

SJÖFARTSVERKETS MEDDELANDEN

Nr 1 2007

Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor
och tillbud samt personolyckor i svenska handels-
och fiskefartyg

År 2006



Sjöfartsinspektionen
Utredningsenheten

Omslag: Torrlastfartyget SKAGERN kolliderade med containerfartyget SAMSKIP COURIER, Antigua & Barbuda, utanför Hull, Storbritannien 7 juni 2006.

Foto: MAIB

Luffartsverkets Repro & Tryck, Norrköping

SJÖFARTSVERKETS MEDDELANDEN

Nr 1 2007

Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor
och tillbud samt personolyckor i svenska handels-
och fiskefartyg

År 2006

Innehållsförteckning, del 1

SAMMANSTÄLLNING AV FARTYGSOLYCKOR OCH TILLBUD MED SVENSKA HANDELS- OCH FISKEFARTYG FÖR ÅR 2006	4
ALLMÄNT	4
SJÖOLYCKSSYSTEMET - SOS	4
TILLBUD	4
AVVIKELSERAPPORTERINGSSYSTEM (INSJÖ)	4
UPPFÖLJNING AV REKOMMENDATIONER	5
DEFINITION AV ORSAKSINDELNING	5
DEFINITION AV REDOVISNING AVSEENDE GRUPPEN <i>KOLLISION MELLAN FARTYG</i>	6
HAVERIRAPPORTER	6
SAMTLIGA UTGIVNA HAVERIRAPPORTER FÖR HAVERIER SOM INTRÄFFAT UNDER ÅR 2006	6
ANTAL RAPPORTERADE FARTYGSOLYCKOR OCH TILLBUD ÅREN 1997 - 2006, FÖRDELNING EFTER TYP AV HÄNDELSE	7
ANTAL REGISTRERADE FARTYG SAMT ANTAL RAPPORTERADE OLYCKOR OCH TILLBUD ÅREN 1997 - 2006	8
ANTAL OLYCKOR OCH TILLBUD ÅREN 2002 - 2006, FÖRDELNING EFTER FARTYGSART	8
ANTAL SVENSKREGISTRERADE FARTYG ÅREN 2002 - 2006, FÖRDELNING EFTER FARTYGSART	9
ANTAL SVENSKREGISTRERADE FARTYG, FÖRDELNING EFTER BRUTTO, ÅREN 2002 - 2006	9
ANTAL AKTIVA SJÖMÄN ÅREN 2002- 2006	9
SVENSKREGISTRERADE FARTYG, FÖRDELNING EFTER FARTYGSART ÅREN 2002 - 2006	10
ANTAL AKTIVA SJÖMÄN ÅR 2006	10
ANTAL SVENSKREGISTRERADE FARTYG ÅR 2006	11
HÄNDELSESNAS FÖRDELNING EFTER TYP AV HÄNDELSE OCH FARTYGSART ÅR 2006	12
RAPPORTERADE HÄNDELSESNAS - FÖRDELNING EFTER HÄNDELSENS KARAKTÄR	13
FÖRLISTA FARTYG ÅR 2006	14
HÄNDELSEBESKRIVNING - FÖRLISTA FARTYG	14
ALLVARLIGA OLYCKOR	17
<i>Händelsebeskrivning - allvarliga olyckor</i>	17
<i>Allvarliga olyckor åren 2002 - 2006, fördelning efter typ av händelse</i>	19
OLYCKOR OCH TILLBUD - FÖRDELNING EFTER FARVATTENTYP	20
OLYCKORNAS/TILLBUDENS FÖRDELNING EFTER TYP AV HÄNDELSE OCH LAST/NYTTJANDE	21
OLYCKORNAS/TILLBUDENS FÖRDELNING EFTER TYP AV HÄNDELSE, FARTYGENS BRUTTO SAMT BYGGNADSÅR	22
FÖRDELNING EFTER ORSAKSINDELNING	24
<i>Fördelning av "Yttre faktorer" efter typ av händelse</i>	24
<i>Fördelning av faktorn "Fartygets konstruktion" efter typ av händelse</i>	25
<i>Fördelning av faktorn "Tekniskt fel på utrustning" efter typ av händelse</i>	26
<i>Fördelning av faktorn "Handhavande/utformning av utrustning" efter typ av händelse</i>	27
<i>Fördelning av faktorn "Last/säkring" efter typ av händelse</i>	28
<i>Fördelning av faktorn "Kommunikation/organisation/rutin" efter typ av händelse</i>	29
<i>Fördelning av faktorn "Mänsklig faktor" efter typ av händelse</i>	30
<i>Fördelning av "Annan känd orsak/okänt" efter typ av händelse</i>	31
BRAND/EXPLOSION	32
GRUNDSTÖTNING	35
KOLLISION MED ANNAT FÖREMÅL	39
KOLLISION MELLAN FARTYG	42
LASTFÖRSKJUTNING	47
LÄCKAGE/KANTRING/VÄDERSKADA	48
MASKINHAVERI	50
UTSLÄPP	52

ÖVRIGA HÄNDELSER	52
<i>Händelsebeskrivning</i>	53
INSJÖ ÅR 2006	54
SAMMANSTÄLLNING AV TOTALT INRAPPORTERADE OLYCKOR, OLYCKSTILLBUD SAMT AVVIKELSER TILL INSJÖ T.O.M. 2006-12-31.....	54

PERSONOLYCKOR, se del 2

Fartygsolyckor och tillbud

Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud

År 2006



Sammanställning av fartygsolyckor och tillbud med svenska handels- och fiskefartyg för år 2006

Allmänt

Sjöfartsinspektionens utredningsenhet redovisar i detta meddelande statistik och kommentarer avseende till inspektionen rapporterade olyckor och tillbud inträffade under år 2006 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 sjöfartsinspektionsområden samt kustbevakning och polis.

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 e-mail inspektion@sjofartsverket.se, telefon växel 011- 19 10 00, fax 011 - 23 99 34.

SjöOlycksSystemet - SOS

De flesta fartygsuppgifterna i SOS hämtas från SjöfartsInspektionsTillsynsSystem (SITS), utvecklat av Sjöfartsverket. SOS är en av Sjöfartsverket egenutvecklad webbapplikation.

Utredningsenheten rapporterar till IMO¹ samtliga *allvarliga olyckor* inklusive *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 tillbudsrapporter till myndigheten 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 i tabell- och diagramform.

Avvikelserapporteringssystem (Insjö)

Sjöfartsinspektionen, i samarbete med Sveriges Redareförening, SWEREF och de sjöfackliga organisationerna, har utvecklat ett avvikelserapporteringssystem (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 samt

¹ International Maritime Organization

² Helsingfors Kommissionen

databashantering. Materialet kan användas för 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 sina utarbetade haverirapporter. 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 halvårsvis gör en sammanställning av i haverirapporterna utfärdade rekommendationer. Sammanställningen sänds till berörda rederier och internt inom Sjöfartsverket enligt en sändlista. När återrappor-tering 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*. Ordet ”orsak” kan i det här sammanhanget läsas som ”faktor”, d.v.s. kopplingen mellan förutsättning och resultat är lite lösare. Detta ger vissa fördelar bl.a. avseende utfärdande av rekommendationer. 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 ”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. Redovisningen i sammanställningen fokuseras endast på svenskregistrerade handels- och fiskefartyg.

Haverirapporter

Vissa principiellt intressanta sjöolyckor utmärks i haverirapporter som utformas enligt internationell praxis. En rapport inleds med en sammanfattning som följs av faktaredovisning, händelseförlopp samt skadebeskrivning. Därefter följer en analys av händelsen och förslag till åtgärder i anledning av olyckan.

Haverirapporterna finns tillgängliga på vår hemsida – www.sjofartsverket.se – Sjöfartsinspektionen – Olyckor & tillbud – Haverirapporter samling. Här redovisas årsvis samtliga utgivna haverirapporter med svenskregistrerade handels- och fiskefartyg samt händelser med utländska handels- och fiskefartyg som inträffat i svenska farvatten.

Samtliga utgivna haverirapporter för haverier som inträffat under år 2006

Händesdatum	Fartygsnamn	Fartygsart	Typ av händelse
2006-01-17	HAVET	Fiskefartyg	Grundstötning och förlisning
2006-01-20	NORDSKÄR	Bogser- och bärgningsfartyg	Kantring
2006-02-25	TOR FLANDRIA	Rorofartyg	Kollision med bro
2006-03-04	PANDION	Kemikaliefartyg	Grundstötning
2006-07-21	GERDA GEFLE	Passagerarfartyg	Grundstötning
2006-10-22	ATLANTIC COMPANION	Rorofartyg	Maskinhaveri/ grundstötning
2006-10-25	EROS	Fiskefartyg	Kollision med COB-fartyget VISTEN, Nederländerna
2006-11-16	SAGA SPRAY Ang. tillrättaläggande	Bulkfartyg, Hong Kong	Personskada
2006-12-09	MARINA AV HÖNÖ	Fiskefartyg	Grundstötning/ förlisning
2006-12-27	STOC REGINA	Oljetankfartyg	Personskada

Antal rapporterade fartygsolyckor och tillbud åren 1997 - 2006, fördelning efter typ av händelse

För varje fartygsolycka anges endast initialhändelse och **inte** eventuella konsekvenshändelser. Händelser som inte kan hänföras till ett haveritillfälle redovisas under gruppen **Övriga händelser**.

Personolycksfall och Sjukdom/självmod/försvinnande redovisas i avsnittet **PERSON-OLYCKOR**.

Typ av händelse ⁴	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Totalt
Brand	9	20	12	15	14	11	11	13	16	6	127
Grundstötning ⁵	58	48	54	42	38	39	25	30	23	27	384
Kollision med annat föremål	32	17	14	11	19	12	9	9	15	8	146
Kollision mellan fartyg	34	21	16	19	20	25	23	21	12	23	214
Last-förskjutning ⁶	-	1	2	3	0	3	2	1	1	0	13
Läckage	12	17	9	10	6	3	8	13	6	7	91
Maskinhaveri	20	21	17	18	22	22	28	24	35	18	225
Utsläpp	2	4	4	3	4	1	2	8	2	0	30
Övriga händelser	7	11	8	8	5	2	8	6	4	5	64
Totalt	174	160	136	129	128	118	116	125	114	94	1294
Tillbud ⁷	132	42	10	11	12	15	15	8	8	8	261
Totalt inkl. tillbud	306	202	146	140	140	133	131	133	122	102	1555

Datauttaget skedde den 20 april 2007. Ytterligare händelser kan ha inrapporterats till utredningsenheten efter tidpunkten för datauttaget.

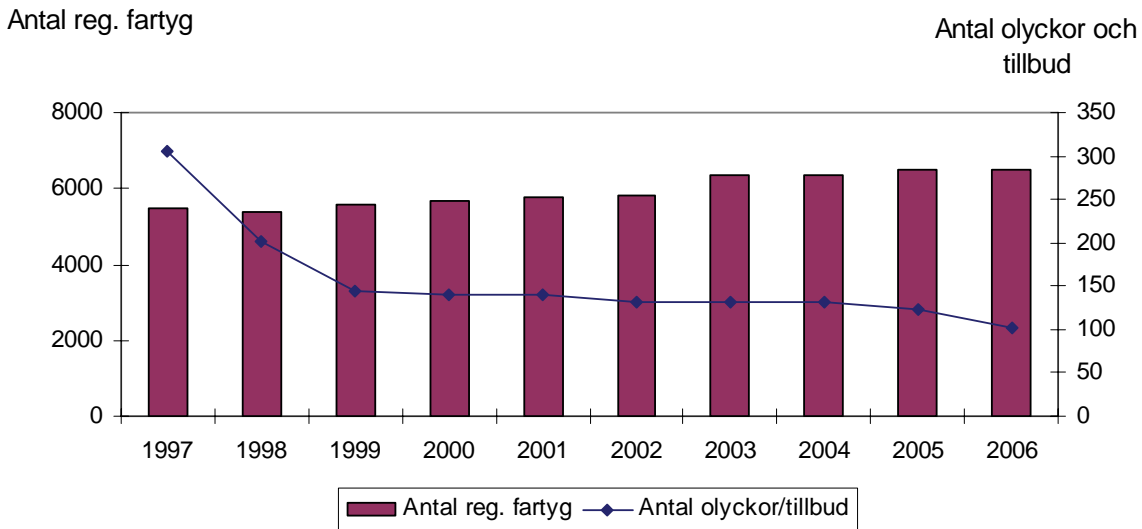
⁴ Fr.o.m. 2005 års händelser redovisas gruppen "Typ av händelse" sorterade i bokstavsordning.

⁵ Införandet av ISM-koden och användningen av elektroniska hjälpmedel såsom AIS och elektroniska sjökort har utvecklats starkt under tidsperioden. Detta kan vara en möjlig förklaring till den positiva nedgången av antalet grundstötningar och kollisioner mellan fartyg. Sambandet är emellertid inte verifierat.

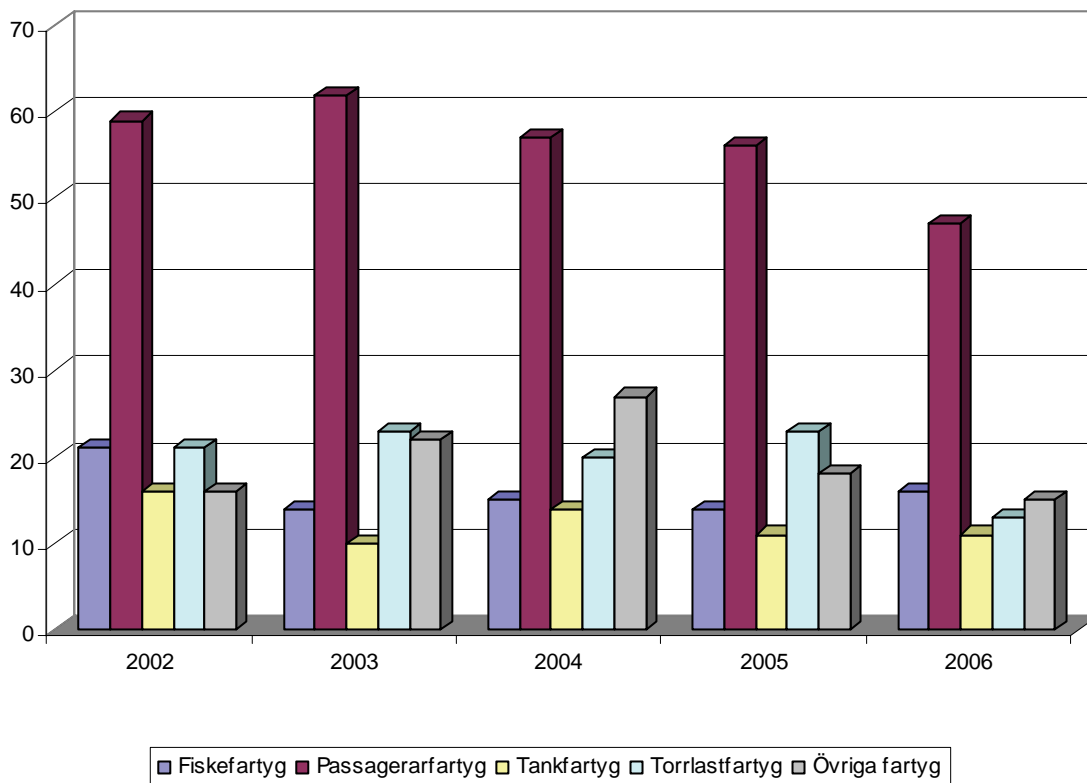
⁶ Händelsetyp fr.o.m. 1998, händelserna har tidigare redovisats i gruppen Läckage/kantring/väderskada.

⁷ Under åren 1997 och 1998 rapporterades till utredningsenheten 119 respektive 25 tillbud som inträffade vid arbete i samband med byggandet av Öresundsbron. Tillbudet 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 registrerade fartyg samt antal rapporterade olyckor och tillbud åren 1997 – 2006⁸

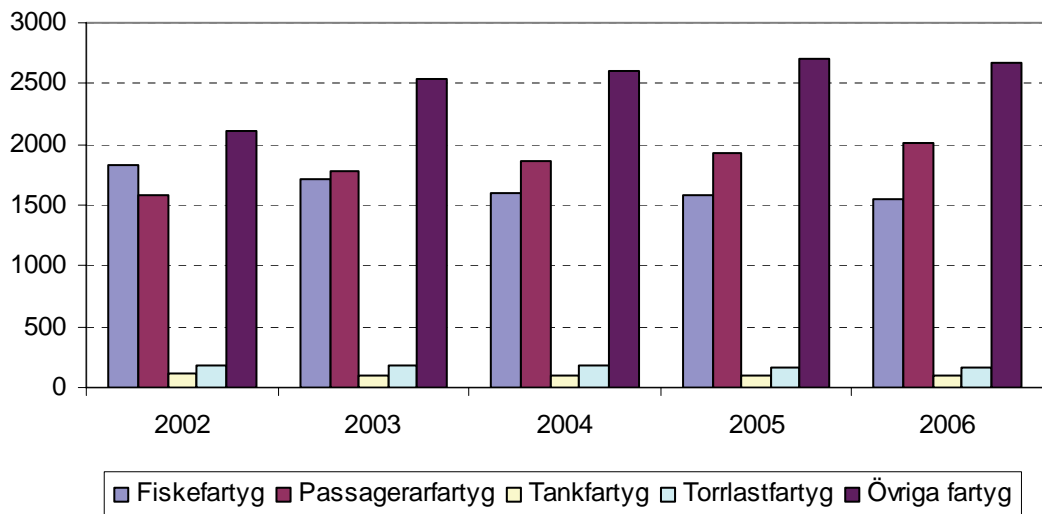


Antal olyckor och tillbud åren 2002 – 2006, fördelning efter fartygsart

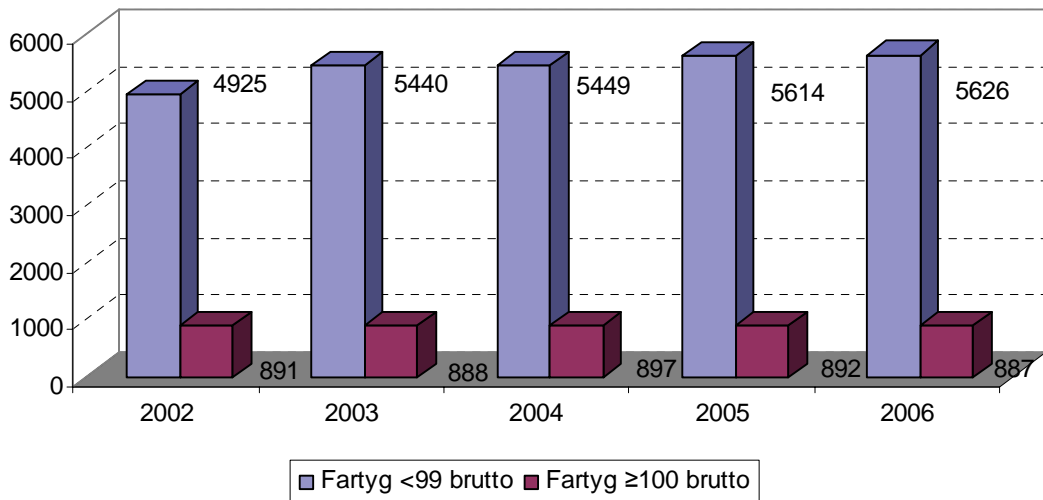


⁸ Under åren 1997 och 1998 rapporterades till utredningsenheten 119 respektive 25 tillbud som inträffade vid arbete i samband med byggandet av Öresundsbron. Tillbudena har enligt uppgift förorsakats av den så kallade tryckvågen från ett höghastighetsfartyg då detta framförts med hög fart förbi olika byggarbetsplatser. Även annan verksamhet i samband med brobygget har störts.

Antal svenskregistrerade fartyg åren 2002 – 2006, fördelning efter fartygsart



Antal svenskregistrerade fartyg, fördelning efter brutto, åren 2002 – 2006



Antal aktiva sjömän åren 2002- 2006

Antal/År	2002	2003	2004	2005	2006
Aktiva sjömän	13 789	13 337	13 450	13 268	13 391

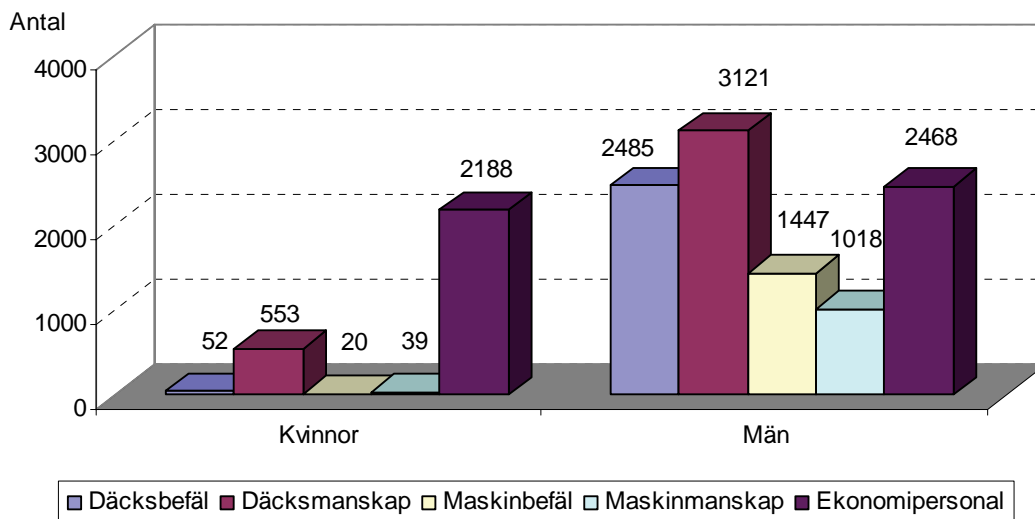
Svenskregistrerade fartyg, fördelning efter fartygsart åren 2002 – 2006

Fartygsart	2002	2003	2004	2005	2006
Fiskefartyg ⁹	1 822	1 715	1 597	1 589	1 551
därav >20 brutto	289	280	281	274	270
Passagerarfartyg ¹⁰	1 584	1 781	1 861	1 931	2 019
Tankfartyg	111	104	102	102	105
Torrlastfartyg	185	186	176	173	169
Övriga fartyg ¹¹	2 114	2 542	2 610	2 711	2 669
Totalt	5 816	6 328	6 346	6 506	6 513

Antal aktiva sjömän år 2006

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 2006-01-01).

Antal aktiva sjömän år 2006 – fördelning efter bemanningsgrupp och kön



⁹ Här anges de fiskefartyg som innehar **fartygstillstånd** hos Fiskeriverket. 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.

¹⁰ Ökningen av antalet fartyg kan till stor del förklaras med att en komplettering skett i SjöfartsInspektionens TillsynsSystem (SITS) beträffande fartyg för befordran med högst 12 passagerare.

¹¹ En genomgång av registrerade fartyg under rubriken Övriga fartyg föranledde en komplettering i SITS under år 2003.

Antal svenskregistrerade fartyg år 2006

Uppgifterna hämtade från SjöfartsInspektionens TillsynsSystem (SITS), samt från Fiskeriverket.

