonal	-	3	17	13	12	2	2	-	49
Totalt	-	14	38	27	35	13	7	-	134

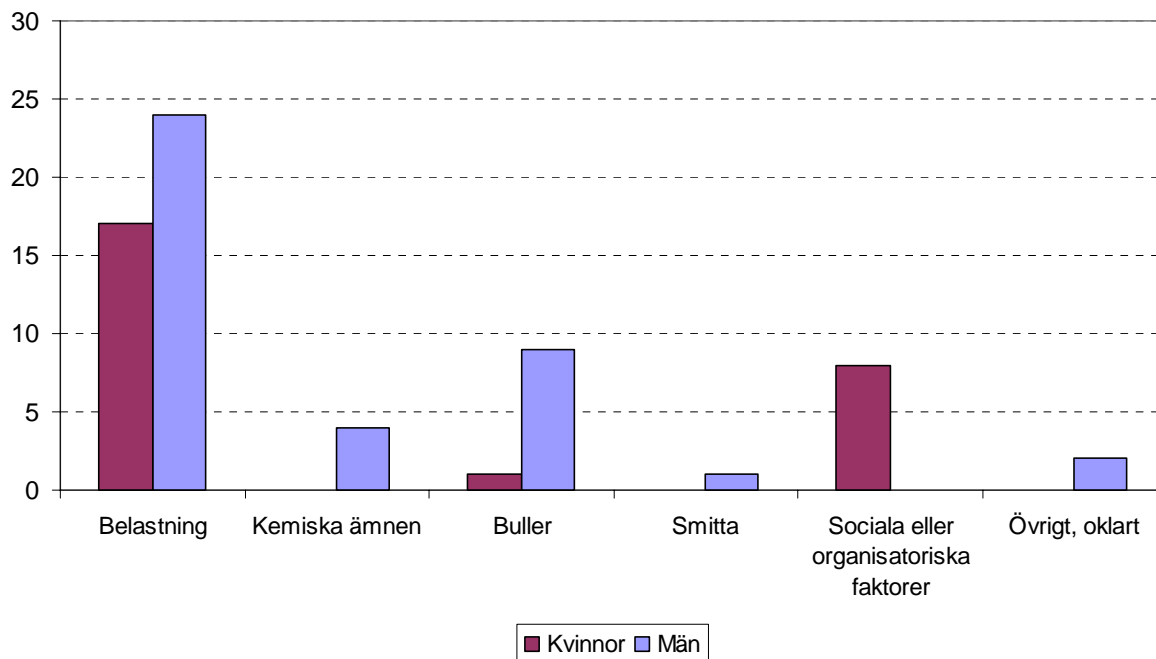
Arbetssjukdomar

Antal anmälda arbetssjukdomar för ombordanställda åren 2000-2004

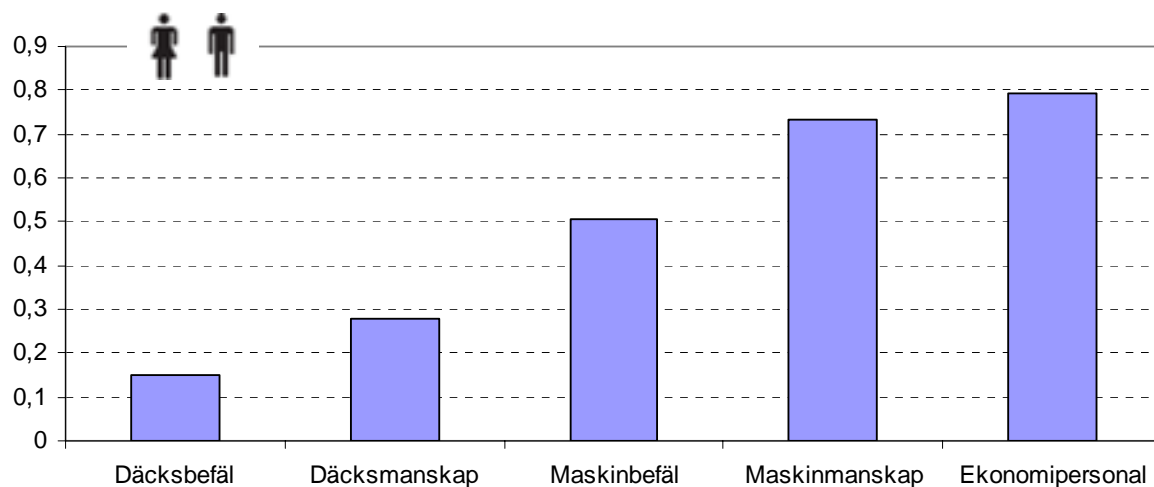
År	2000	2001	2002	2003	2004
Orsak					
Belastningsfaktorer	39	48	59	35	41
Kontakt med kemiska ämnen	10	13	7	8	4
Vibrationer	-	-	-	1	
Buller	8	10	10	11	10
Smitta	-	-	-	-	1
Sociala eller organisatoriska faktorer	3	4	8	3	8
Övrigt, oklart	3	5	1	2	2
Totalt	63	80	85	60	66