Fördelning efter fartygsart och brutto

Brutto Fartygsart	- 19	20-99	100-499	500-999	1000-4999	5000-9999	10000 -	Totalt
Fiskefartyg	1 281	164	94	12	-	-	-	1 551
Passagerarfartyg	1 316	439	205	17	4	6	32	2 019
Tankfartyg	1	20	14	1	22	25	22	105
Torrlastfartyg	6	37	29	3	28	11	55	169
Övriga fartyg	1 943	419	243	34	24	6	-	2 669
Totalt	4 547	1 079	585	67	78	48	109	6 513

Klassificering av fartygsart enligt nedan angiven fartygsbeskrivning:

Fiskefartyg

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

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

Övriga fartyg

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

Händelsernas fördelning efter typ av händelse och fartygsart år 2006

Under år 2006 rapporterades till Sjöfartsverket 102 händelser (olyckor och tillbud) med svenska fartyg, därav fem (5) fartyg med totaltförlust. Se avsnitt Händelsebeskrivning - förlista fartyg.

Typ av händelse	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg ¹²	Totalt
Brand	2	4	-	-	-	6
Grundstötning	3	18	2	1	3	27
Kollision med annat föremål	1	5	-	1	1	8
Kollision mellan fartyg	2	9	3	5	4	23
Lastförskjutning	-	-	-	-	-	-
Läckage	3	1	-	2	1	7
Maskinhaveri	3	4	5	3	3	18
Utsläpp	-	-	-	-	-	-
Övriga händelser	-	2	-	-	3	5
Totalt	14	43	10	12	15	94
Tillbud	2	4	1	1	-	8
Totalt inkl. tillbud	16	47	11	13	15	102

¹² Övriga fartyg, se sidan 10, klassificering av fartygsart enligt angiven fartygsbeskrivning

Rapporterade händelser - fördelning efter händelsens karaktär

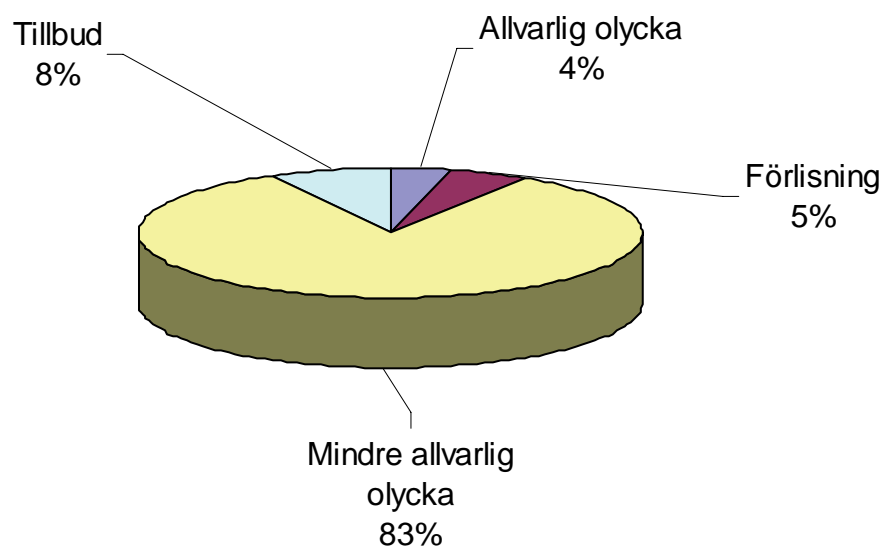
Figuren nedan visar fördelning i % av det totala antalet händelser. Gradering av händelsens karaktär bedöms efter samma kriterier som används av IMO (International Maritime Organization).

Förlisning - totalförlust eller att fartyget avskrivits som totalförlust (kondemnering).

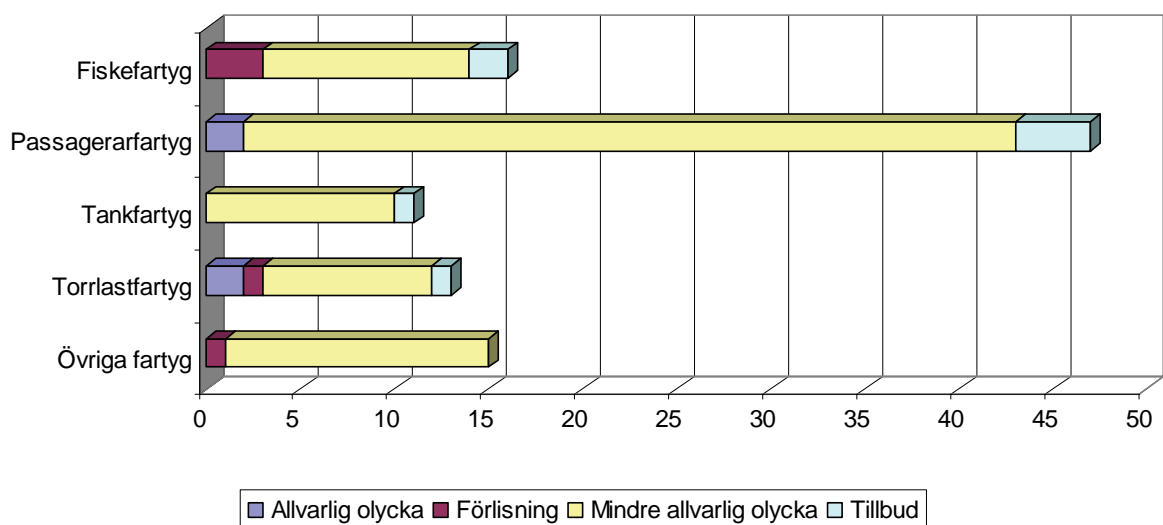
Allvarlig olycka - huvudregeln är att fartyget bedömts som ej sjövärdigt och/eller att person omkommit eller erhållit svår kroppsskada som en följd av sjöolyckan.

Mindre allvarlig olycka - övriga olyckor.

Tillbud - en "nästan-olycka" som avvärjs med en extra ordinär åtgärd.



Händelsens karaktär – fördelning i antal efter fartygsart år 2006



Förlista fartyg år 2006

Förlisning – totalförlust eller att fartyget avskrivits som totalförlust (kondemnering). Under år 2006 rapporterades fem (5) förlisningar; ett rorofartyg, tre fiskefartyg samt ett bogserfartyg. Fyra besättningsmän omkom i samband med förlisningarna.

- Rorofartyget kantrade och sjönk i hårt väder. Samtliga i besättningen hamnade i sjön, två besättningsmän omkom, två skadades svårt.
- Fiskefartyget grundstötte, kantrade och sjönk. En besättningsman omkom.
- Fiskefartyget kolliderade med ett annat fartyg. Fartyget avskrivet som totalförlust (kondemnering).
- Fiskefartyget kom för nära ett skär, grundstötte och sjönk. Besättningen räddades av tillskyndande lotsbåt.
- Under bogsering kantrade bogserfartyget och sjönk med befälhavaren ombord. Tillkallad dykare fick upp befälhavaren och HLR påbörjades. Befälhavaren avled dagen efter.

Händelsebeskrivning - förlista fartyg

Torrlastfartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Namn Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Händelsebeskrivning
2006-11-01	SLNK FINNBIRCH Stål 1978 <i>Ombyggnadsår</i> 1997	15 396	Fartyget kantrade och sjönk i hårt väder. Samtliga 14 besättningsmän hamnade i sjön. Helikoptrar kunde plocka upp 13 av dessa som fördes till sjukhus i Kalmar. En man ur besättningen avled senare. Den saknade besättningsmannen återfanns senare avliden. Två av de övriga skadades svårt. N 57° 01,10' E 017° 32,0'

Händelsebeskrivning - förlista fartyg (forts.)

Fiskefartyg:

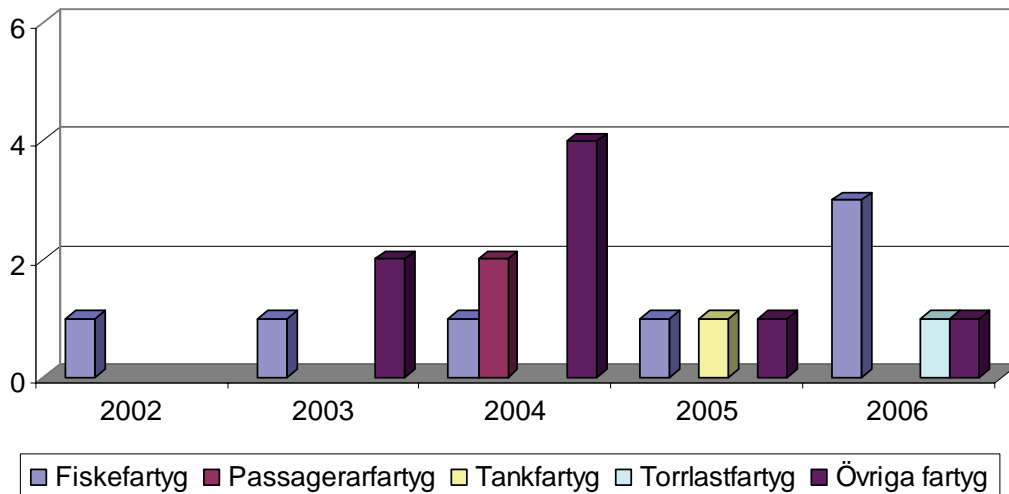
Datum	Reg.bet./Nr Namn Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Händelsebeskrivning
2006-01-17	SIVU HAVET Trä 1961	41	Vakthavande märkte inte att fartyget avvek från den i plottern inmatade kurslinjen. Han var inte heller uppmärksam på radarbilden. Troligen såg han på TV. Fartyget grundstötte, kantrade och sjönk. Vakthavande omkom , då han inte lyckades, i sitt apatiska tillstånd, ta sig ut ur styrhytten. Befälhavaren räddades. N 58° 48,92' E 011° 02,63'
2006-10-25	SDGK EROS Trä 1961 <i>Ombyggnadsår</i> 1984	83	Befälhavaren överraskades av att ett fartyg plötsligt uppenbarade sig om babord. Han försökte göra en undanmanöver men misslyckades och fartygen kolliderade. Solens läge om babord har sannolikt medverkat till att befälhavaren inte upptäckte det andra fartyget. N 55° 54,47' E 015° 26,76'
2006-12-09	SFCH MARINA AV HÖNÖ Stål 1968 <i>Ombyggnadsår</i> 2001	251	Fartyget sökte efter sill. Man skulle gå mycket nära ett skär för att se om sillen, som den kan göra ibland, stod uppe under berget. Då undangir skulle företas blev den inte tillräckligt stor. Fartyget körde upp på skäret, gled av grundet och sjönk. Besättningen räddades av tillskyndande lotsbåt. N 57° 37,24' E 011° 38,15'

Händelsebeskrivning - förlista fartyg (forts.)

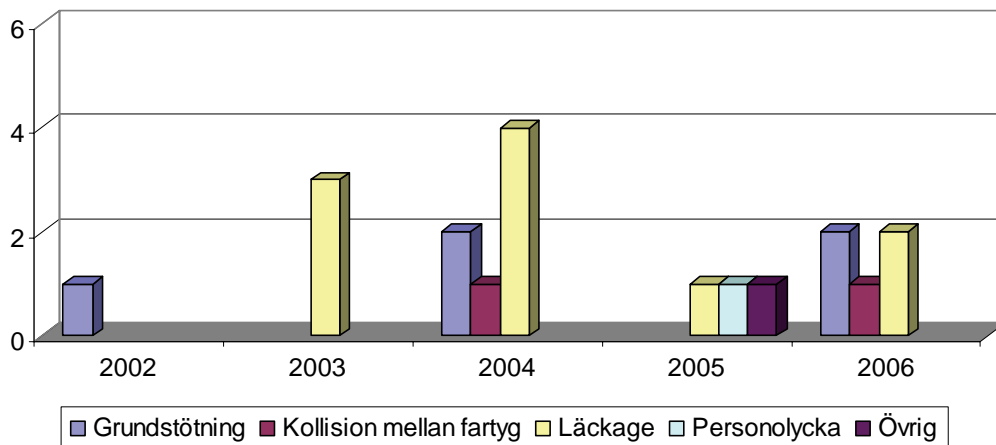
Övriga fartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Namn Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Händelsebeskrivning
2006-01-20	SFC-5034 NORDSKÄR Stål okänt	-	Passagerarfartyget DIANA (D) skulle bogseras till Skeppsbron. NORDSKÄR (N) kopplades med bogserlina förut på D och HÖKEN lades fast på Ds babords låring. När ekipaget närmade sig Skeppsbron skar N okontrollerat ut åt styrbord och fartyget kantrade. Fartyget gick till botten med befälhavaren ombord. Tillkallad dykare fick upp befälhavaren och HLR påbörjades. Befälhavaren fördes till sjukhus där han dagen efter händelsen avled. N 59° 19,29' E 018° 04,93'

Antal förlista fartyg åren 2002 – 2006, fördelning efter fartygsart



Antal förlista fartyg åren 2002 – 2006, fördelning efter typ av händelse



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 2006 bedömdes fyra (4) olyckor som *allvarlig olycka*. En person omkom när fartyget kolliderade med en boj.

Händelsebeskrivning – allvarliga olyckor

Passagerarfartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Namn Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Händelsebeskrivning
2006-07-01	SFC-7153 RIB-båt * SFC-7153 Plast 2004	-	Fartyget körde i hög fart på en boj och en person kastades över bord. Personen slog huvudet i bojen och avled. Händelsen utreds av Statens haverikommission. N 59° 18,62' E018° 47,09'

* Rigid Inflatable Boat (RIB-båt)

Händelsebeskrivning – allvarliga olyckor (forts.)

Datum	Reg.bet./Nr Namn Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Händelsebeskrivning
2006-08-19	SITR BELLE AMIE Stål 1915	83	Fartyget kolliderade med en fritidsbåt som sjönk. Fyra personer på fritidsbåten hamnade i vattnet men de togs upp av en annan fritidsbåt. Sannolikt har fritidsbåten gått på parallellkurs med BELLE AMIE (BA) och senare girat styrbord. Sikten från styrplatsen på BA var begränsad. Befälhavaren märkte inte händelsen förrän kollisionen var ett faktum. En aktiv utkik hade sannolikt medverkat till att händelsen inte hade inträffat. N 59° 16,2' E 018° 22,1'

Torrlastfartyg:

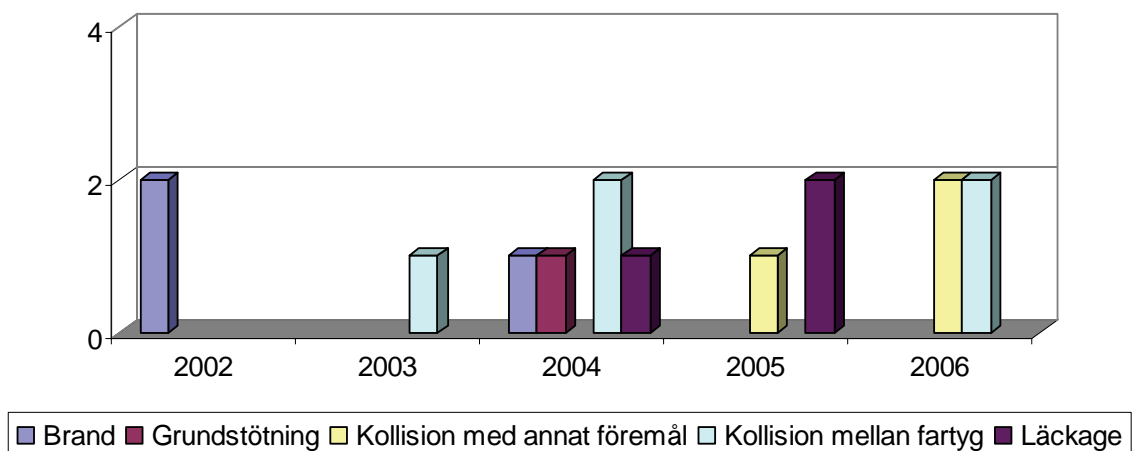
Datum	Reg.bet./Nr Namn Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Händelsebeskrivning
2006-02-25	SJVN TOR FLANDRIA Stål 1981 <i>Ombyggnadsår:</i> 1998	33 652	Vid slussning kolliderade fartyget med en klaffbro som lutade ca 8 grader in mot slussen. Befälhavaren, som manövrerade fartyget från styrbords bryggvinge, klämdes fast mot manöverkonsolen vid kollisionen. Han fick skäras loss med skärbrännarutrustning och fördes sedan till sjukhus. N 51° 19,9' E 003° 48,9'

Händelsebeskrivning – allvarliga olyckor (forts.)

Datum	Reg.bet./Nr Namn Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Händelsebeskrivning
2006-06-07	SKRV SKAGERN Stål 1983	4426	SKAGERN (S) var på väg uppför Humber mot Hull med lots ombord och mötte SAMSKIP COURIER (SC), också med lots ombord. SC skulle vid passage av en farledsboj gira styrbord för att hålla sin sida i floden. Giren utfördes inte varvid SC kom att snedda över till fel sida. S försökte hålla så nära sin kant som möjligt. Då SC försökte komma styrbord för att komma över på rätt sida kom fartygen att mötas stäv mot stäv varvid SC, som var lätt lastat, plöjde med sin bulb genom backen och in i 1:ans lastrum på S. Först sattes S på grund men togs sedan till kaj där hon sjönk med förskeppet. Efter lång tid togs S till varv för reparation. N 53° 42,43' E 006° 14,15' Se omslagsbild

Allvarliga olyckor åren 2002 – 2006, fördelning efter typ av händelse

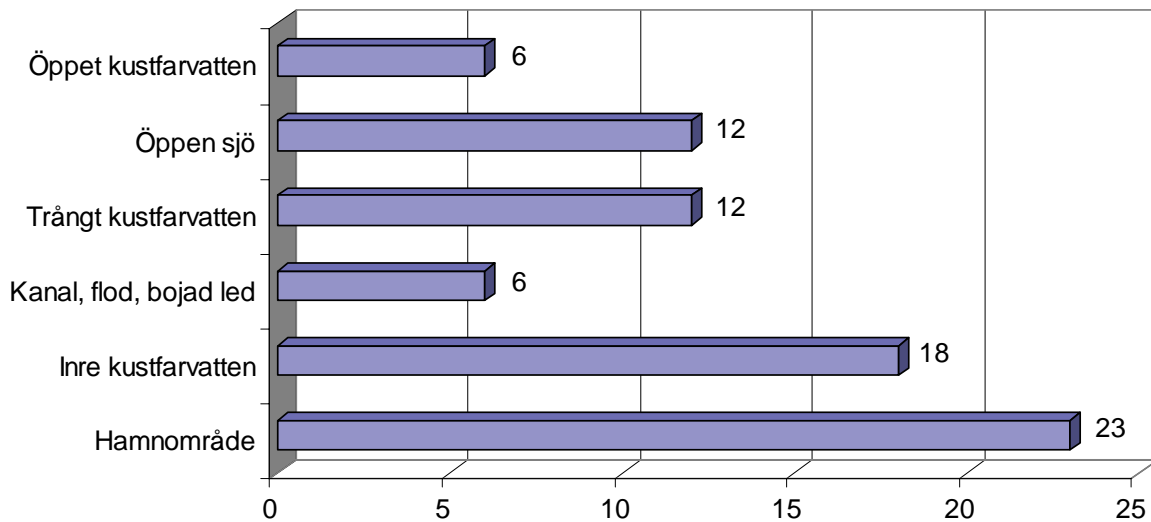
Antal



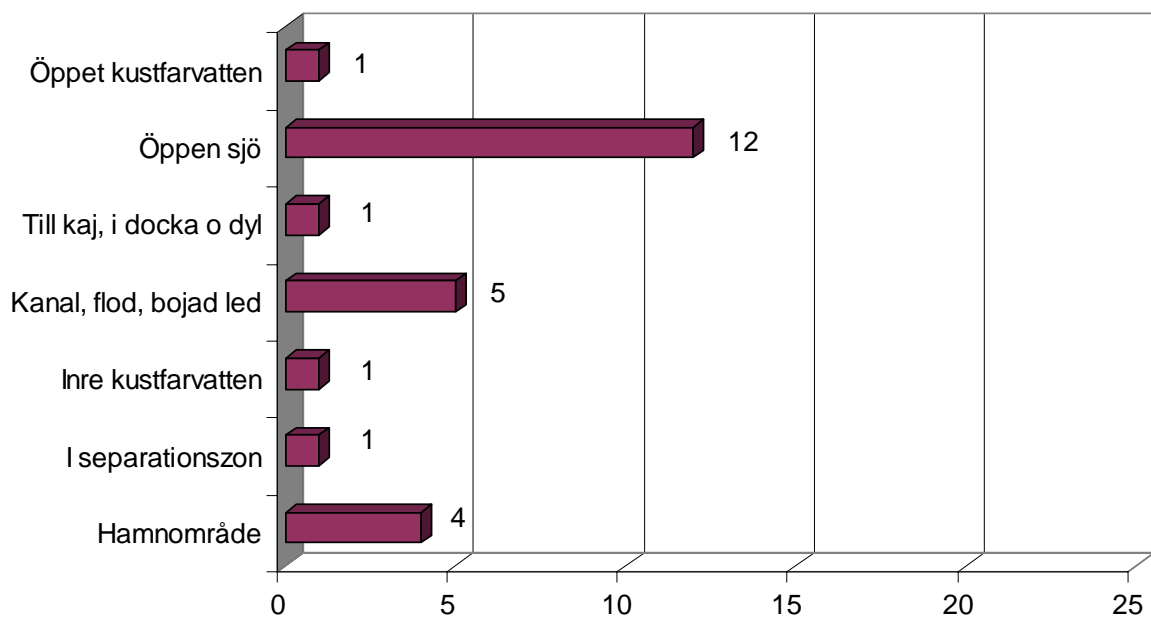
Olyckor och tillbud - fördelning efter farvattentyp

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	Brand/explosion	Grundstötning	Kollision med annat föremål	Kollision mellan fartyg	Lastförskjutning	Läckage, kantring, väderskada	Maskinhaveri	Utsläpp	Övriga händelser	Tillbud	Totalt
Last											
Annan/ okänd last	-	-	-	2	-	-	-	-	1	1	4
Bilar	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	2
Bilar + passagerare	4	-	1	1	-	-	-	-	-	2	8
Bulk (malm, kol, spannmål etc)	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Fisk/ fiskprodukter	-	-	1	1	-	1	2	-	-	2	7
Olja/ oljeprodukter	-	1	-	2	-	-	3	-	-	-	6
Passagerare	-	16	3	6	-	-	3	-	-	2	30
Torrlast/ styckegods/ container	-	1	-	2	-	-	1	-	-	-	4
Trailers/ flak	-	-	1	-	-	1	2	-	-	-	4
Totalt med last	4	18	6	16	-	3	11	-	1	7	66
Barlast/ tomt	2	9	2	7	-	4	7	-	4	1	36
Totalt inkl. barlast/tomt	6	27	8	23	-	7	18	-	5	8	102

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

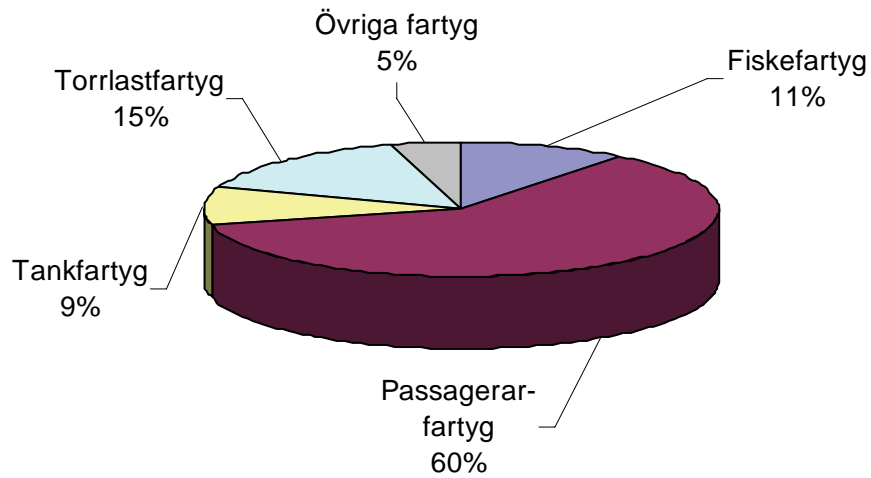
Typ av händelse	Brand/Explosion	Grundstötning	Kollision med annat föremål	Kollision mellan fartyg	Lastförskjutning	Läckage, kantring, väderskada	Maskinhaveri	Utsläpp	Övriga händelser	Tillbud	totalt
0 - 19	1	1	-	1	-	2	1	-	-	-	6
20 - 99	1	10	2	8	-	2	4	-	1	3	31
100 - 499	-	11	4	4	-	-	5	-	3	2	29
500 - 2999	-	2	-	3	-	-	3	-	1	1	10
3000 - 9999	1	2	-	4	-	-	2	-	-	1	10
10000 - 49999	3	-	1	3	-	1	1	-	-	1	10
50000 - över	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	3
Okänt	-	1	1	-	-	1	-	-	-	-	3
Totalt	6	27	8	23	-	7	18	-	5	8	102

Byggnadsår

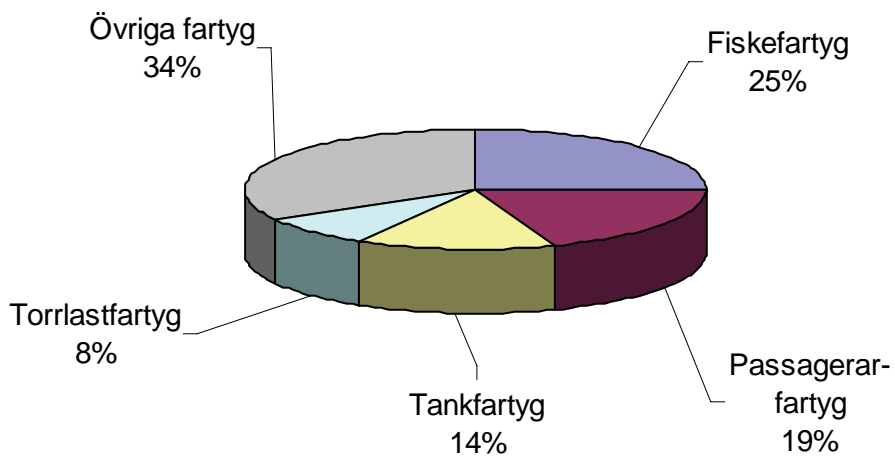
t o m -1976	2	10	3	9	-	1	3	-	2	6	36
1977-1981	1	4	2	6	-	3	-	-	1	-	17
1982-1986	-	2	1	4	-	2	3	-	1	2	15
1987-1991	-	4	1	1	-	-	3	-	-	-	9
1992-1996	2	2	-	1	-	-	2	-	1	-	8
1997-2001	-	1	-	-	-	-	4	-	-	-	5
2002-2006	1	4	1	2	-	-	3	-	-	-	11
Okänt	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Totalt	6	27	8	23	-	7	18	-	5	8	102

Fördelningen efter fartygsart och last/nyttjande

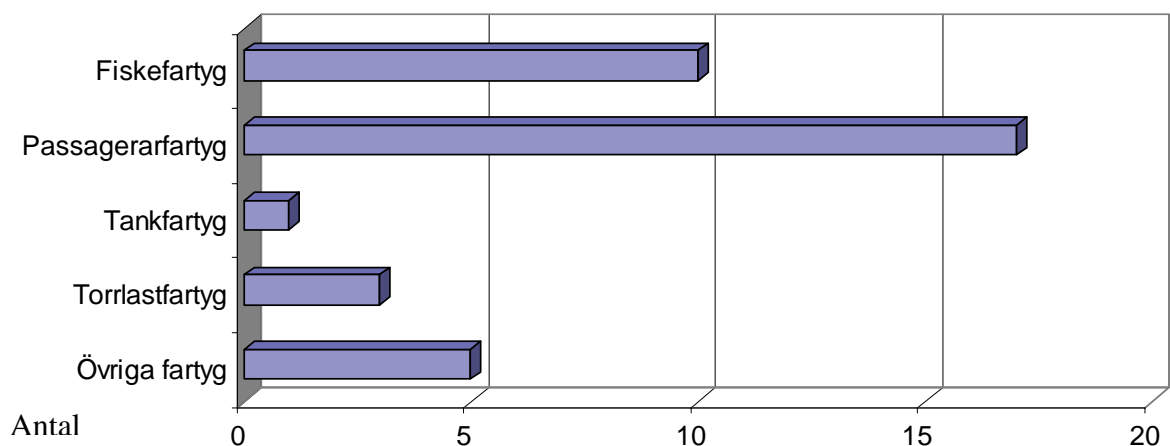
Lastat fartyg, fördelning efter fartygsart



Barlast/tomt fartyg, fördelning efter fartygsart



Rapporterade olyckor med fartyg, byggda t.o.m. år 1976, fördelning efter fartygsart

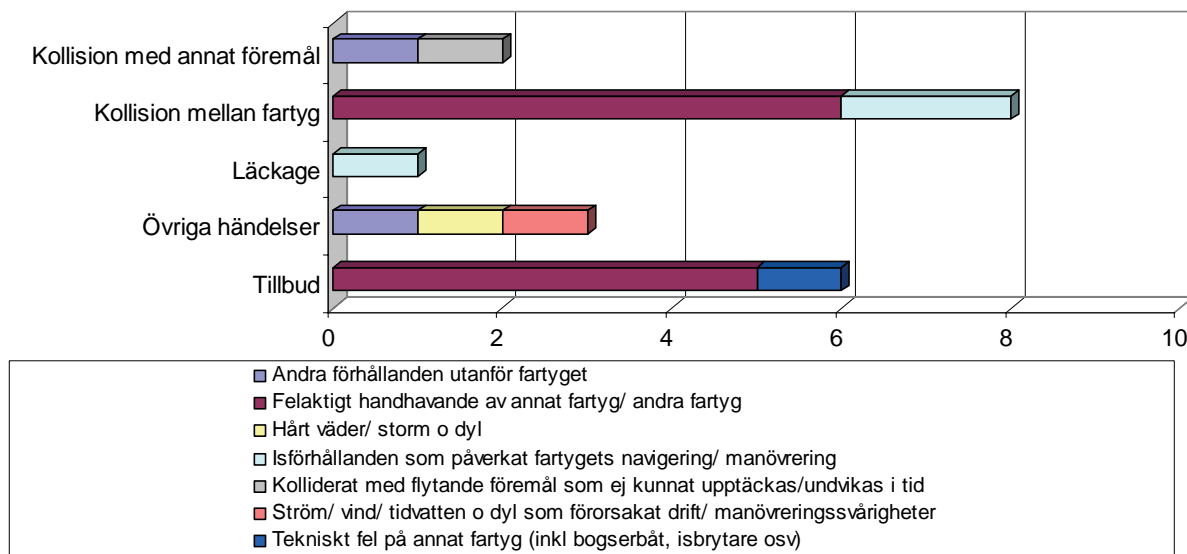


Fördelning efter orsaksindelning

Med de uppgifter som kommer utredarna till del fastställs om möjligt en *huvudsaklig olycksorsak* och eventuellt *bidragande orsaker*. Olycksorsakerna är indelade i sju (7) huvudgrupper med tillhörande undergrupper samt *annan känd orsak* och *okänt*. Här redovisas de rapporterade olyckorna och tillbuden efter fördelning av huvudgrupperna och dess undergrupper.

Fördelning av "Yttre faktorer" efter typ av händelse

Av de totala 102 händelserna bedömdes *Yttre faktor* som huvudsaklig orsak för 14 olyckor och 6 tillbud.

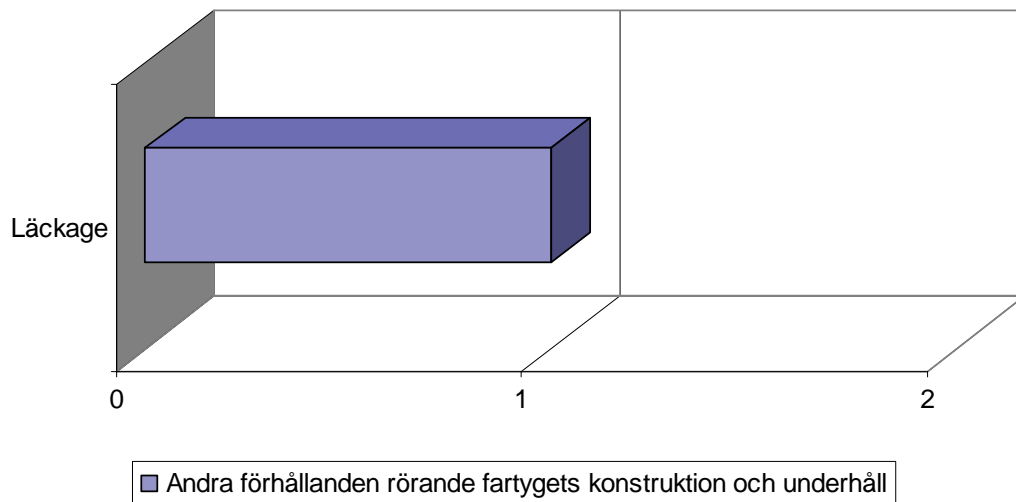


Begreppet *Yttre faktorer* indelas i undergrupper enligt nedan:

- Mycket hårt väder/naturkatastrof/orkan/svår storm
- Ström, vind, tidvatten o.dyl. som förorsakat drift-/manövrering
- Kolliderat med flytande föremål, som ej kunnat upptäckas eller undvikas i tid
- Fel på navigationssystem utanför fartyget – t.ex. fyrar, bojar, ljus, loran, decca, satellit
- Fel på sjökort och/eller nautiska publikationer
- Tekniskt fel på annat fartyg (inkl. bogserbåt, isbrytare o.s.v.)
- Felaktigt handhavande av annat fartyg/andra fartyg
- Tekniskt fel vid lastning/lossning/bunkring/kaj/sluss o.s.v. som ej beror på fartyget
- Felaktig hantering vid lastning/lossning/bunkring/kaj/sluss som ej beror på fartyget
- "Blow-out" eller annat externt förhållande på oljeplattform/rigg
- Andra förhållanden utanför fartyget
- Isförhållanden som påverkat fartygets navigering/manövrering
- Farvattnets beskaffenhet, grunt/trångt o.s.v.
- Felaktiga uppgifter från landorganisation
- Dålig sikt
- Hårt väder/storm o.dyl.
- Annan känd orsak

Fördelning av faktorn "Fartygets konstruktion" efter typ av händelse

Av de totala 102 händelserna bedömdes *Fartygets konstruktion* som huvudsaklig orsak för en (1) olycka.

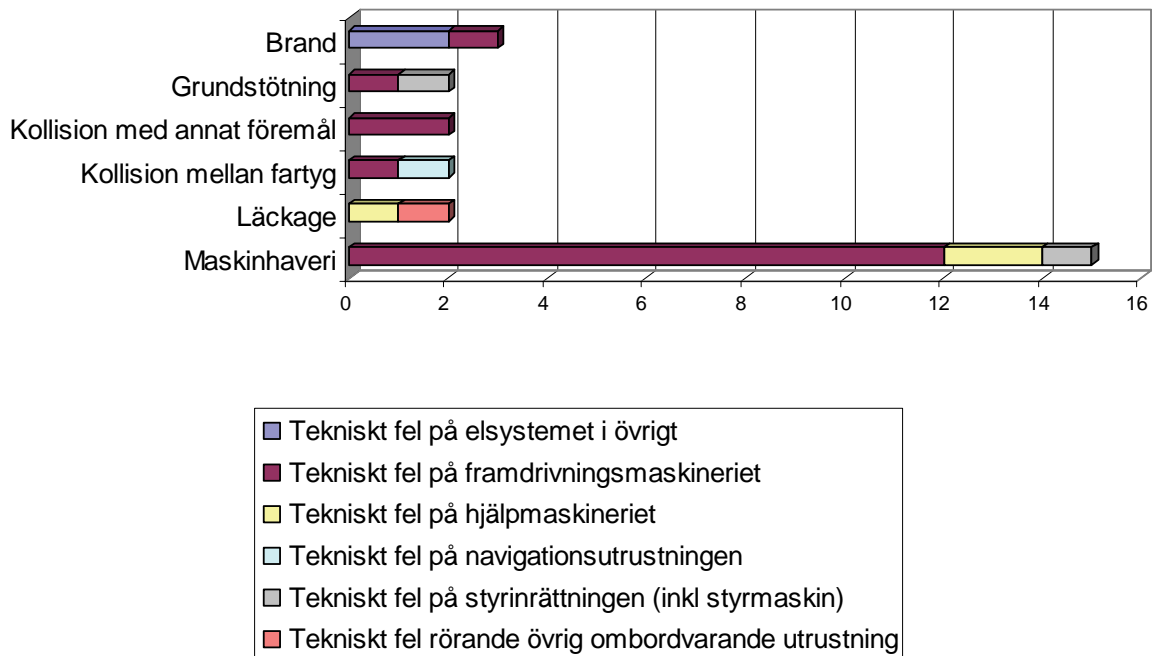


Begreppet *Fartygets konstruktion* indelas i undergrupper enligt nedan:

- Fartygets konstruktion för vek
- Fartygets konstruktion försvagad genom svetsarbete, rost o.dyl.
- Stabilitetsproblem beroende på fartygets konstruktion
- Fartygets manöverförmåga ej tillfredsställande
- Maskinrumsarrangemang, placering av utrustning o.dyl. felaktigt konstruerat
- Olycklig placering/utformning av lastrum, tankar, förråd
- Olycklig placering/utformning av andra utrymmen ombord (ej bryggan)
- Svåra/trånga besvärliga tillträden/ingångar för rengöring, underhåll, inspektion
- Andra förhållanden rörande fartygets konstruktion och underhåll

Fördelning av faktorn ”Tekniskt fel på utrustning” efter typ av händelse

Av de totala 102 händelserna bedömdes faktorn *Tekniskt fel på utrustning* som huvudsaklig orsak för 26 olyckor.

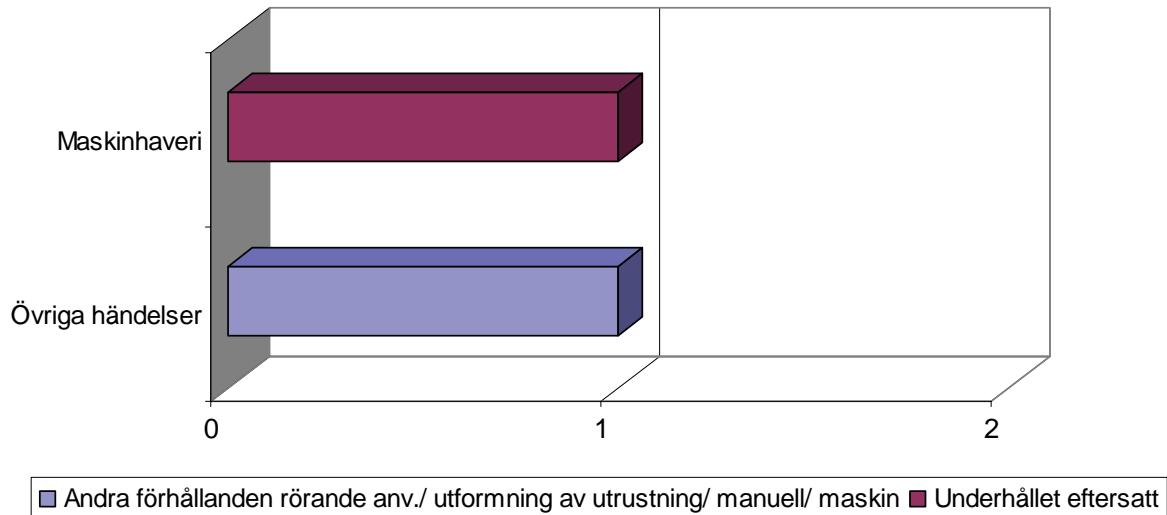


Begreppet *Tekniskt fel på utrustning* indelas i undergrupper enligt nedan:

- Tekniskt fel på navigationsutrustningen
- Tekniskt fel på styrinrättningen (inkl. styrmaskin)
- Tekniskt fel på framdrivningsmaskineriet
- Tekniskt fel på hjälpmaskineriet
- Tekniskt fel på ankarspel/däcksmaskin (ej lossnings- och lastningsutrustning)
- Tekniskt fel på övervaknings-, fjärrkontroll- automatik och/eller varning
- Tekniskt fel på lastnings- och lossningsutrustning
- Tekniskt fel på säkerhetsutrustning inkl. brandsläckning
- Tekniskt fel på borrarutrustningen
- Tekniskt fel rörande övrig ombordvarande utrustning
- Tekniskt fel på bogpropellerns utrustning/motor
- Tekniskt fel på ventiler/övrig maskinutrustning
- Tekniskt fel på elsystemet i övrigt
- Tekniskt fel på wires o.dyl./slitage

Fördelning av faktorn "Handhavande/utformning av utrustning" efter typ av händelse

Av de totala 102 händelserna bedömdes faktorn *Handhavande/utformning av utrustning* som huvudsaklig orsak för två (2) olyckor.

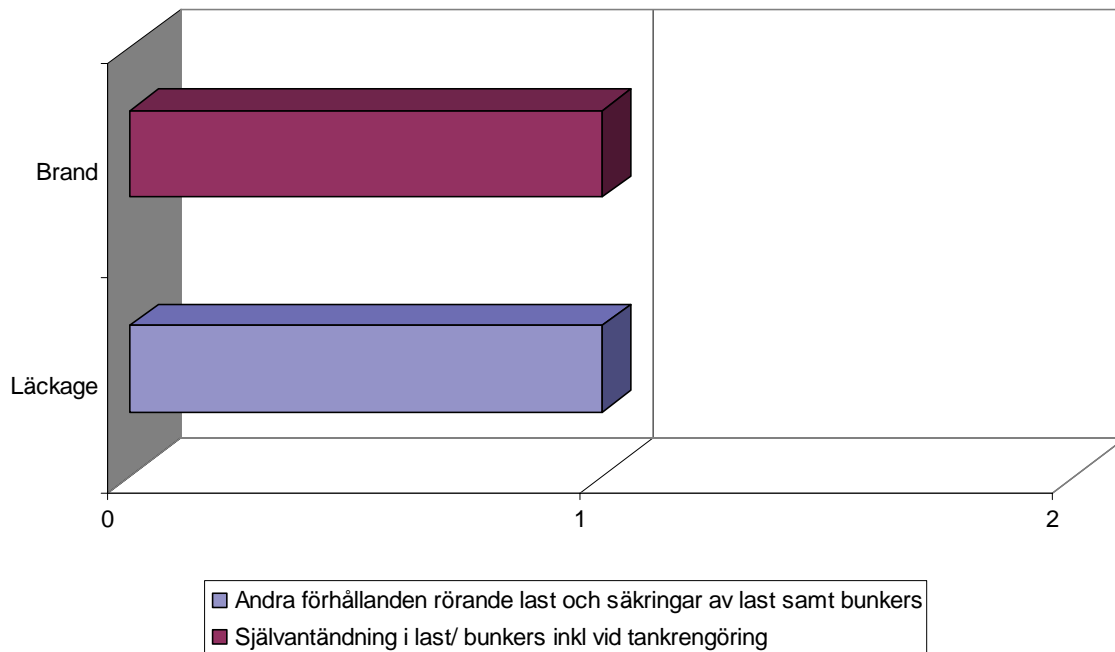


Begreppet *Handhavande/utformning av utrustning* indelas i undergrupper enligt nedan:

- Olycklig utformning av bryggan, avsaknad av och/eller felaktig placering av instrument
- Ologisk/felaktig utformning av kontrollorgan/instrument o.dyl.
- Instrument/utrustning felplacerade
- Föråldrade instrument. Dålig utrustning. Utrustning/publikation saknades
- Andra förhållanden rörande användning/utformning av utrustning/manuell/maskin
- Underhållet eftersatt
- Slitage

Fördelning av faktorn "Last/säkring" efter typ av händelse

Av de totala 102 händelserna bedömdes *Last/säkring* faktor som huvudsaklig orsak för två (2) olyckor.

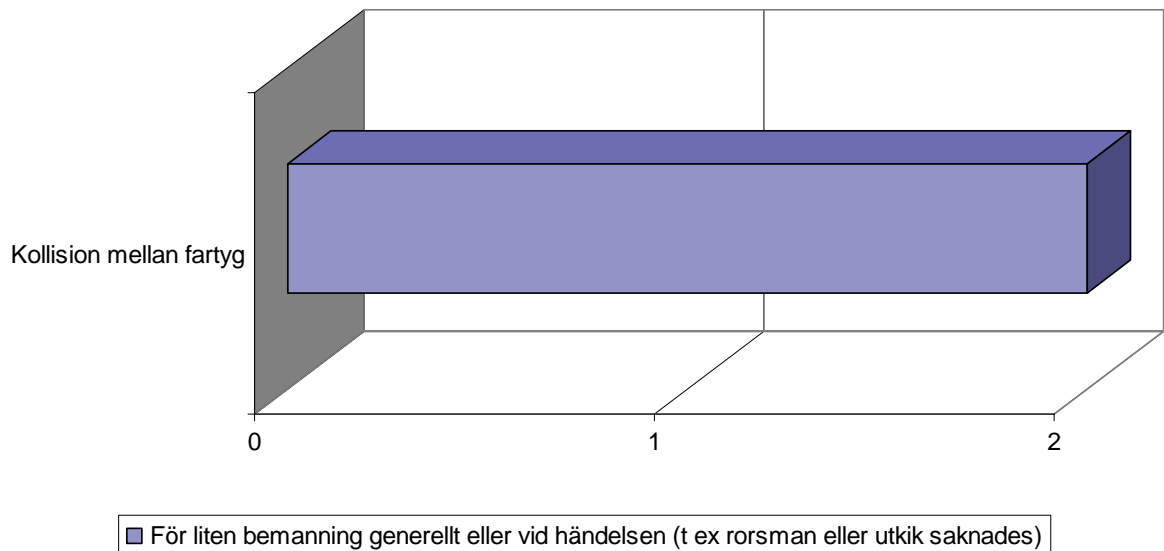


Begreppet *Last/säkring* indelas i undergrupper enligt nedan:

- Självantändning i last/bunkers inkl. vid tankrengöring
- Inertgassystem eller annan säkerhetsutrustning mot brand/explosion saknades
- Stabiliteten inte tillfredsställande. Felplacerad last, ballast o.s.v.
- Lasten otillräckligt säkrad
- Läckage av last från fat, container, tankar o.s.v.
- Skada/brott på last- eller bunkerledning
- Andra förhållanden rörande last, säkringar av last samt bunkers

Fördelning av faktorn "Kommunikation/organisation/rutin" efter typ av händelse

Av de totala 102 händelserna bedömdes faktorn *Kommunikation/organisation/rutin* som huvudsaklig orsak för två (2) olyckor.