Arbetssjukdomar, fördelning efter orsak och kön



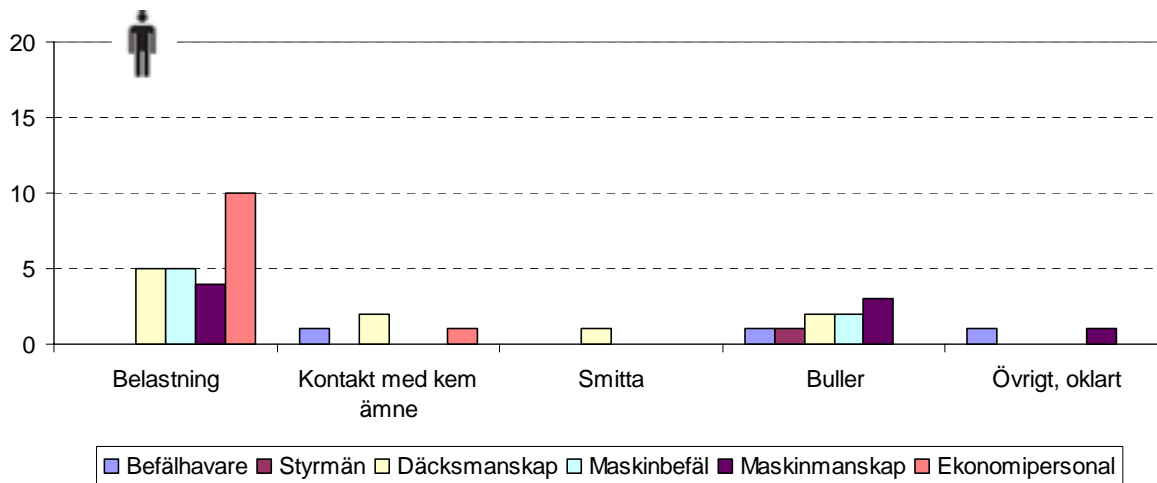
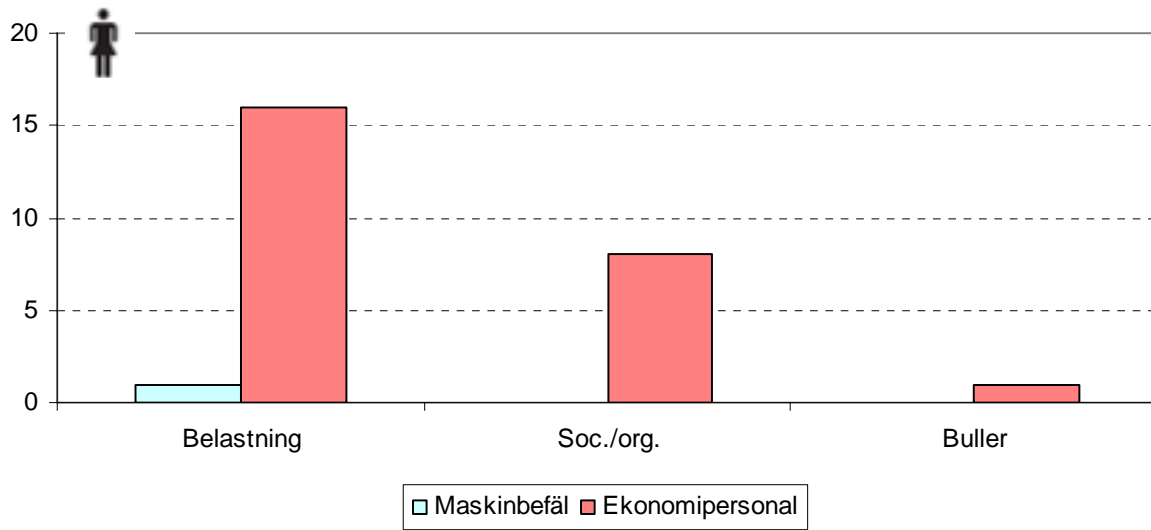
Skadefrekvens – antal arbetssjukdomar/100 aktiva sjömän