Begreppet *Kommunikation/organisation/rutin* indelas i undergrupper enligt nedan:

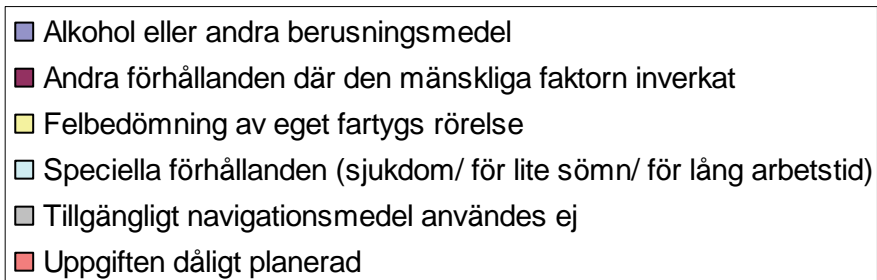
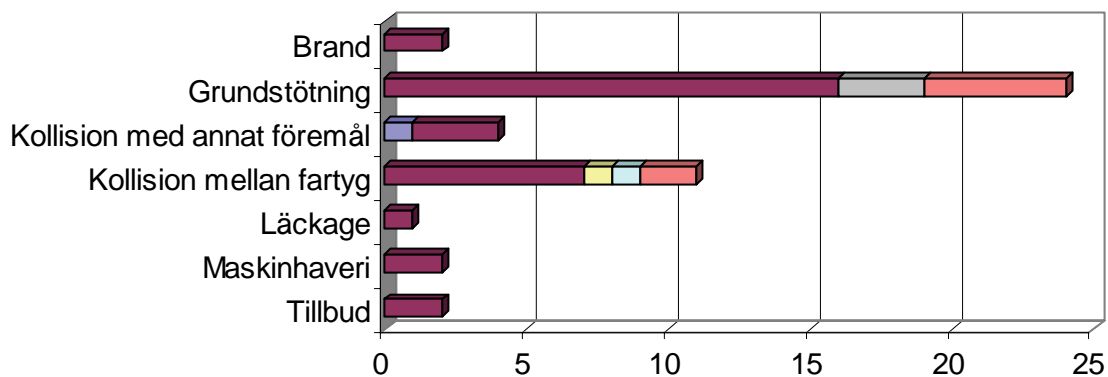
- Säkerhetsövningar var inte gjorda, eller inte i tillräcklig omfattning
- Säkerhetsövningar gjorda, men inte på tillfredsställande sätt
- Rutiner för säkerhetskontroller saknades, eller var inte tillfredsställande
- Rutiner för säkerhetskontroller var kända men följdes inte
- Säkerhetsbestämmelserna för svetsning följdes inte
- Svetsarbete ledde till olyckan trots att säkerhetsbestämmelserna följts
- Ej följt bestämmelserna angående provning av räddningsutrustning
- Säkerhets-/skyddsutrustning användes inte
- Den allmänna nivån för organisation/rutiner/kvalifikationer dålig
- Felaktiga rutiner för inspektion och underhåll ombord
- Stabiliteten okänd. Godkända stabilitetsberäkningar saknas
- Otillräcklig ledning. Personliga motsättningar o.dyl.
- För liten bemanning. Generellt eller vid händelsen t.ex. rorsman/**utkik fanns inte**
- Order eller ansvarsförhållande oklara eller missuppfattade

Fördelning av faktorn "Kommunikation/organisation/rutin" efter typ av händelse (forts.)

- Bryggrutinerna var inte tillfredsställande i säkerhetssynpunkt
- Bryggrutinerna tillfredsställande, men följdes inte
- Kort och publikationer var inte rättade
- Samarbetet mellan fartyg och landorganisation/ bogserbåt/ isbrytare/övriga inblandade var inte tillfredsställande
- Andra förhållanden rörande kommunikation/ organisation/ rutiner ombord
- Skyddsombud saknades
- Skyddsombudet inaktivt
- Skyddskommittén saknades
- Skyddskommittén inaktiv
- Förhållande mellan fartyg och rederi inte tillfredsställande

Fördelning av faktorn "Mänsklig faktor" efter typ av händelse

Mänsklig faktor bedömdes som huvudsaklig orsak för 44 olyckor och 2 tillbud av de totalt 102 händelserna. Fördelning av de olika mänskliga faktorerna efter typ av händelse.



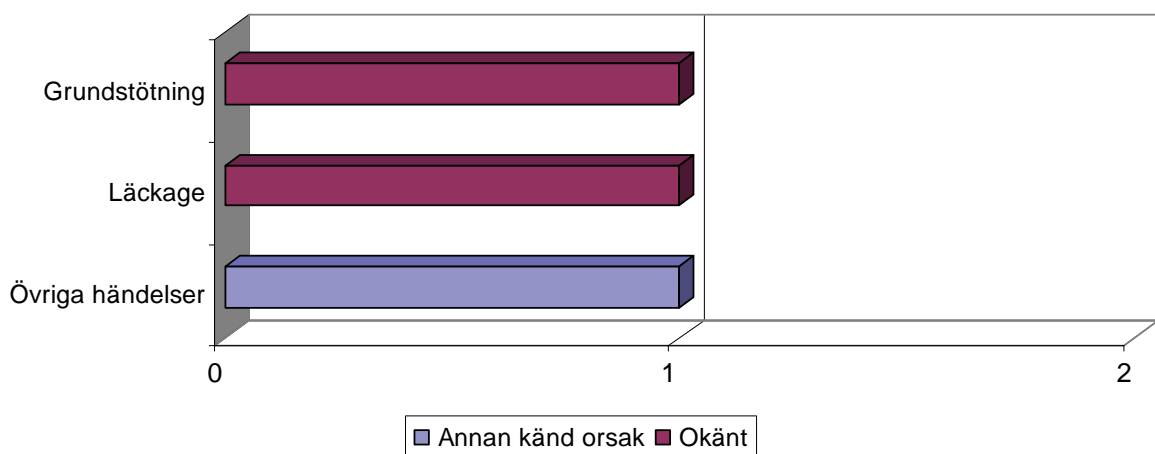
Fördelning av faktorn "Mänsklig faktor" efter typ av händelse (forts.)

Förhållanden rörande människan ombord , d.v.s. Mänsklig faktor indelas i 16 olika undergrupper, vilka mer detaljerat beskriver de mänskliga faktorerna.

- Alkohol eller andra berusningsmedel
- Alternativt navigationsmedel inte använt
- Andra förhållanden där den mänskliga faktorn inverkat
- Felbedömning av **annat** fartygs rörelse
- Felbedömning av **eget** fartygs rörelse
- För hög fart
- Försökt genomföra operationen, trots att omständigheterna inte var de rätta
- Höll inte till styrbord i farleden
- Inte tillräckligt bra position av eget fartyg. "Död räkning" inte avsatt i kortet
- Otillräcklig kompetens
- Otillräckliga kunskaper för uppgiften
- Sovit på vakt
- Speciella förhållanden (sjukdom, för lite sömn, för lång arbetstid)
- Tillgängliga varningssystem användes inte i tillräcklig utsträckning
- Tillgängligt navigationsmedel användes inte
- Uppgiften dåligt planerad

Fördelning av "Annan känd orsak/okänt" efter typ av händelse

Huvudorsaken bedömdes vara *Annan känd orsak/okänt* för tre (3) olyckor.



Brand/explosion

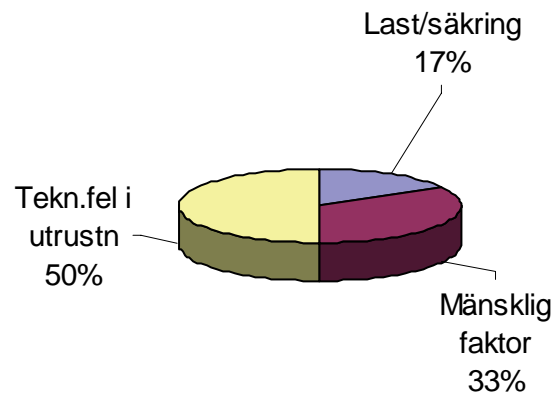
Samtliga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Av de sex (6) händelserna har två (2) uppstått i maskinrum. Inget miljöfarligt utsläpp har skett, såvitt är känt.

Tillbud: Några tillbud har inte inrapporterats.

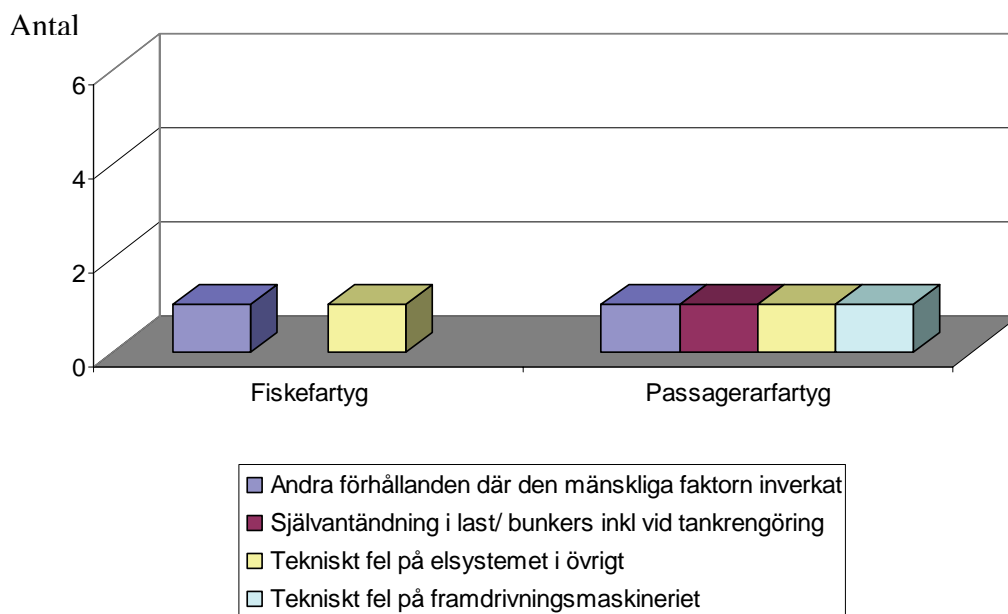
Fördelning av antal inrapporterade bränder/explosioner efter fartygsart

Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
2	4	-	-	-	6

Huvudsaklig orsak, fördelat efter huvudgrupp



Huvudsaklig orsak, fördelning efter fartygsart

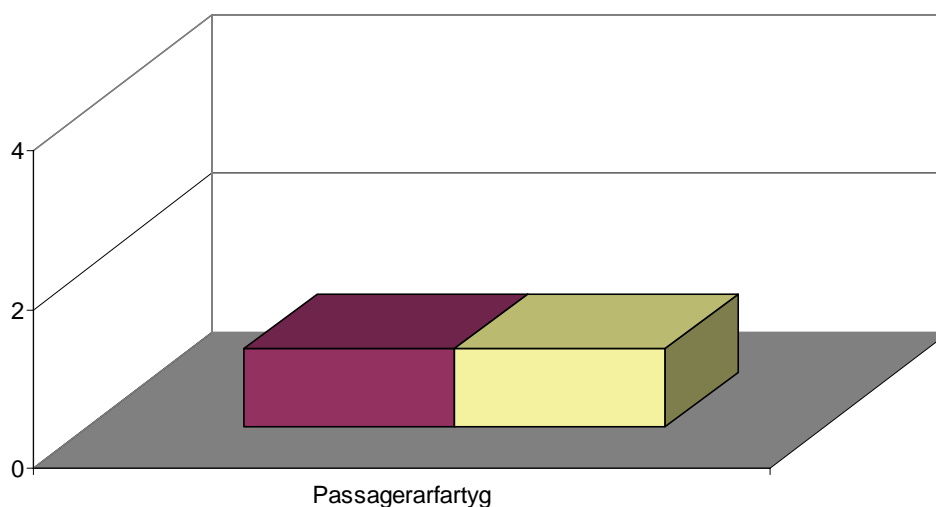


Brand/explosion (forts.)

Nedanstående diagram visar i förekommande fall bidragande orsaker till den huvudsakliga orsaken, fördelade efter fartygsart. Samtliga noterade bidragande orsaker redovisas i diagrammet, en händelse kan ha fler än en bidragande orsak.

Bidragande orsaker, fördelning efter fartygsart

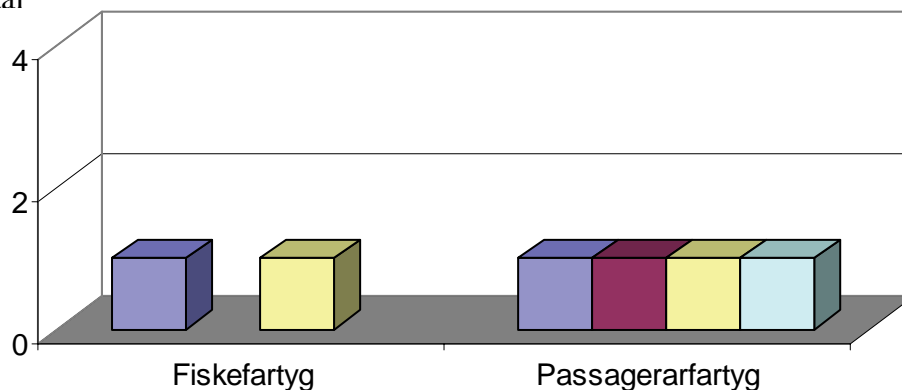
Antal



■ Andra förhållanden rörande fartygets konstruktion och underhåll ■ Tekniskt fel på elsystemet i övrigt

Plats ombord för brand/explosion, fördelning efter fartygsart

Antal



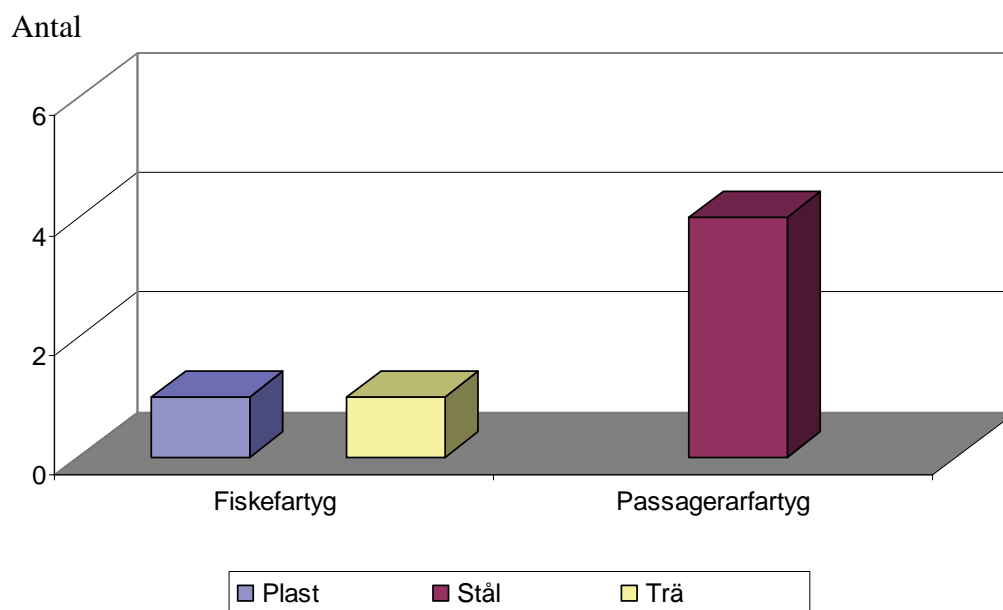
■ Brand i elektriska installationer ■ Brand/explosion i lastutrymmen
■ Brand/explosion i maskinrum ■ Brand/explosion i övriga utrymmen

Brand/explosion (forts.)

Fartygens verksamhet vid händelserna

FARTYGETS VERKSAMHET	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Förtöjt vid kaj	-	1	-	-	-	1
Till sjöss	1	-	-	-	-	1
Vid ankomst till hamn	1	2	-	-	-	3
Vid avgång från hamn	-	1	-	-	-	1
Totalt	2	4	-	-	-	6

Fördelning efter aktuellt byggnadsmaterial och fartygsart



Grundstötning

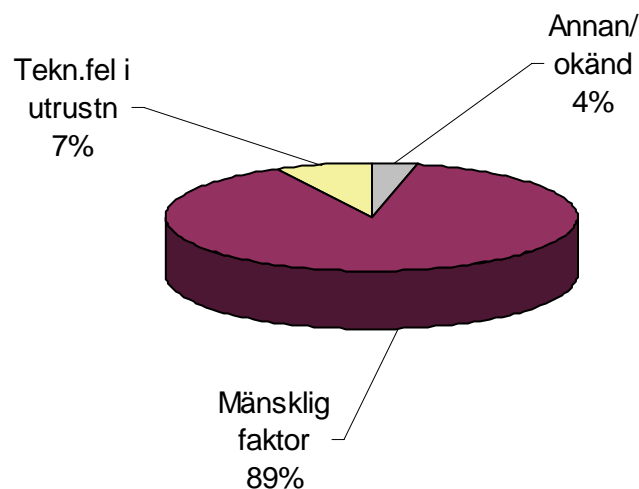
För två (2) av de totalt 27 grundstötningarna, blev följden totalförlust. Två (2) fiskefartyg förliste, en besättningsman omkom i samband med en av förlisningarna. Se avsnitt händelsebeskrivning – förlista fartyg. De övriga 25 händelserna har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Något miljöfarligt utsläpp har inte inrapporterats.

Tillbud: Ett tillbud har inrapporterats, missat tillfälligt utsatt prick.

Fördelning av antal inrapporterade grundstötningar efter fartygsart

Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
3	18	2	1	3	27
<i>därav totalförlust (förlisning)</i>					
2	-	-	-	-	2
<i>därvid omkomna personer</i>					
1	-	-	-	-	1
Tillbud					
-	1	-	-	-	1

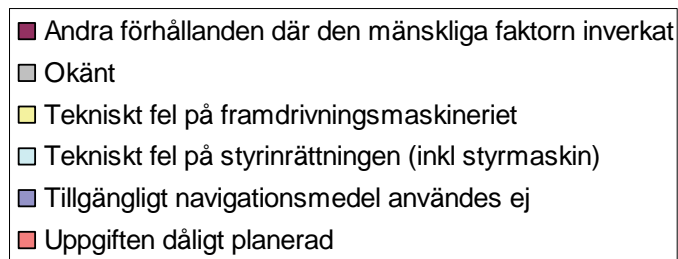
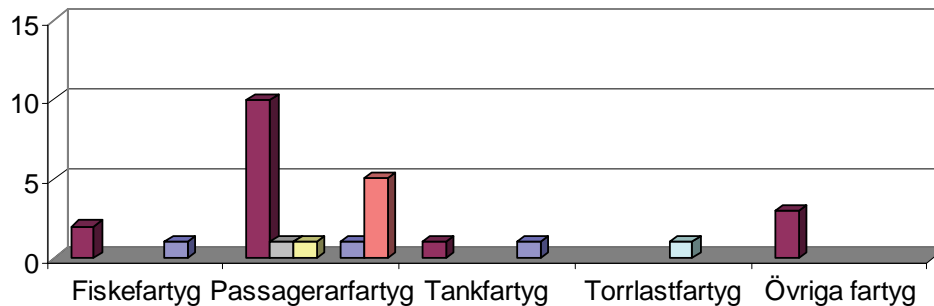
Huvudsaklig orsak, fördelning efter huvudgrupp



Grundstötning (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelning efter fartygsart

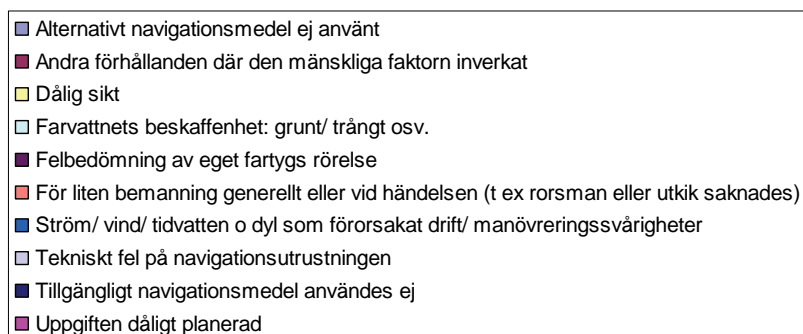
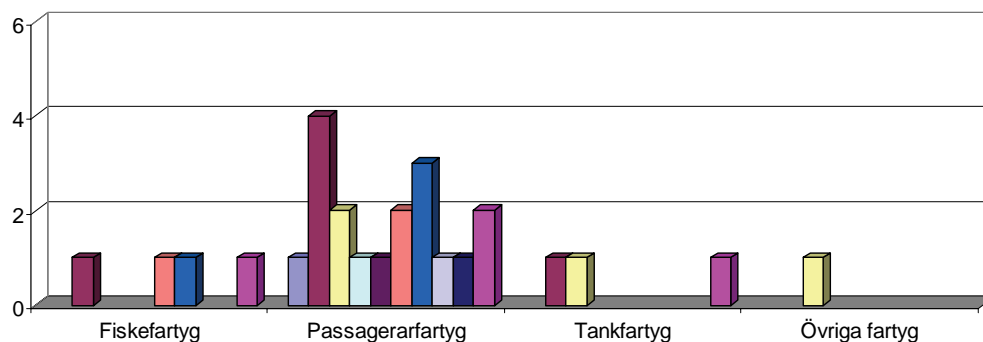
Antal



Bidragande orsaker, fördelning efter fartygsart

Nedanstående diagram visar i förekommande fall bidragande orsaker till den huvudsakliga orsaken, fördelade efter fartygsart. Samtliga noterade bidragande orsaker redovisas i diagrammet, en händelse kan ha fler än en bidragande orsak.

Antal



Grundstötning (forts.)

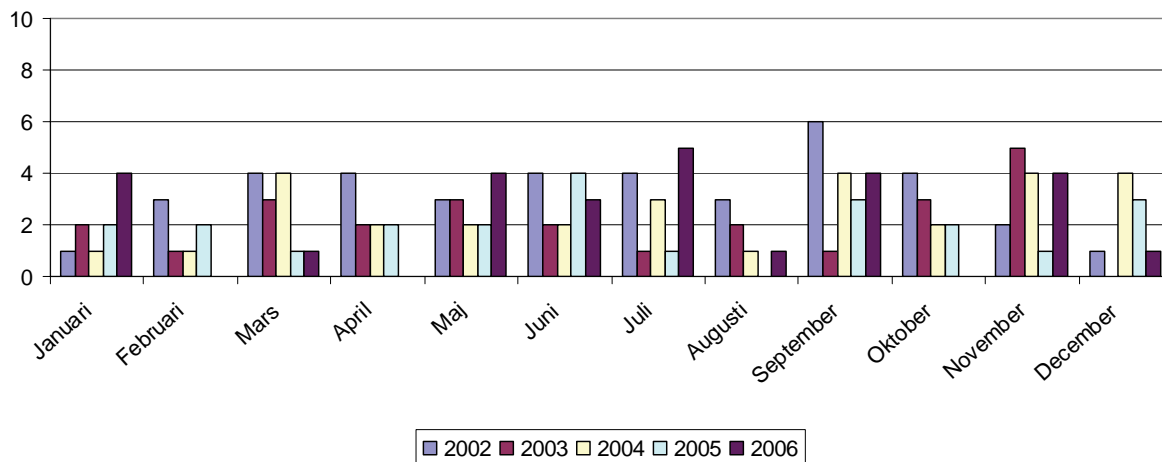
Konsekvenser av skrovskadorna på fartygen

SKROVSKADA (vatteninträning i fartyget)	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	1	17	-	1	1	20
Mindre läckage	-	1	1	-	1	3
Okänt	1	-	-	-	1	2
Större läckage	1	-	1	-	-	2
Totalt	3	18	2	1	3	27

Uppgift om lots ombord/ej ombord/lotsdispens i samband med händelserna

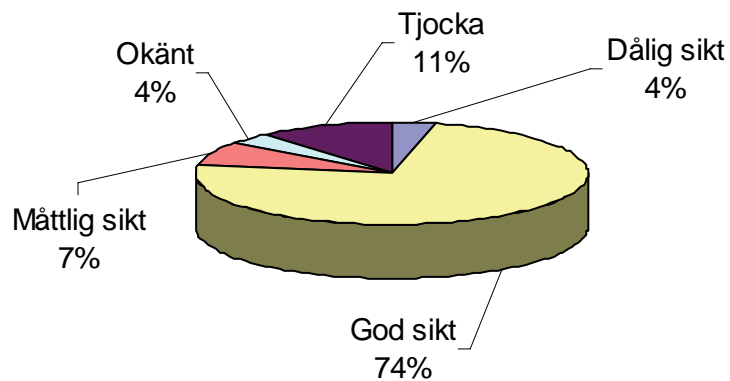
LOTS	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fanns ej ombord	3	17	-	-	3	23
Fanns ombord	-	1	1	-	-	2
Okänt	-	-	-	1	-	1
Tillståndsbevis	-	-	1	-	-	1
Totalt	3	18	2	1	3	27

Antal grundstötningar, fördelade under årets månader perioden 2002 – 2006

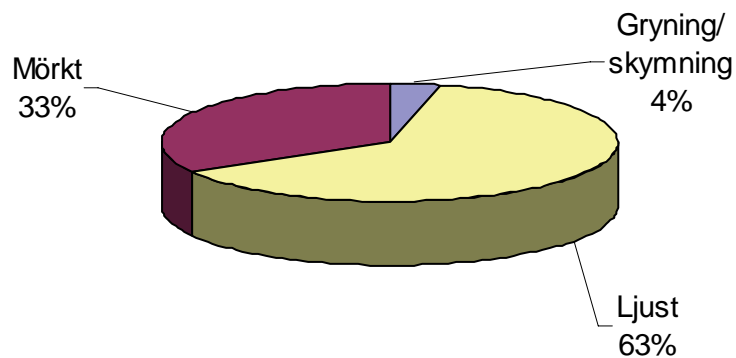


Grundstötning (forts.)

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

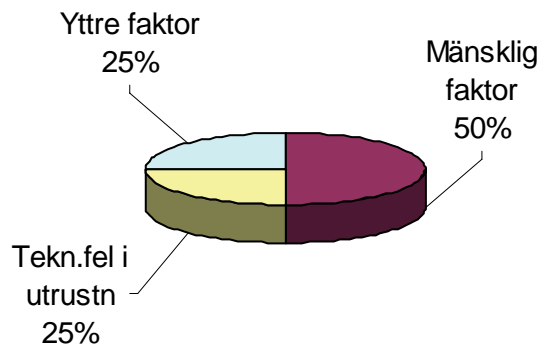
Två (2) händelser har bedömts som *allvarlig olycka*, se avsnitt Händelsebeskrivning - allvarliga olyckor. Övriga sex (6) händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Ingen förlisning och inte något miljöfarligt utsläpp har skett, såvitt är känt.

Tillbud: Några tillbud har inte inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade kollisioner med annat föremål efter fartygsart

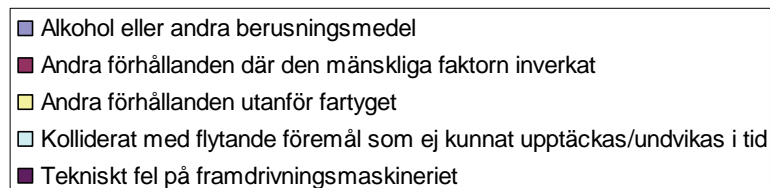
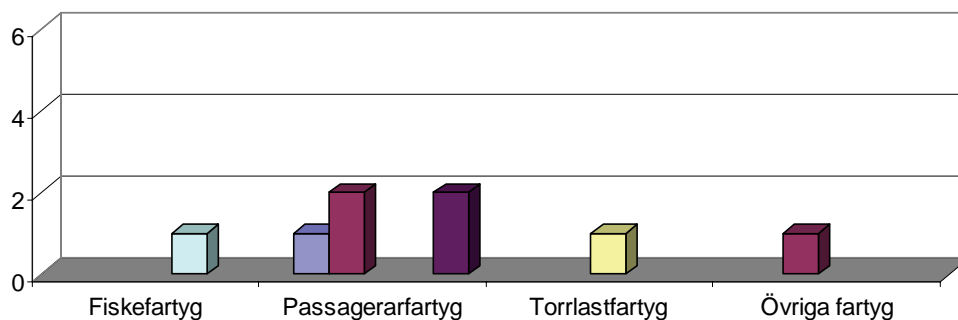
Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
1	5	-	1	1	8

Huvudsaklig orsak totalt, fördelning efter huvudgrupp



Huvudsaklig orsak, fördelning efter fartygsart

Antal

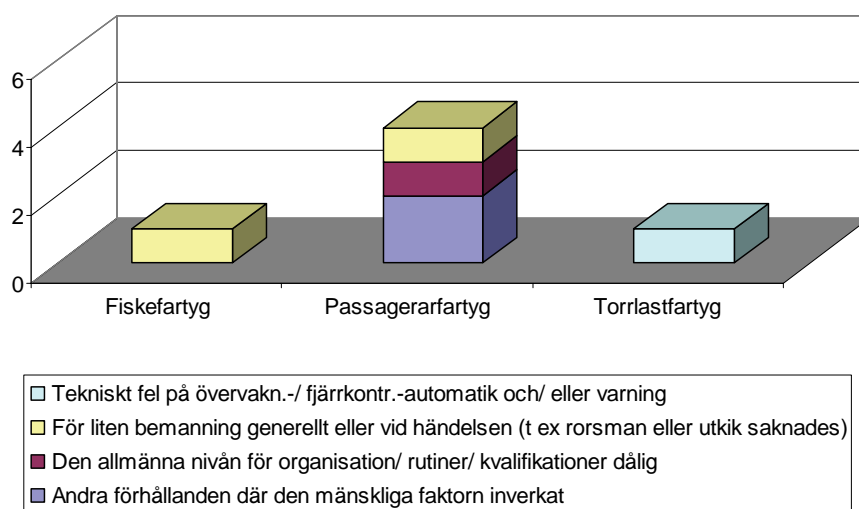


Kollision med annat föremål (forts.)

Nedanstående diagram visar i förekommande fall bidragande orsaker till den huvudsakliga orsaken, fördelade efter fartygsart. Samtliga noterade bidragande orsaker redovisas i diagrammet, en händelse kan ha fler än en bidragande orsak.

Bidragande orsaker, fördelning efter fartygsart

Antal



Konsekvenser av skrovskadorna på fartygen

SKROVSKADA (vatteninträngning i fartyget)	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	-	5	-	1	1	7
Större läckage	1	-	-	-	-	1
Totalt	1	5	-	1	1	8

Kollision med annat föremål (forts.)

Uppgift om lots ombord/ej ombord/lotsdispens i samband med händelserna

LOTS	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fanns ej ombord	1	5	-	-	1	7
Fanns ombord	-	-	-	1	-	1
Totalt	1	5	-	1	1	8

Fartygens verksamhet vid händelserna

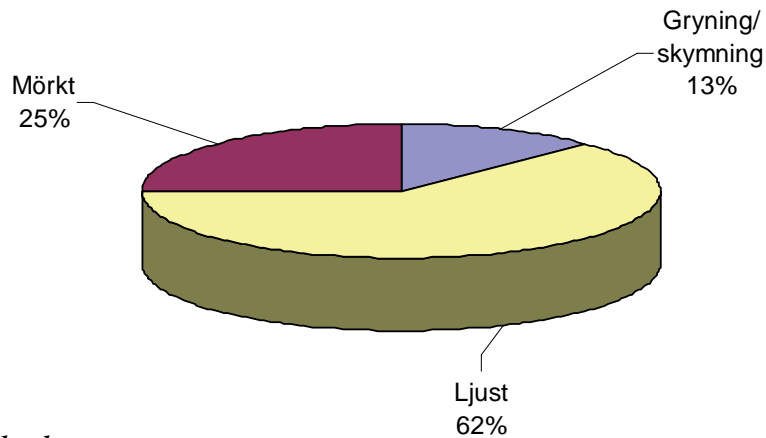
FARTYGETS VERKSAMHET	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Till sjöss	-	2	-	-	1	3
Vid ankomst till hamn	1	2	-	1	-	4
Vid avgång från hamn	-	1	-	-	-	1
Totalt	1	5	-	1	1	8

Siktförhållande

I de samtliga åtta (8) fallen har det uppgetts vara **God sikt**.

Kollision med annat föremål (forts.)

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

Tiocka < 0,25 M

Kollision mellan fartyg

En (1) händelse har bedömts som *totalförlust (kondemnering)*, se avsnitt Händelsebeskrivning – förlista fartyg och två (2) händelser har bedömts som *allvarlig olycka*, se avsnitt Händelsebeskrivning – allvarliga olyckor. Övriga 20 händelser bedömdes som *mindre allvarlig olycka*. Inget miljöfarligt utsläpp har skett, såvitt är känt.

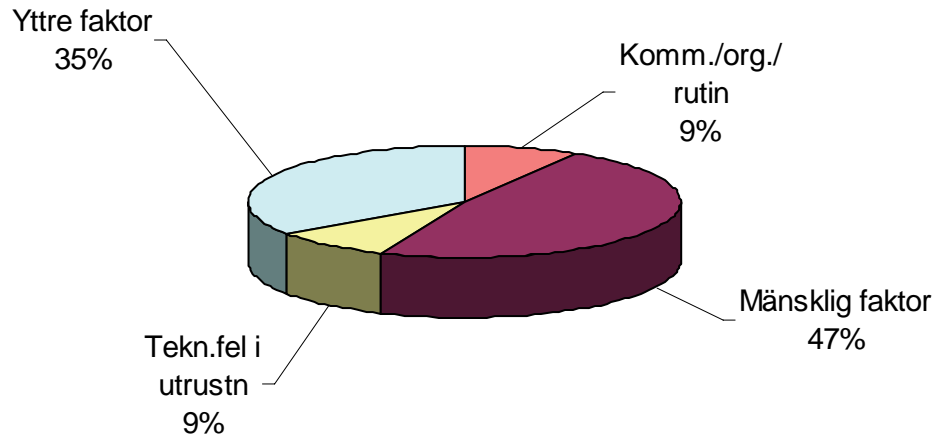
Tillbuden orsakades bl.a. av missbedömningar av avstånd.

Fördelning av antal inrapporterade kollisioner och tillbud efter fartygsart

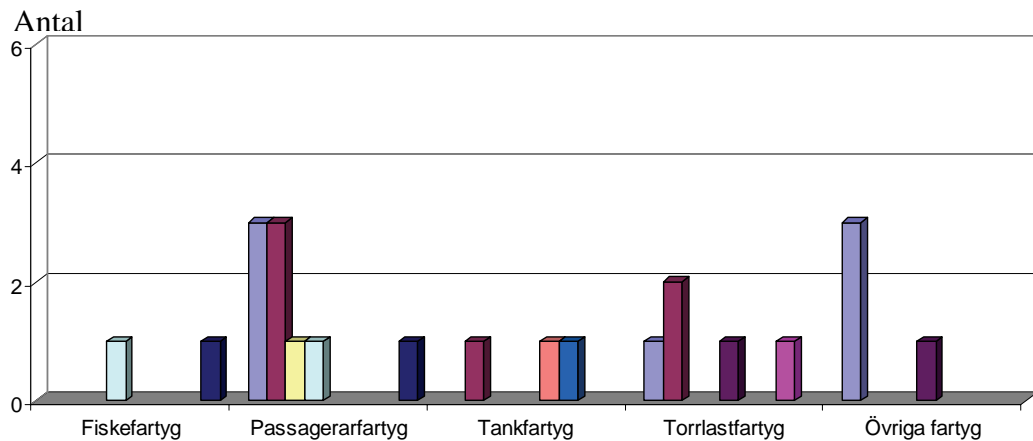
Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
2	9	3	5	4	23
<i>därav totalförlust (kondemnering)</i>					
1	-	-	-	-	1
<i>därvid omkomna personer</i>					
1	-	-	-	-	1
Tillbud					
2	3	1	1	-	7

Kollision mellan fartyg (forts.)

Huvudsaklig orsak totalt, fördelning efter huvudgrupp



Huvudsaklig orsak, fördelning efter fartygsart

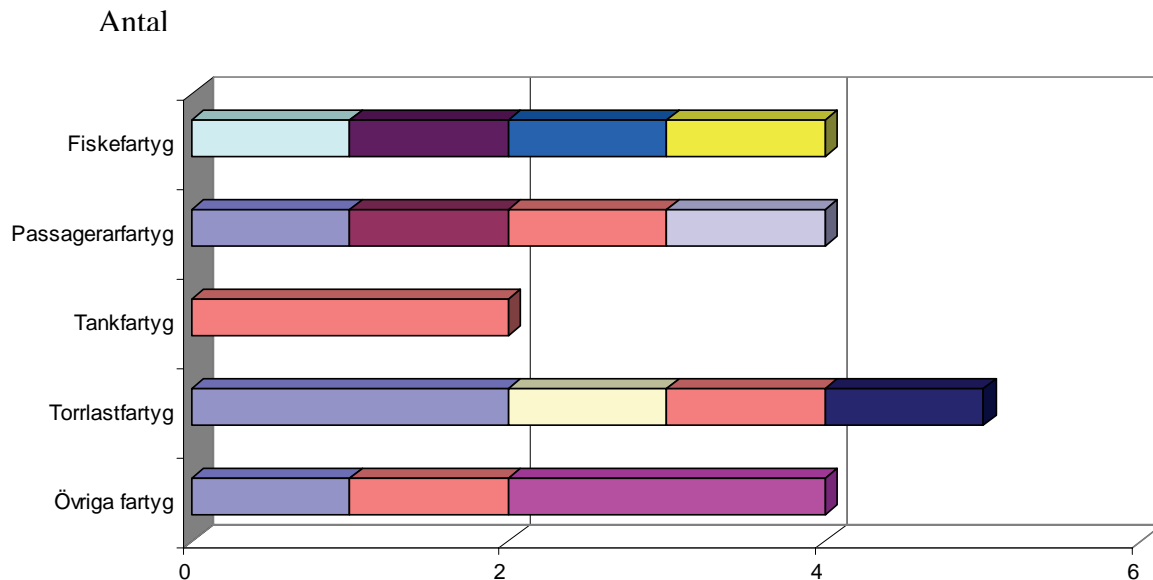


- Andra förhållanden där den mänskliga faktorn inverkat
- Felaktigt handhavande av annat fartyg/ andra fartyg
- Felbedömning av eget fartygs rörelse
- För liten bemanning generellt eller vid händelsen (t ex rorsman eller utkik saknades)
- Isförhållanden som påverkat fartygets navigering/ manövrering
- Speciella förhållanden (sjukdom/ för lite sömn/ för lång arbetstid)
- Tekniskt fel på framdrivningsmaskineriet
- Tekniskt fel på navigationsutrustningen
- Uppgiften dåligt planerad

Kollision mellan fartyg (forts.)

Nedanstående diagram visar i förekommande fall bidragande orsaker till den huvudsakliga orsaken, fördelade efter fartygsart. Samtliga noterade bidragande orsaker redovisas i diagrammet, en händelse kan ha fler än en bidragande orsak.

Bidragande orsaker, fördelning efter fartygsart



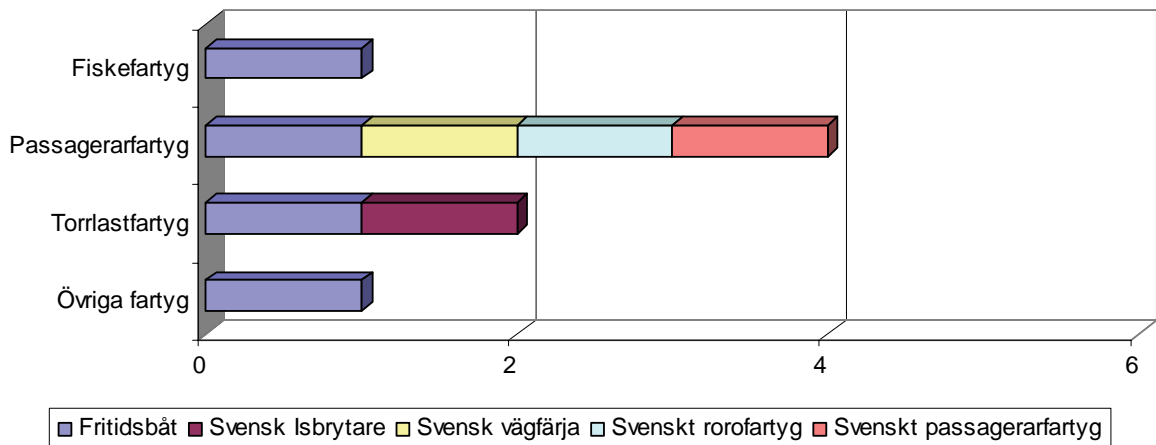
- Andra förhållanden där den mänskliga faktorn inverkat
- Andra förhållanden rörande kommunikation/ organisation/ rutiner ombord
- Andra förhållanden utanför fartyget
- Bryggrutinerna var ej tillfredsställande i säkerhetssynpunkt
- Den allmänna nivån för organisation/ rutiner/ kvalifikationer dålig
- Dålig sikt
- Felaktigt handhavande av annat fartyg/ andra fartyg
- Felbedömning av annat fartygs rörelse
- För liten bemanning generellt eller vid händelsen (t ex rorsman eller utkik saknades)
- Ström/ vind/ tidvatten o dyl som förorsakat drift/ manövrings svårigheter
- Tillgängliga varningssystem ej använda i tillräcklig utsträckning

Kollision mellan fartyg (forts.)

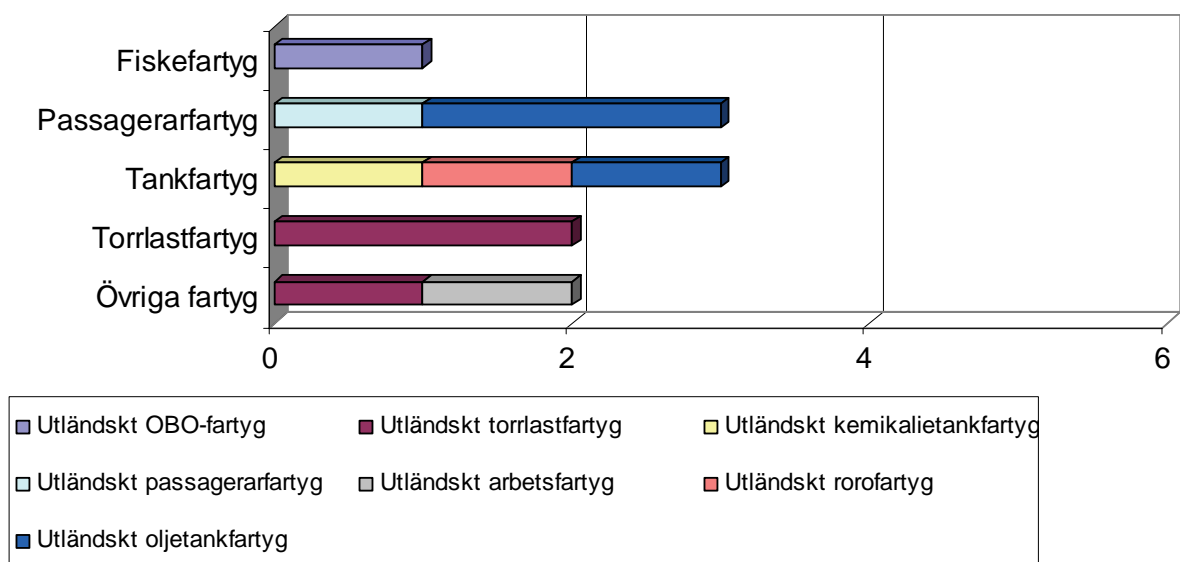
Fördelning av kollisioner mellan fartyg efter nationalitet och fartygsart

Under år 2006 kolliderade åtta (8) svenska handelsfartyg med varandra, fyra (4) kollisioner skedde mellan svenska handels-/fiskefartyg och fritidsbåtar. 11 svenska handels- och fiskefartyg kolliderade med utländska fartyg.

Antal svenska handels- och fiskefartyg som kolliderat med svenska handelsfartyg och fritidsbåtar



Antal svenska handels- och fiskefartyg som kolliderat med utländska handelsfartyg



Kollision mellan fartyg (forts.)

Konsekvenser av skrovskadorna på fartygen

SKROVSKADA (vatteninträngning i fartyget)	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	1	9	3	4	4	21
Mindre läckage	1	-	-	-	-	1
Större läckage	-	-	-	1	-	1
Totalt	2	9	3	5	4	23

Uppgift om lots ombord/ej ombord/lotsdispens i samband med händelserna

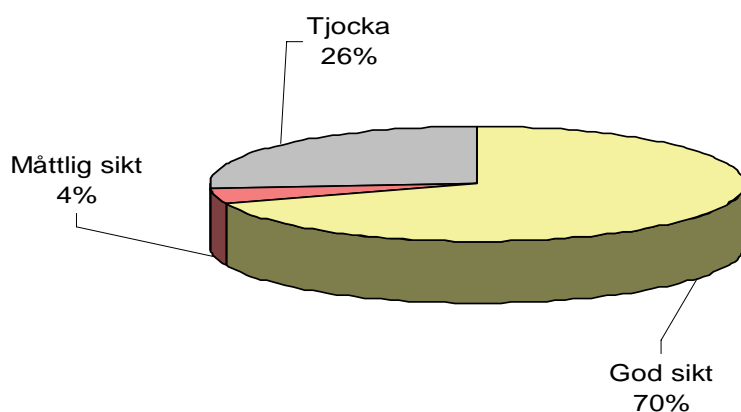
LOTS	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fanns ej ombord	2	8	1	3	4	18
Fanns ombord	-	-	2	1	-	3
Lotsdispens (tillståndsbevis)	-	1	-	1	-	2
Totalt	2	9	3	5	4	23

Fartygens verksamhet vid händelserna

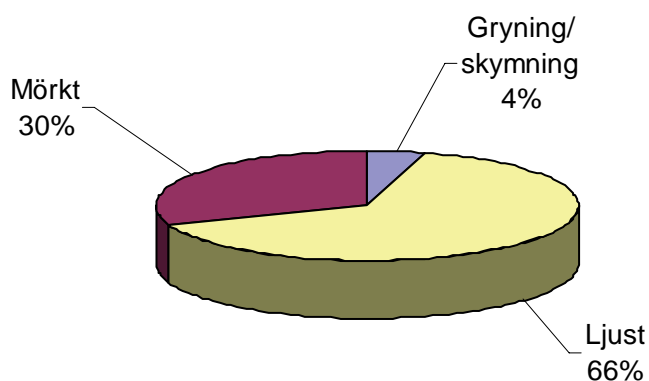
FARTYGETS VERKSAMHET	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Förtöjt vid kaj	-	1	1	1	-	3
Isbrytning	-	-	-	-	1	1
Okänt	-	1	-	-	-	1
Till sjöss	2	5	2	4	2	15
Vid ankomst till hamn	-	1	-	-	-	1
Vid avgång från hamn	-	1	-	-	1	2
Totalt	2	9	3	5	4	23

Kollision mellan fartyg (forts.)