Arbetssjukdomar fördelade efter orsak och bemanningsgrupp

Bemanningsgrupp	Orsak							Totalt
	Belastningsfaktorer	Kontakt med kemiska ämnen	Buller	Smitta	Sociala/organisatoriska faktorer	Övrigt		
Befälhavare	-	1	1	-	-	1	3	
Styrmän	-	-	1	-	-	-	1	
Däcksmanskap	5	2	2	1	-	-	10	
Maskinbefäl	6	-	2	-	-	-	8	
Maskinmanskap	4	-	3	-	-	1	8	
Ekonomipersonal	26	1	1	-	8	-	36	
Totalt	41	4	10	1	8	2	66	

Anmälda arbetssjukdomar efter bemanningsgrupp, orsak samt kön



Arbetssjukdomar fördelade efter bemanningsgrupp och ålder samt kön



Bemanningsgrupp	Befälhavare	Styrmän	Däcksmanskap	Maskinbefäl	Maskinmanskap	Ekonomipersonal	Totalt
Ålder							
- 19	-	-	-	-	-	-	-
20 - 24	-	-	-	-	-	2	2
25 - 34	-	-	-	-	-	2	2
35 - 44	-	-	-	1	-	4	5
45 - 54	-	-	-	-	-	5	5
55 - 59	-	-	-	-	-	5	5
60 - 64	-	-	-	-	-	6	6
65 -	-	-	-	-	-	1	1
Totalt	-	-	-	1	-	25	26



Bemanningsgrupp	Befälhavare	Styrmän	Däcksmanskap	Maskinbefäl	Maskinmanskap	Ekonomipersonal	Totalt
Ålder							
- 19	-	-	-	-	-	-	-
20 - 24	-	-	-	-	-	1	1
25 - 34	-	-	2	-	-	1	3
35 - 44	-	-	1	-	1	2	4
45 - 54	1	-	2	1	2	3	9
55 - 59	1	-	2	2	2	1	8
60 - 64	1	1	3	4	3	3	15
65 -	-	-	-	-	-	-	-
Totalt	3	1	10	7	8	11	40

Yrkesfiskare

Antal anmälda arbetsskador (arbetsolyckor och arbetssjukdomar) åren 2000 – 2004

År	Arbets- olyckor	därav dödsfall	Arbets- sjukdomar	Totalt
2000	15	2	1	16
2001	16	2	3	19
2002	14	1	3	17
2003	8	2	7	15
2004	12	2	4	16
Totalt	65	9	18	83

Under år 2004 anmäldes 12 arbetsolyckor och 4 arbetssjukdomar. Två fiskare har omkommit, en man i samband med LISTER's kollision och förlisning och en man som föll överbord från VÄSTBRIS se händelsebeskrivning. Fördelningen mellan könen av de inrapporterade arbetsskadeanmälningarna var 1 kvinna och 15 män.

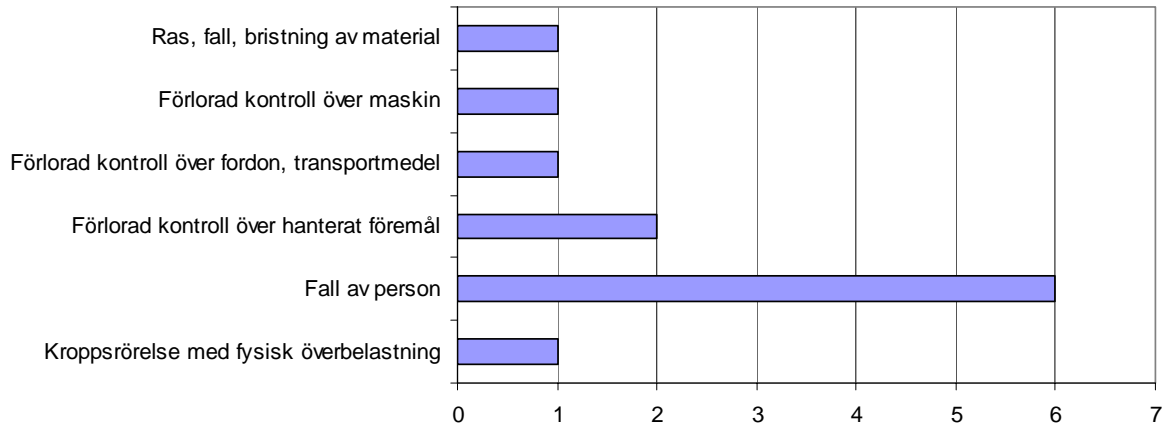
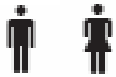
Fem fiskefartyg har förlist under åren 2000 – 2004, **tre fiskare** har omkommit i samband med två av förlisningarna.

Antal registrerade fiskefartyg med fartygstillstånd samt antal fiskare år 2004

Uppgifterna hämtade från Fiskeriverket

Fartygsstorlek	- 12 m	12 - 24 m	24 m -
Antal fiskefartyg	1 290	225	82
Antal fiskare	960	473	480

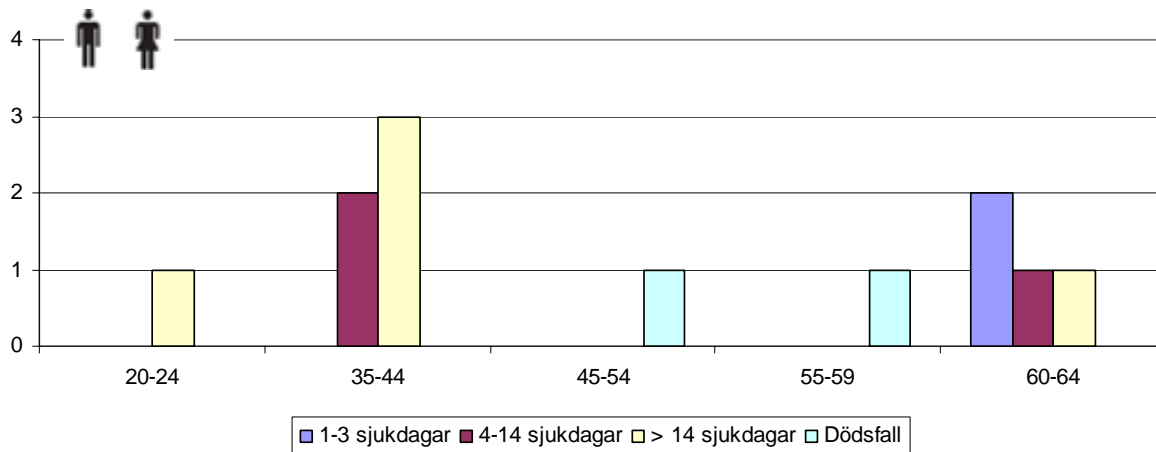
Antal arbetsolyckor – fördelning efter avvikelse



Händelsebeskrivning av dödsfall

Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet. /Nr Fartygets namn Byggnadsmat. Brutto Byggnadsår	Händelsebeskrivning
2004-01-28 0216 Till sjöss	SHPB LISTER Trä 29 1958	Fiskefartyget LISTER (L) körde in i styrbordssidan på KENYA (K) som låg och trålade. Vakhavande på L gjorde inget för att undvika kollisionen. Han omkom och kunde därför inte ge någon förklaring till utebliven undanmanöver. L's besättning försökte klättra över till K. Två lyckades men den tredje föll i vattnet. De två fartygen skildes åt då L's motor gick fram. Ansträngningar gjordes att bärga mannen i vattnet då L plötsligt girade runt och styrde mot K igen. Den nödstälde mannen klämdes till döds mellan fartygen. Strax därefter sjönk L.
2004-06-01 2300 Fiske	SFB-6417 VÄSTBRIS Trä - 1980	Under fiske föll den ende ombordvarande i vattnet. En räddningshelikopter återfann mannen avliden. Orsak har inte gått att fastställa.

Anmälda arbetsolyckor fördelat efter åldersgrupp och trolig frånvaro



Arbetssjukdomar

Antal anmälda arbetssjukdomar för fiskare åren 2000 -2004



Orsak	År	2000	2001	2002	2003	2004
Belastningsfaktorer		1	2	3	6	4
Kontakt med kemiska ämnen		-	-	-	-	-
Buller		-	1	-	-	-
Övrigt		-	-	-	1	-
Totalt		1	3	3	7	4

Under år 2004 anmäldes **4** arbetssjukdomar. I samtliga fall har belastningsfaktorer angivits som orsak.

Arbetssjukdomar fördelade efter orsak och åldersgrupp år 2004



Orsak	Belastningsfaktorer	Kontakt med kemiska ämnen	Buller	Övrigt	Totalt
Ålder					
35 - 44	1	-	-	-	1
45 - 54	3	-	-	-	3
Totalt	4	-	-	-	4

Passagerare

Fördelning efter fartygsart

Fartygsart	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Dödsfall (sjukdom/självmord)*)	9	-	-	-	9
Försvinnande**)	-	-	-	-	-
Personskada	4	-	-	1	5

*) Samtliga 9 dödsfallen var av naturliga orsaker

***) Vid försvinnanden kan självmord inte uteslutas

Andra ombordvarande

Fartygsart	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Personskada	1	-	1	1	3