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

Lastförskjutning¹³

Under år 2006 har inte några händelser i kategorin "lastförskjutning" inrapporterats.

¹³ Fr.o.m. år 1998 redovisas lastförskjutningar under egen rubrik. Händelserna har tidigare redovisats i gruppen Läckage/kantring/väderskada

Läckage/kantring/väderskada

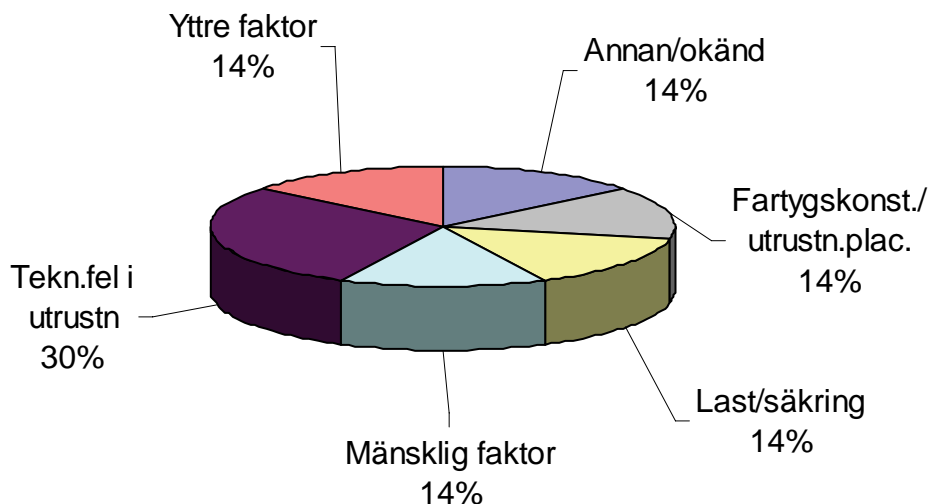
Två (2) av de sju (7) händelserna medförde totalförlust (förlisning). Tre besättningsmän omkom och 13 besättningsmän skadades i samband med förlisningarna, se avsnitt Händelsebeskrivning – förlista fartyg. Två (2) mindre utsläpp av tjockolja och bunkerolja har rapporterats. Övriga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*.

Tillbud: Några tillbud har inte inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade läckage/kantringar/väderskador efter fartygsart

Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
3	1	-	2	1	7
<i>därav totalförlust</i>					
-	-	-	1	1	2
<i>därvid omkomna personer</i>					
-	-	-	2	1	3

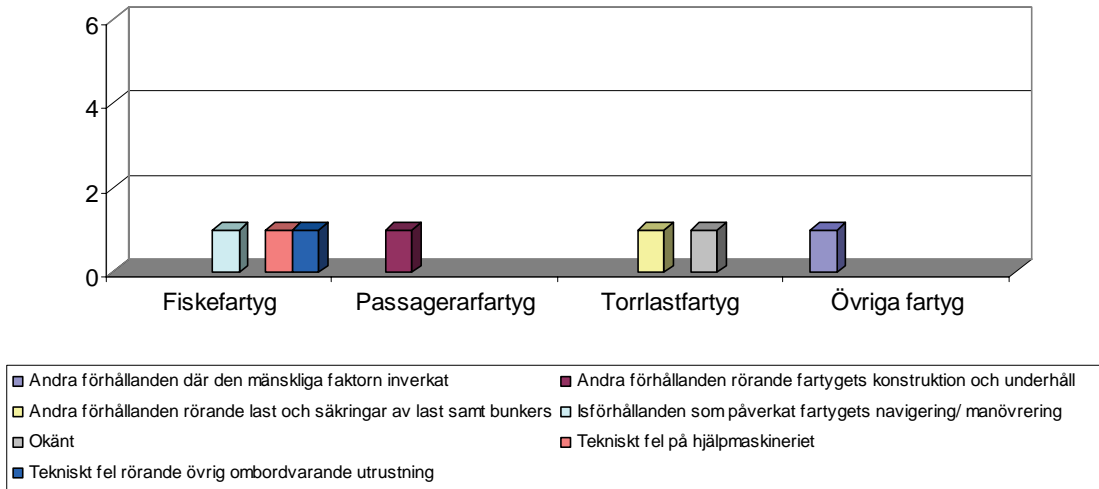
Huvudsaklig orsak totalt, fördelning efter huvudgrupp



Läckage/kantring/väderskada (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelning efter fartygsart

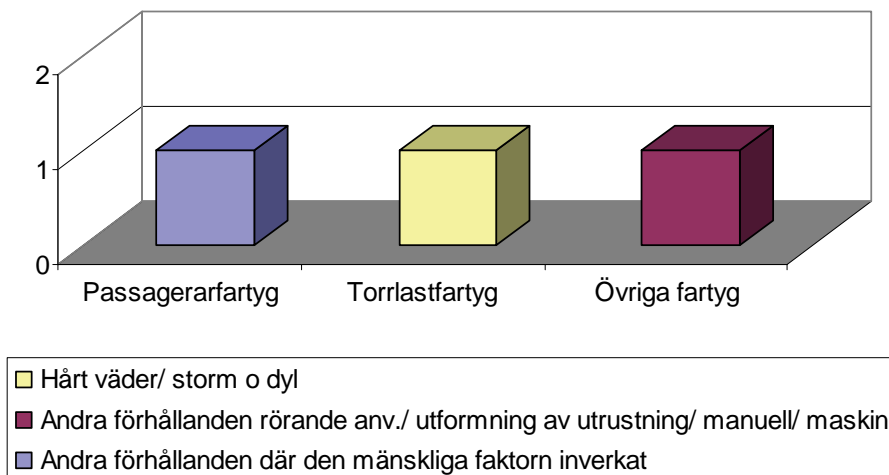
Antal



Bidragande orsaker, fördelning efter fartygsart

Nedanstående diagram visar i förekommande fall bidragande orsaker till den huvudsakliga orsaken, fördelade efter fartygsart. Samtliga noterade bidragande orsaker redovisas i diagrammet. En händelse kan ha fler än en bidragande orsak.

Antal



Läckage/kantring/väderskada (forts.)

Konsekvenser av skrovskadorna på fartygen

SKROVSKADA (vatteninträngning i fartyget)	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	2	-	-	1	1	4
Mindre läckage	1	1	-	-	-	2
Större läckage	-	-	-	1	-	1
Totalt	3	1	-	2	1	7

Maskinhaveri

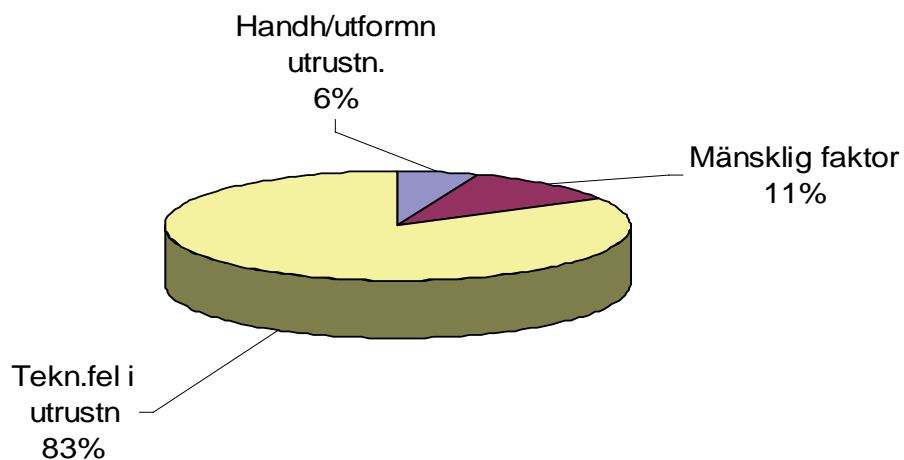
Samtliga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Något miljöfarligt utsläpp har inte skett, såvitt är känt, i samband med maskinhaverierna.

Tillbud: Några tillbud har inte inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade maskinhaverier efter fartygsart

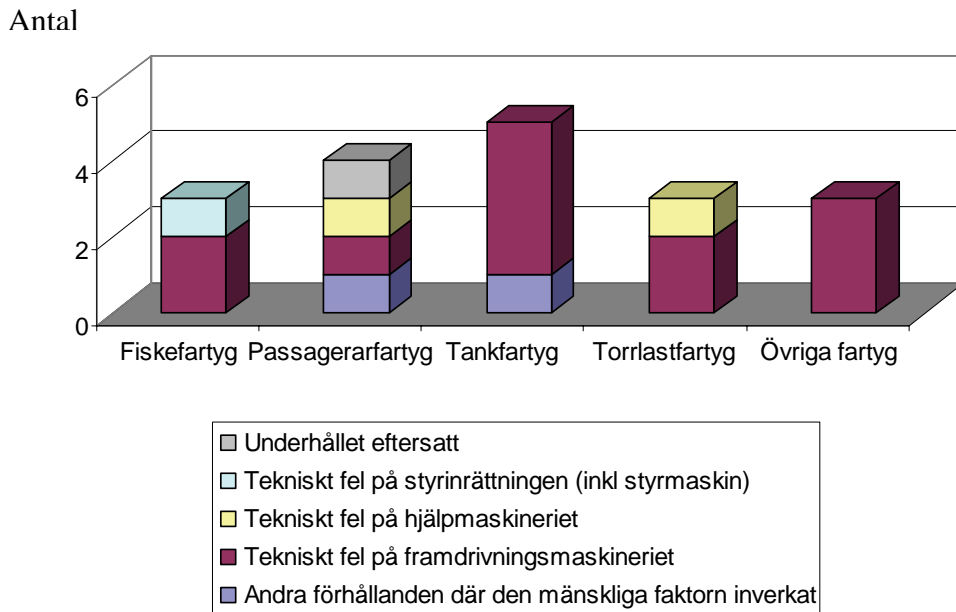
Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
3	4	5	3	3	18

Huvudsaklig orsak totalt, fördelning efter huvudgrupp



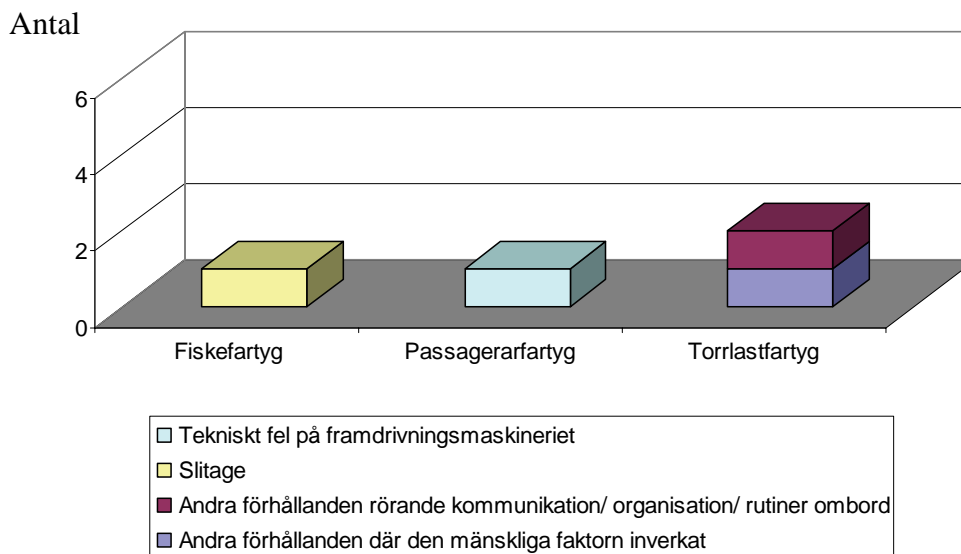
Maskinhaveri (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelning efter fartygsart



Bidragande orsaker, fördelning efter fartygsart

Nedanstående diagram visar i förekommande fall bidragande orsaker till den huvudsakliga orsaken, fördelade efter fartygsart. Samtliga noterade bidragande orsaker redovisas i diagrammet, en händelse kan ha fler än en bidragande orsak.



Maskinhaveri (forts.)

Konsekvenser av skrovskadorna på fartygen

SKROVSKADA (vatteninträngning i fartyget)	Fiske- fartyg	Passa- gerar- fartyg	Tank- fartyg	Torrlast- fartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	3	4	5	3	3	18
Totalt	3	4	5	3	3	18

Utsläpp

Under år 2006 inrapporterades inte några händelser i kategorin ”utsläpp”.

Övriga händelser

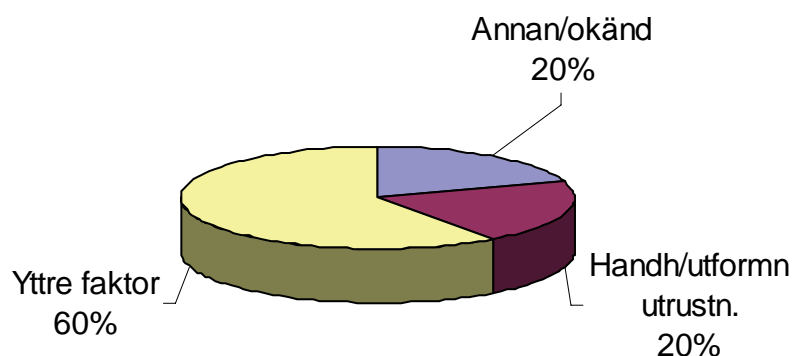
Samtliga fem (5) händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*.

Tillbud: Något tillbud har inte inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade övriga händelser efter fartygsart

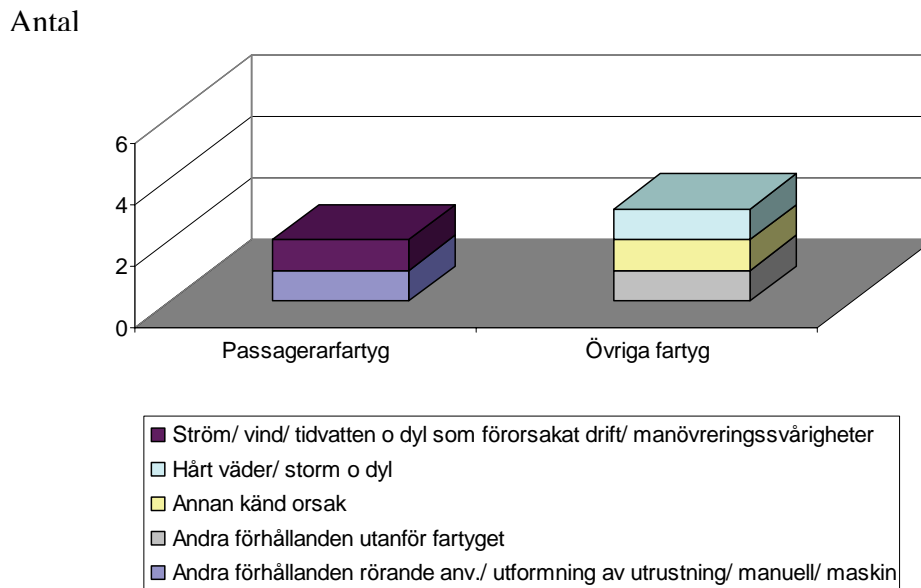
Fiskefartyg	Passa- gerar- fartyg	Tankfartyg	Torrlast- fartyg	Övriga fartyg	Totalt
-	2	-	-	3	5

Huvudsaklig orsak totalt, fördelning efter huvudgrupp



Övriga händelser (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelning efter fartygsart



Händelsebeskrivning

- Rampen på fartyget, som är en gammal vägfärja, låg löst i ett spår. Det enda som var fast i skrovet var hydraulkolvarna. Fartyget mötte ett svall som lyfte rampen ur spår. Den föll i sjön och sjönk. Färjan går nu utan ramp i den änden.
- Vid segling drabbades man av oväntad hastig vindökning. Båda masterna bröts. En tamp gick i propellern varför fartyget fick bogseras tillbaka till Skagen.
- Bogserfartyget var kopplad för att assistera ICE KING från kaj. Vinden blåste mot kajen och bogserfartyget var kopplat akter. Då ICE KING var nästan klar kajnocken beordrades bogserfartyget av lotsen att ändra kurs åt babord. Under kursändringen utlöste bogserkroken ofrivilligt p.g.a. att utlösningsvajern hakat i en mindre krok anordnad ovanför ordinarie krok. Vajern sträcktes och kroken löste ut. Bogserfartyget gick runt aktern och pushade tills ICE KING var klar. Den mindre kroken, som inte användes, avlägsnades för att inte händelsen skulle upprepas.
- Under bogsering av en pråm brast bogservajern. En finländsk bogserbåt gick ut mot pråmen och lyckades dagen efter händelsen ta pråmen på släp till Rauma.
- Efter dykuppdrag vid ett sjömärke skulle ankaret hivas. Det hade då fastnat i botten. Man beslöt att lägga av ankarkättingen. Kättingen skars av med rondellslip. Under arbetet slog fartyget mot grundet. Vid ankomst till hamn utfördes dykarundersökning av fartyget. Inga skador kunde upptäckas.

Insjö år 2006

Sammanställning av totalt inrapporterade olyckor, olyckstillbud samt avvikelser till Insjö t.o.m. 2006-12-31

Sjöfartsinspektionen och Sveriges Redareförening har i samarbete med SWEREF och berörda fackföreningar gjort en gemensam satsning och skapat Insjö – ett informationssystem om olyckor och tillbud ("near misses") till sjöss. Systemet är en naturlig rapporteringsväg för alla inom svensk sjöfart och förbättrar möjligheterna att tillvarata erfarenheter.

För att kunna få ett system, där alla rapporter hanteras anonymt, har man valt att låta ICC, IPSO CLASSIFICATION & CONTROL AB, administrera systemet. Rapporten kvitteras med ett uttag ur databasen som visar händelser som liknar den man har rapporterat. Denna samlade erfarenhet kan sedan återkopplas till alla berörda inom rederiet.

Själva kärnan, informationssystemet Insjö, är en databas och en erfarenhetsbank, uppbyggd av erfarenheter av kritiska händelser, olyckor och tillbud i samband med drift av och arbete på fartyg. Det väsentliga innehållet i erfarenhetsbanken består av rapporter från rederier, fartygs skyddskommittéer samt besättningsmedlemmar ombord i svenska fartyg. Rapporterna med ursprung från enskilda besättningsmedlemmar, som hanteras anonymt i systemet, inrapporteras via rederiets ISM-ansvarige (Designated Person).

Inrapporteringen till Insjö startade under 2001 och nedan visas en sammanställning av de inkomna rapporterna till Insjö, t.o.m. 2006-12-31, totalt **1 759** rapporter. Lägg märke till att databasen är en erfarenhetsdatabank och bör inte användas som en statistikkälla.

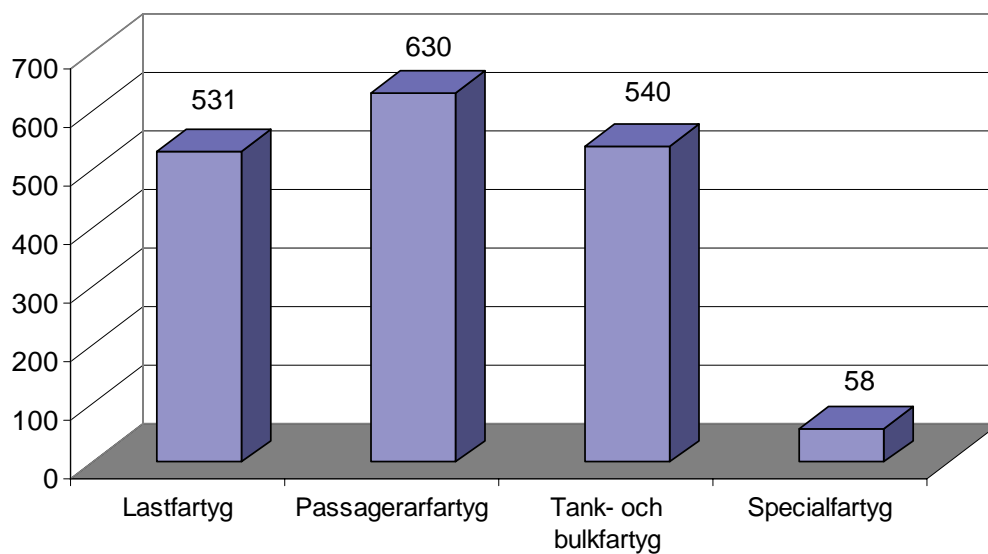
Olycka - Händelse som har inträffat och fått en oönskad konsekvens.

Olyckstillbud - Potentiellt farlig situation eller händelse som har inträffat men inte fått någon konsekvens.

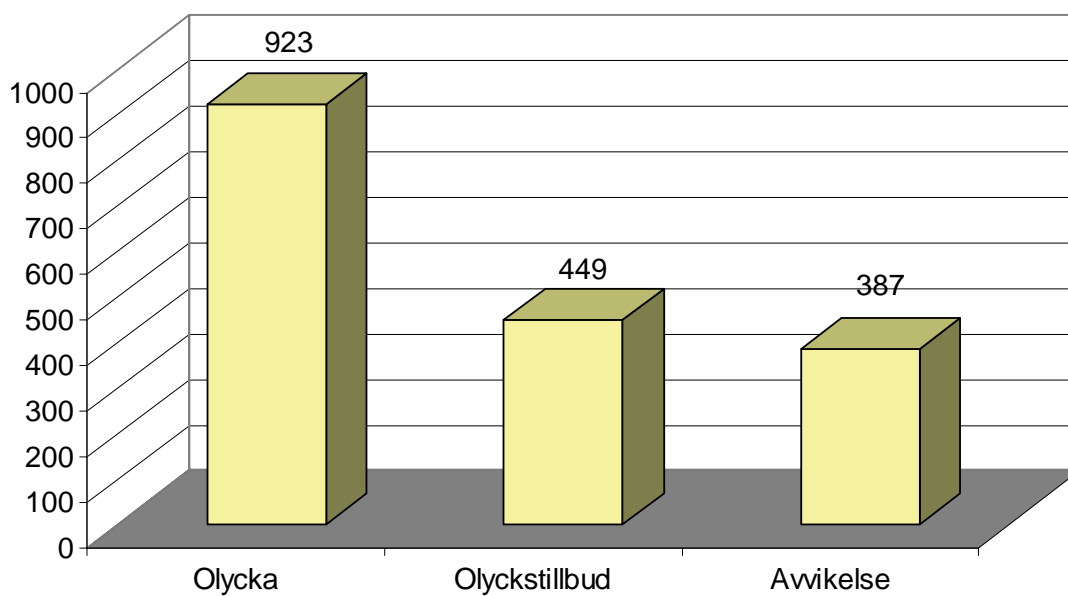
Avvikelse - Säkerhetsbrist som skulle kunna få en oönskad konsekvens. Observerat förhållande som kan innebära risk.

Insjö (forts.)

Fördelning efter fartygstyp

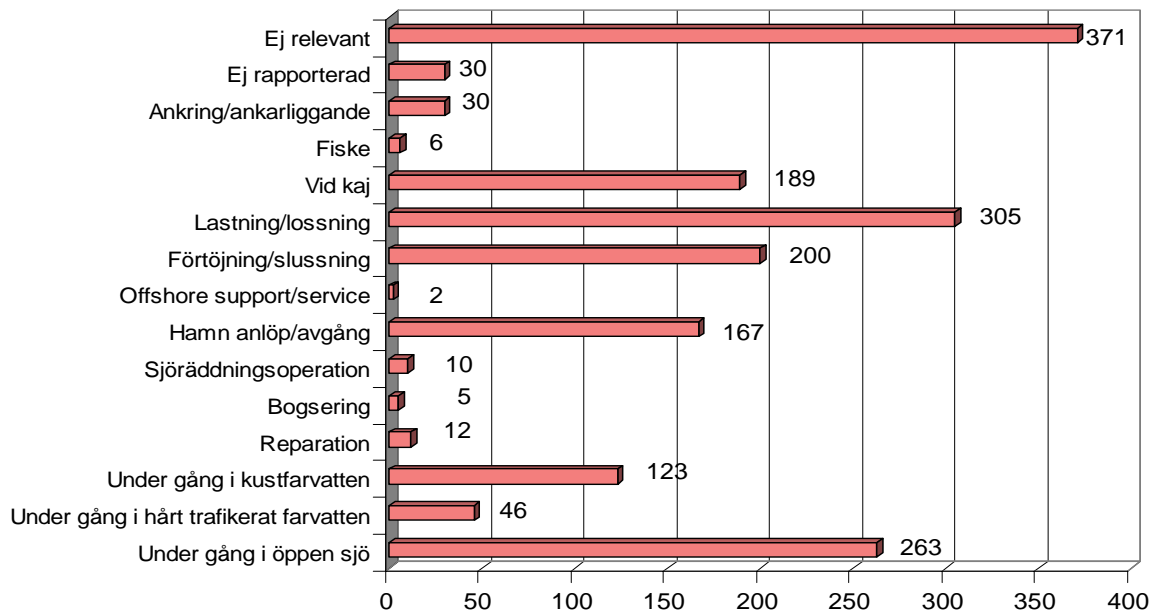


Fördelning efter typ av händelse

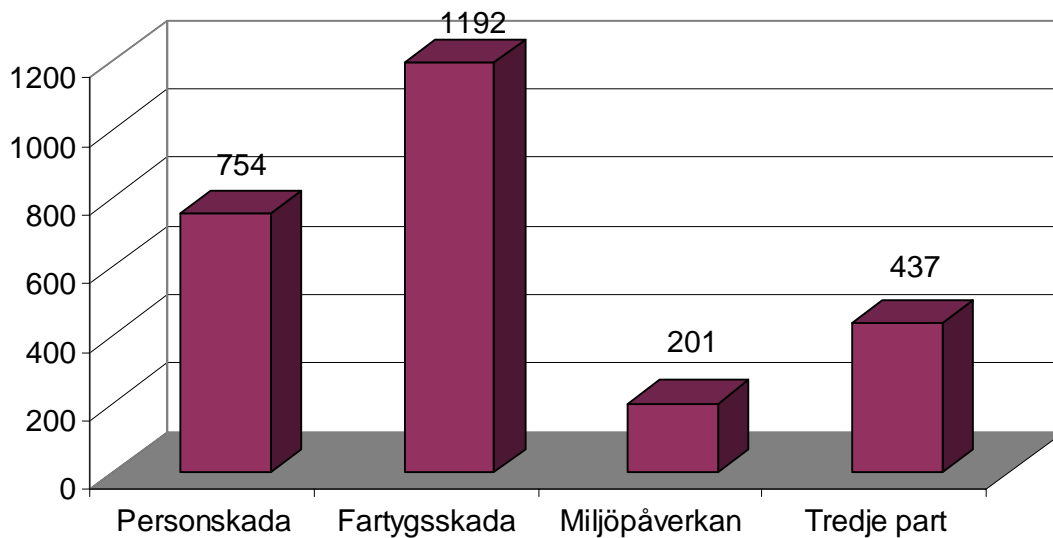


Insjö (forts.)

Fördelning efter fartygets aktivitet¹⁴



Fördelning efter konsekvens



¹⁴ Förklaring till diagrammet:

Antal inlämnade rapporter t.o.m. 2006-12-31, fördelning efter fartygets aktivitet

Ej relevant - Fartygets aktivitet har inte haft betydelse för händelsen

Ej rapporterad – Fartygets aktivitet har inte rapporterats

PERSONOLYCKOR

Sammanställning av rapporterade personolyckor

År 2006

Innehållsförteckning, del 2

PERSONOLYCKOR	3
ARBETSSKADOR I SKEPPSTJÄNST	4
ANMÄLAN OCH REGISTRERING AV ARBETSSKADOR (NYTT SYSTEM FR.O.M. ÅR 2002)	4
STATISTIKENS OMFATTNING OCH REGISTRERING	4
DATAINSAMLING	5
SPECIALBEARBETNINGAR	5
OMBORDANSTÄLLDA	6
SKADEFREKVENNS ÅREN 1997 - 2006	6
ANTAL AKTIVA SJÖMÄN EFTER ÅLDERS- OCH BEMANNINGSGRUPP	7
ANTAL ANMÄLDA ARBETSSKADOR (ARBETSSOLYCKOR OCH ARBETSSJUKDOMAR) UNDER ÅREN 2002 - 2006	8
ARBETSSKADORNAS FÖRDELNING EFTER ARBETSOLYCKA/ARBETSSJUKDOM UNDER ARBETSTID/FRITID OMBORD ÅR 2006	8
ARBETSSKADORNAS FÖRDELNING EFTER KÖN OCH ARBETSOLYCKA/ARBETSSJUKDOM UNDER ARBETSTID/FRITID OMBORD	9
ARBETSOLYCKOR	10
<i>Arbetsolyckornas fördelning efter bemanningsgrupp och avvikelser</i>	10
<i>Händelsebeskrivning - dödsfall</i>	11
<i>Händelsebeskrivning – allvarliga personolycksfall</i>	12
<i>Antal aktiva sjömän – antal arbetsolyckor, fördelning efter åldersgrupp</i>	12
<i>Skadefrekvens åren 1997 - 2006, antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän</i>	13
<i>Antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän för år 2006, fördelning efter åldersgrupp</i>	13
<i>Arbetsolyckornas fördelning efter avvikelser och kön</i>	14
<i>Antal anmälda arbetsolyckor, fördelning efter åldersgrupp och kön samt trolig frånvaro</i>	15
<i>Antal arbetsolyckor, fördelning efter ålders- och bemanningsgrupp samt kön</i>	16
ARBETSSJUKDOMAR	17
<i>Antal anmälda arbetssjukdomar för ombordanställda åren 2002-2006</i>	17
<i>Antal arbetssjukdomar, fördelning efter orsak och kön</i>	17
<i>Skadefrekvens – antal arbetssjukdomar/100 aktiva sjömän</i>	18
<i>Arbetssjukdomar, fördelning efter orsak och bemanningsgrupp</i>	18
<i>Antal anmälda arbetssjukdomar efter bemanningsgrupp, orsak samt kön</i>	19
<i>Arbetssjukdomar, fördelning efter bemanningsgrupp och ålder samt kön</i>	20
YRKESFISKARE	21
ANTAL ANMÄLDA ARBETSSKADOR (ARBETSSOLYCKOR OCH ARBETSSJUKDOMAR) ÅREN 2002 - 2006	21
<i>Antal registrerade fiskefartyg med fartygstillstånd samt antal licensierade fiskare år 2006</i>	21
ANTAL ARBETSOLYCKOR – FÖRDELNING EFTER AVVIKELSE	22
<i>Händelsebeskrivning av dödsfall</i>	22
<i>Anmälda arbetsolyckor fördelat efter åldersgrupp och trolig frånvaro</i>	23
ARBETSSJUKDOMAR	23
<i>Antal anmälda arbetssjukdomar för fiskare åren 2002 -2006</i>	23
<i>Antal arbetssjukdomar fördelning efter orsak och åldersgrupp år 2006</i>	24
PASSAGERARE	25
ANDRA OMBORD	25

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 2006.

OMBORDANSTÄLLDA	Antal
ARBETSSKADOR (arbetsolyckor och arbetssjukdomar inkl. fritid ombord och fritid iland) inklusive dödsfall	279
Arbetsolyckor med frånvaro <i>därav dödsfall</i>	235 4
Arbetssjukdomar	44
Arbetsolyckor utan frånvaro	128
SJUKDOM/SJÄLVMORD	4
FÖRSVINNANDE	-
YRKESFISKARE	Antal
ARBETSSKADOR (arbetsolyckor och arbetssjukdomar inkl. fritid ombord och fritid iland) inklusive dödsfall	14
Arbetsolyckor med frånvaro <i>därav dödsfall</i>	7 1
Arbetssjukdomar	4
Arbetsolyckor utan frånvaro	3
PASSAGERARE	Antal
DÖDSFALL (SJUKDOM/SJÄLVMORD)	7
FÖRSVINNANDE	1
PERSONSKADOR <i>därav dödsfall</i>	4 1
ANDRA OMBORD	
PERSONSKADOR	1

Arbetsskador i skeppstjänst

Sjöfartsinspektionens utredningsenhet presenterar här statistik avseende arbetsskador i skeppstjänst år 2006 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 23 april 2007.

Anmälan och registrering av arbetsskador (nytt system fr.o.m. år 2002)

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

I samband med det nya systemet togs en omarbetad blankett i bruk för anmälan om arbetsskador. 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. Grundmaterialet för kodningen utgörs av uppgifter som lämnats i arbetsskadeanmälan. Arbetsskadeblanketten ger bl.a. uppgifter om den skadade, arbetsgivare, arbetssituation, skadans omfattning och skadeförlopp.

Variabler

I samband med övergången till det nya registreringssystemet 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 variabler som använts i föreliggande publikation.

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.

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 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 arbetssjukdomsfall oberoende av sjukskrivning.
- När det gäller anmälda arbetsolycksfall utan sjukfrånvaro (s.k. nollskador), utöver de undantag som anges ovan, redovisas endast det totala antalet.

Datinsamling

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 automatiskt genererade 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,

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

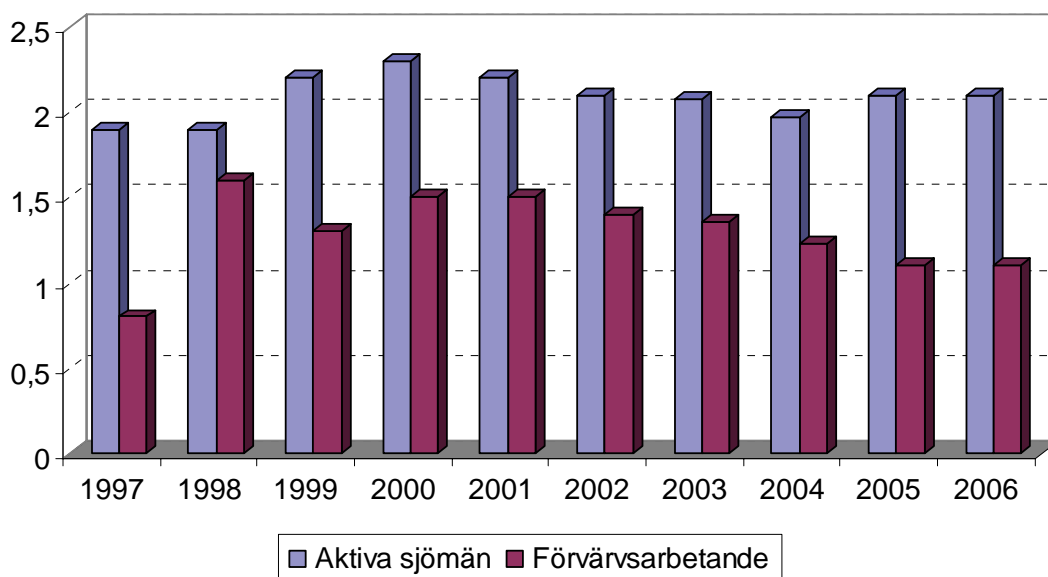
Arbetskadorna totalt i relation till bemanning i handelsfartyg (arbetsolyckor inträffade under arbetstid/fritid samt arbetsjukdomar).

Totalt anmäldes **279** arbetskadorna i skeppstjänst (exklusive fiskare) för år **2006**. Fördelningen var **235** arbetsolyckor med sjukfrånvaro (arbetstid/fritid) och **44** arbetsjukdomar. Antalet anmälda arbetsolyckor **utan** sjukfrånvaro, s.k. "nollskador", var **128** samt **9** färdolyckor för år **2006**. Dessa har inte medtagits i statistiksammanställningen. Närmare förklaring återges under avsnitt **Statistikens omfattning**.

Antalet **aktiva sjömän** var **13 391** för år **2006** (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.

Skadefrekvens åren 1997 - 2006

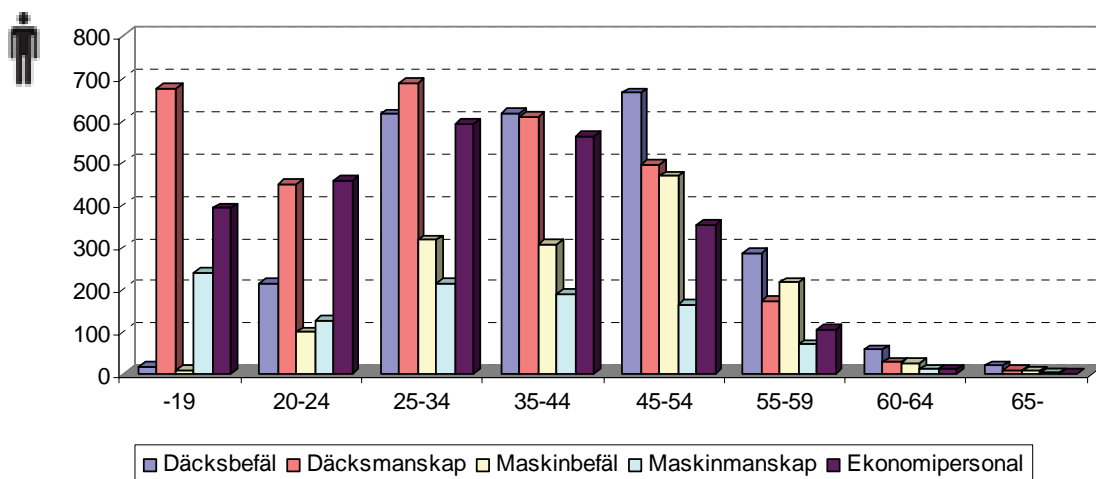
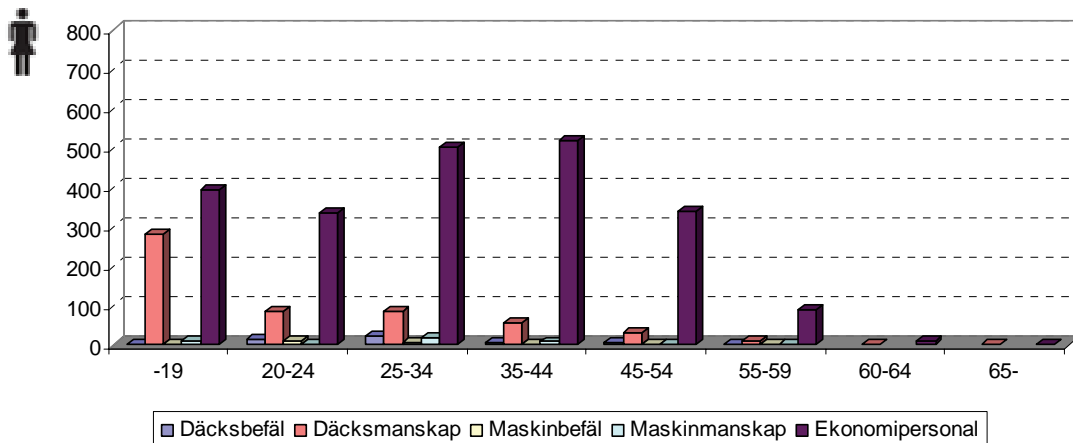
Skadefrekvensen definieras som *Antalet arbetskadorna/100 aktiva sjömän*. Figuren visar även *antalet arbetskadorna/100 förvärvsarbetade i hela landet*. (Uppgiften hämtad från SCB/Rams 2005)



**Antal aktiva sjömän
efter ålders- och bemanningsgrupp**

Ålder Bemannings- grupp	16- 19	20- 24	25- 34	35- 44	45- 54	55- 59	60- 64	65 -	Totalt
Däcksbefäl	19	229	636	622	668	287	57	19	2 537
Däcksmanskap	954	533	773	664	526	182	31	11	3 674
Maskinbefäl	11	108	322	306	469	217	27	7	1 467
Maskinmanskap	250	129	230	198	166	71	11	2	1 057
Ekonomi- personal	786	790	1 092	1 081	690	193	22	2	4 656
Totalt	2 020	1 789	3 053	2 871	2 519	950	148	41	13 391

**Antal aktiva sjömän
fördelning efter åldersgrupp, bemanningsgrupp samt kön**



Antal anmälda arbetsskador (arbetsolyckor och arbetssjukdomar) under åren 2002 - 2006

År	Arbetsolyckor		Arbets- sjuk- domar	Totalt	Arbets- olyckor UTAN frånvaro
		<i>därav dödsfall</i>			
2002	207	2	85	292	203
2003	218	-	60	278	175
2004	200	-	66	266	162
2005	212	1	71	283	153
2006	235	4	44	279	128
Totalt	1 072	7	326	1 398	821

Arbetsskadornas fördelning efter arbetsolycka/arbetssjukdom under arbetstid/fritid ombord år 2006

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

Bemannings- grupp	Arbets- olyckor		Arbets- sjukdomar	Totalt
		<i>därav dödsfall</i>		
Befälhavare	8	1	1	9
Styrmän	10	1	1	11
Däcksmanskap	59	2	3	62
Maskinbefäl	16	-	7	23
Maskinmanskap	22	-	8	30
Ekonomipersonal	120	-	24	144
Totalt	235	4	44	279

Arbetskadornas fördelning efter kön och arbetsolycka/arbetssjukdom under arbetstid/fritid ombord



Bemannings- grupp	Arbets- olyckor	därav dödsfall	Arbets- sjukdomar	Totalt
Befälhavare	-	-	-	-
Styrmän	-	-	-	-
Däcksmanskap	7	-	-	7
Maskinbefäl	1	-	-	1
Maskinmanskap	-	-	-	-
Ekonomipersonal	65	-	15	80
Totalt	73	-	15	88



Bemannings- grupp	Arbets- olyckor	därav dödsfall	Arbets- sjukdomar	Totalt
Befälhavare	8	1	1	9
Styrmän	10	1	1	11
Däcksmanskap	52	2	3	55
Maskinbefäl	15	.	7	22
Maskinmanskap	22	.	8	30
Ekonomipersonal	55	.	9	64
Totalt	162	4	29	191

Arbetsolyckor

Här redovisas anmälda arbetsolyckor i skeppstjänst (*under arbetstid och fritid ombord/iland*) för ombordanställda¹.

Arbetsolyckornas fördelning efter bemanningsgrupp och avvikelse

Avvikelse	Bemannings- grupp	Befäl- havare	Styr- män	Däcks- manskap	Maskin- befäl	Maskin- manskap	Ek.- per- sonal	Totalt
El, brand, explosion	.	.	.	.	.	.	1	1
Läckage, utströmning	.	.	.	3	3	3	7	16
Ras, fall, bristning av material	.	.	.	1	.	1	2	4
Förlorad kontroll över maskin	.	.	.	3	.	1	2	6
Förlorad kontroll över fordon, transportmedel	2	2	.	6	3	.	15	28
Förlorad kontroll över handverktyg, redskap	.	.	.	3	1	1	7	12
Förlorad kontroll över hanterat föremål	1	3	.	10	2	6	24	46
Fall av person	5	1	.	14	3	4	34	61
Kropps rörelse utan fysisk överbelastning	.	1	.	4	4	3	7	19
Kropps rörelse med fysisk överbelastning	.	3	.	12	.	3	17	35
Fysiskt våld, angrepp, traumatisk upplevelse	.	.	.	1	.	.	3	4
Övrigt, oklart	.	.	.	2	.	.	1	3
Totalt	8	10	59	16	22	120	235	

¹ Fr.o.m. 2002 års arbetsolyckor redovisas dessa efter avvikelse, se närmare förklaring under rubriken **Anmälan och registrering av arbetsskador (nytt system fr.o.m. år 2002)**

Händelsebeskrivning - dödsfall

Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet. /Nr Fartygsart Fartygets namn Byggnadsmat. Brutto Byggnadsår	Händelsebeskrivning
2006-01-20 14.40 Till sjöss	SFC-5034 Bogser- och bärgningsfartyg NORDSKÄR Stål okänt	Passagerarfartyget DIANA (D) skulle bogseras till Skeppsbron. NORDSKÄR (N) kopplades med bogserlina förut på D och HÖKEN lades fast på Ds babords låring. När ekipaget närmade sig Skeppsbron skar N okontrollerat ut åt styrbord och fartyget kantrade. Fartyget gick till botten med befälhavaren ombord. Tillkallad dykare fick upp befälhavaren och HLR påbörjades. Befälhavaren fördes till sjukhus där han dagen efter händelsen avled.
2006-11-01 15.39 Till sjöss	SLNK FINNBIRCH Torrlastfartyg Stål 1978 <i>Ombyggnadsår</i> 1997	Fartyget kantrade och sjönk i hårt väder. Samtliga 14 besättningsmän hamnade i sjön. Helikoptrar kunde plocka upp 13 av dessa som fördes till sjukhus i Kalmar, en av besättningsmännen avled. Den saknade besättningsmannen återfanns senare avliden. Två av de övriga skadades svårt.
2006-12-19 16.00 Förtöjt vid kaj	SHXT NOREN Torrlastfartyg Stål 1984	En matros hittades livlös i tonnagerum (förliga delen av lastrummet). Orsaken var troligen att flislasten alstrade farlig atmosfär.

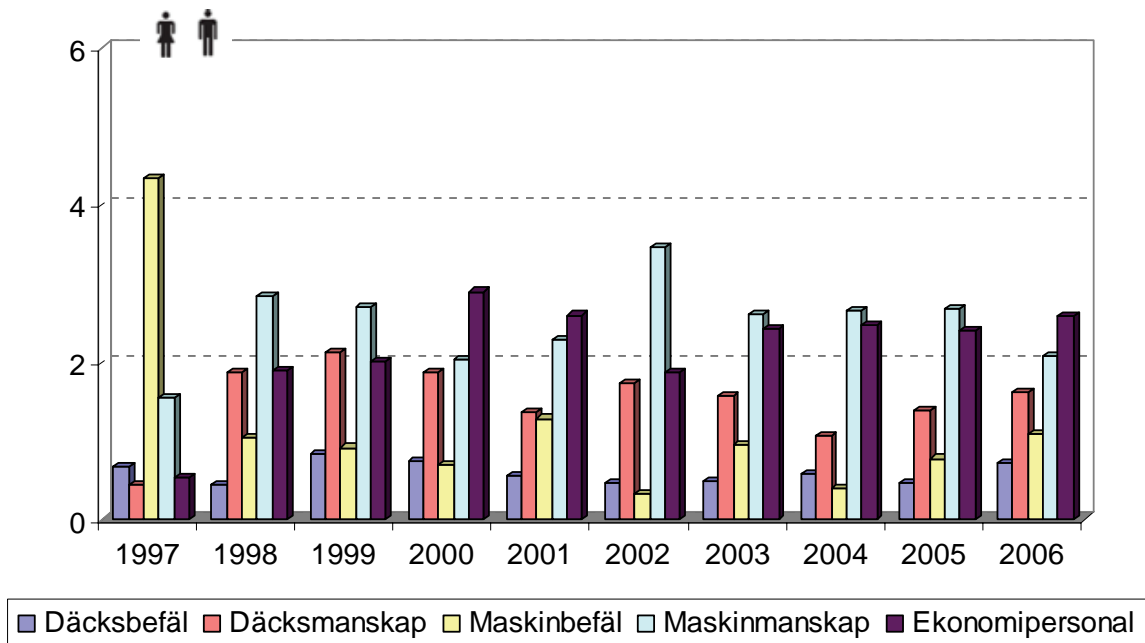
Händelsebeskrivning – allvarliga personolycksfall

Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet. /Nr Fartygsart Fartygets namn Byggnadsmat. Brutto Byggnadsår	Händelsebeskrivning
2006-02-25 11.11 Vid ankomst till hamn	SJVN TOR FLANDRIA Stål 1981 <i>Ombyggnadsår</i> 1998	Vid slussning kolliderade fartyget med en klaffbro som lutade ca 8 grader in mot slussen. Befälhavaren, som manövrerade fartyget från styrbords bryggvinge, klämdes fast mot manöverkonsolen vid kollisionen. Han fick skäras loss med skärbrännarutrustning och fördes sedan till sjukhus.
2006-08-04 05.30 Vid ankomst till hamn	SGIX Biltransportfartyg DON JUAN Stål 55 598 1995	En förtöjningstross som låg på en winsch-nock brast och slog av en arm på en besättningsman.
2006-12-27 - Förtöjt vid kaj	SGOX Oljetankfartyg STOC REGINA Stål 2 947 2005	Prover skulle tas ur fartygets tankar som innehöll oljeförorenat vatten. En matros öppnade en lucka som var avsedd för tankrengöring. Svavelväte hade bildats i tanken och strömmade ut i hög koncentration. Matrosen svimmade och en annan person, som försökte hjälpa honom, svimmade också. En styrman lyckades stänga luckan. De två skadade fördes till sjukhus. Ombord fanns ett slutet system som prover skulle tas via.

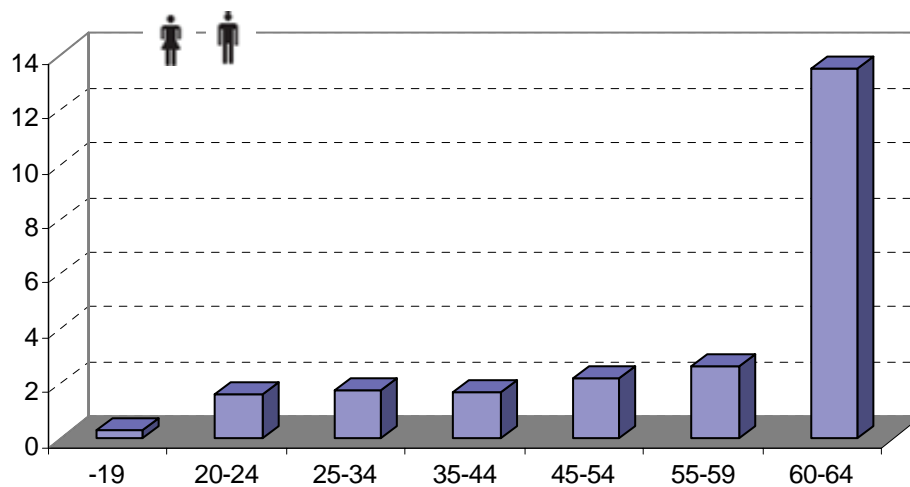
Antal aktiva sjömän – antal arbetsolyckor, fördelning efter åldersgrupp

Ålder	16-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-59	60-64	65-	Totalt
Antal aktiva sjömän	2 020	1 789	3 063	2 871	2 519	950	148	41	13 391
Antal arbetsolyckor	6	28	53	48	55	25	20	-	235

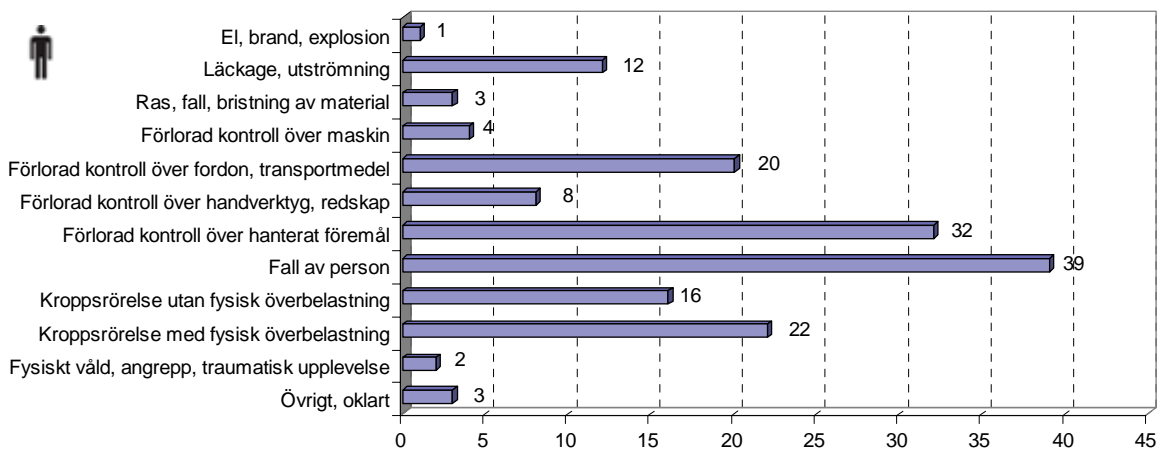
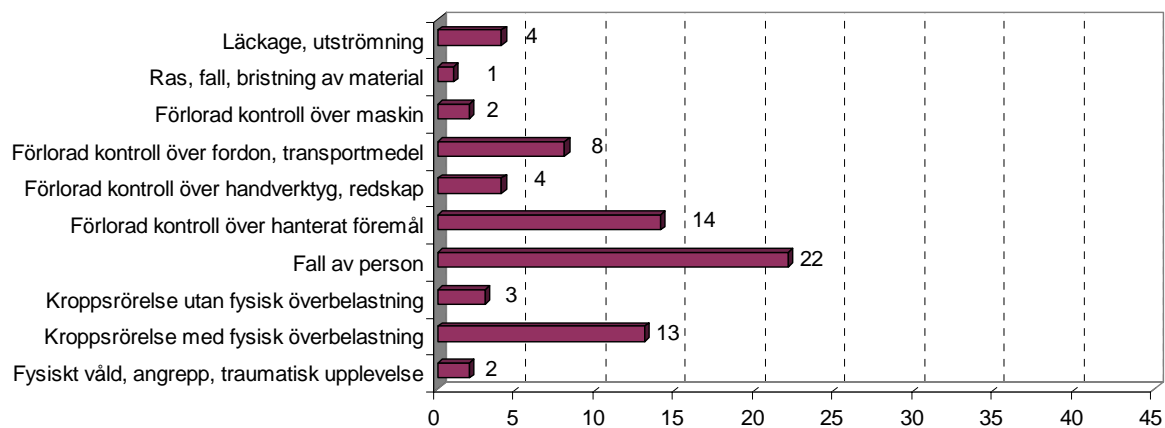
Skadefrekvens åren 1997 - 2006, antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän



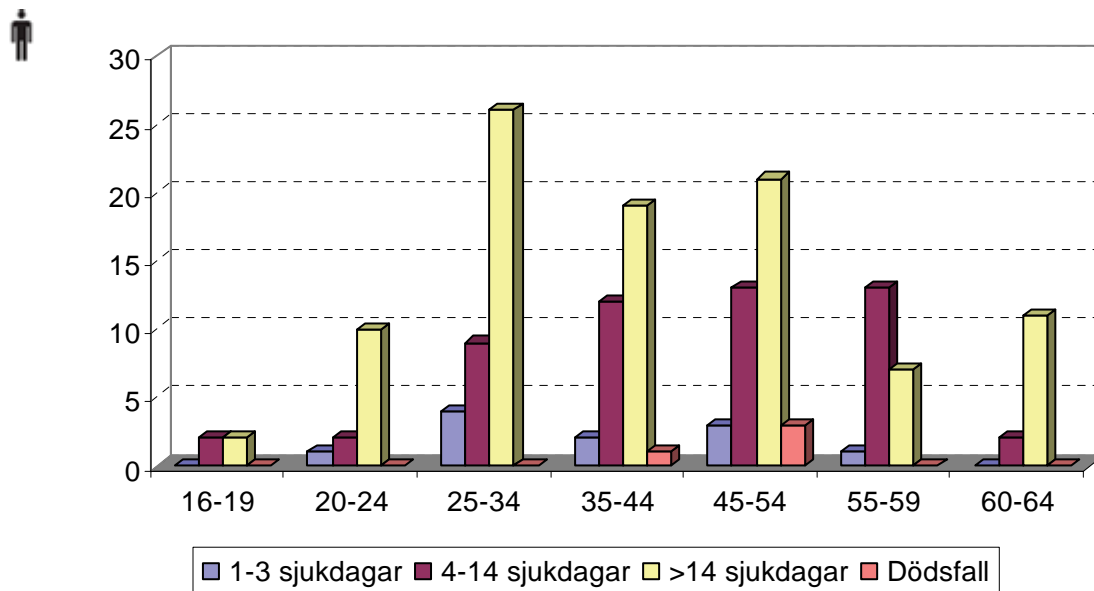
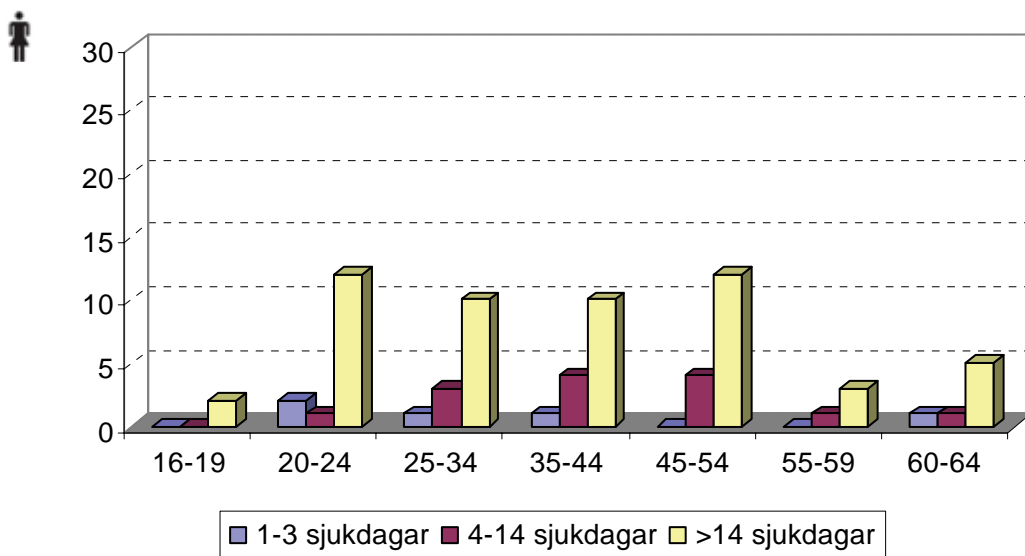
Antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän för år 2006, fördelning efter åldersgrupp



Arbetsolyckornas fördelning efter avvikelse och kön



Antal anmälda arbetsolyckor, fördelning efter åldersgrupp och kön samt trolig frånvaro



Antal arbetsolyckor, fördelning 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	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Däcksmanskap	.	4	1	2	.	.	.	.	7
Maskinbefäl	.	.	1	.	.	.	.	.	1
Maskinmanskap	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ekonomipersonal	2	11	12	13	16	4	7	.	65
Totalt	2	15	14	15	16	4	7	.	73



Ålder	- 19	20 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55- 59	60 - 64	65 -	Totalt
Bemanningsgrupp									
Befälhavare	.	.	.	4	1	1	2	.	8
Styrmän	.	.	5	2	2	.	1	.	10
Däcksmanskap	4	4	11	12	8	9	4	.	52
Maskinbefäl	.	1	3	1	4	4	2	.	15
Maskinmanskap	.	3	3	3	6	4	3	.	22
Ekonomipersonal	.	5	17	11	18	3	1	.	55
Totalt	4	13	39	33	39	21	13	.	162

Arbetssjukdomar

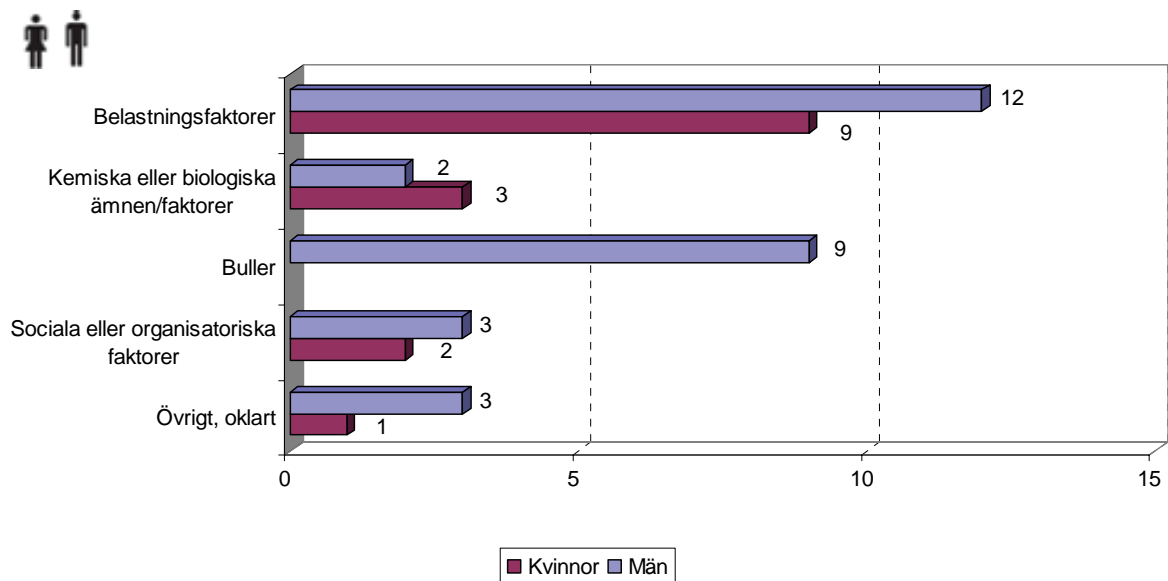
Som arbetssjukdom räknas besvär beroende på någon form av exponering i arbetet som först efter en kortare eller längre tids inverkan ger sig till känna, kanske först efter flera år.

Sjukdomarna kan vara av både fysisk och psykisk karaktär och står för ca 15 % av samtliga anmälda arbetsskador (arbetsolyckor med frånvaro och arbetssjukdomar) år 2006.

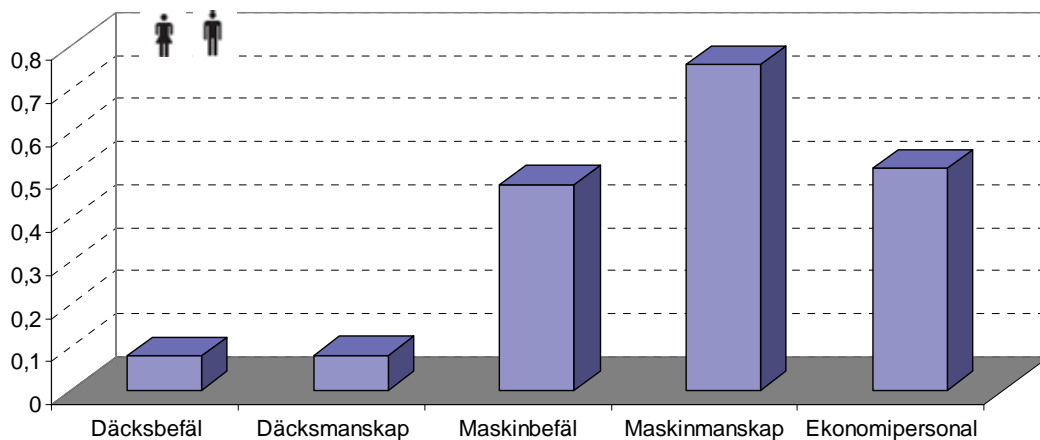
Antal anmälda arbetssjukdomar för ombordanställda åren 2002-2006

År	2002	2003	2004	2005	2006
Orsak					
Belastningsfaktorer	59	35	41	41	21
Kemiska eller biologiska ämnen/faktorer	7	8	4	9	5
Fysikaliska faktorer (ej vibrationer, buller)	-	-	-	1	-
Vibrationer	-	1	-	2	-
Buller	10	11	10	13	9
Smitta	-	-	1	1	-
Sociala eller organisatoriska faktorer	8	3	8	3	5
Övrigt, oklart	1	2	2	1	4
Totalt	85	60	66	71	44

Antal arbetssjukdomar, fördelning efter orsak och kön



Skadefrekvens – antal arbetssjukdomar/100 aktiva sjömän

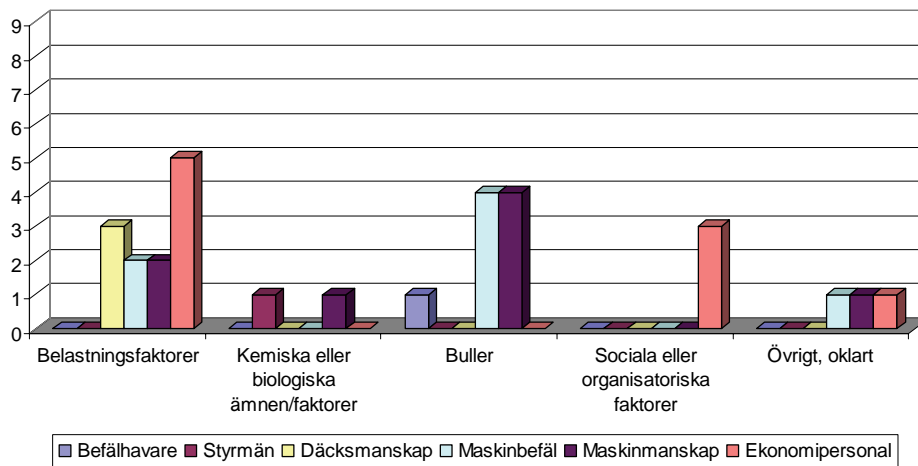
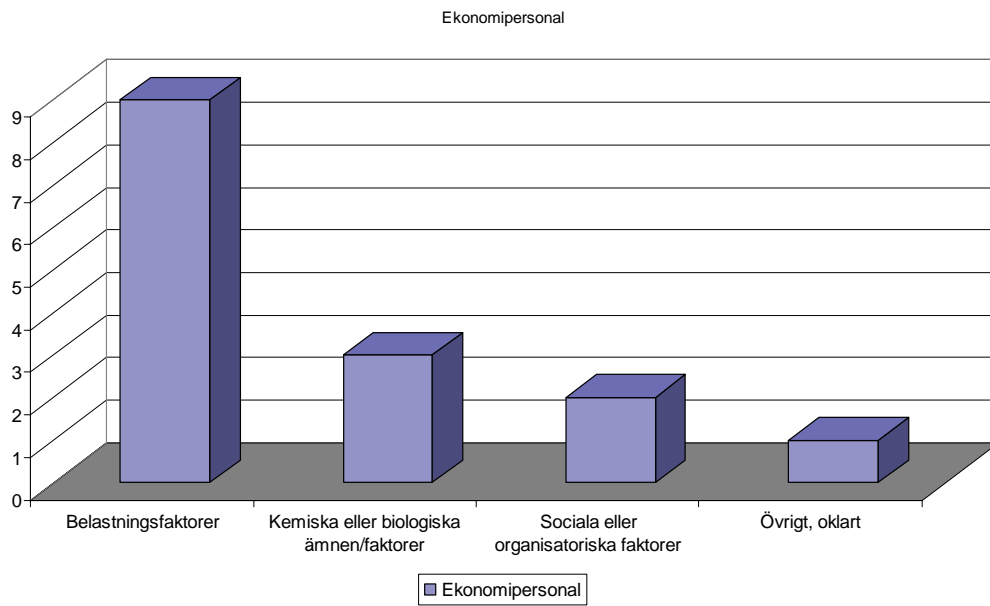


Arbetssjukdomar, fördelning efter orsak och bemanningsgrupp



Orsak	Belastningsfaktorer	Kemiska eller biologiska ämnen/faktorer	Fysikaliska faktorer (ej vibr., buller)	Vibrationer	Buller	Smitta	Sociala eller organisatoriska faktorer	Övrigt, oklart	Totalt
Bemanningsgrupp									
Befälhavare	.	.	.	.	1	.	.	.	1
Styrmän	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Däcksmanskap	3	.	.	.	.	.	.	.	3
Maskinbefäl	2	.	.	.	4	.	.	1	7
Maskinmanskap	2	1	.	.	4	.	.	1	8
Ekonomipersonal	14	3	.	.	.	.	5	2	24
Totalt	21	5	.	.	9	.	5	4	44

Antal anmälda arbetssjukdomar efter bemanningsgrupp, orsak samt kön



Arbetsjukdomar, fördelning efter bemanningsgrupp och ålder samt kön



Ålder	-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-59	60-64	>65	Totalt
Bemanningsgrupp									
Befälhavare
Styrmän
Däcksmanskap
Maskinbefäl
Maskinmanskap
Ekonomipersonal	.	.	2	6	5	2	.	.	15
Totalt	.	.	2	6	5	2	.	.	15



Ålder	-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-59	60-64	>65	Totalt
Bemanningsgrupp									
Befälhavare	1	.	1
Styrmän	1	.	.	1
Däcksmanskap	1	2	.	.	3
Maskinbefäl	.	.	1	.	1	3	2	.	7
Maskinmanskap	2	2	4	.	8
Ekonomipersonal	.	.	.	2	6	1	.	.	9
Totalt	.	.	1	2	10	9	7	.	29

Yrkesfiskare

Antal anmälda arbetsskador (arbetsolyckor och arbetssjukdomar) åren 2002 - 2006

År	Arbets- olyckor	därav dödsfall	Arbets- sjukdomar	Totalt
2002	14	1	3	17
2003	8	2	7	15
2004	12	2	4	16
2005	8	1	3	11
2006	7	1	4	11
Totalt	49	7	21	70

Under år 2006 anmäldes sju (7) arbetsolyckor och fyra (4) arbetssjukdomar. En fiskare omkom i samband med att ett fartyg grundstötte, kantrade samt sjönk därefter, se avsnitt Händelsebeskrivning – dödsfall.

Under åren 2002 – 2006 har sju (7) fiskefartyg har förlist. I samband med tre av förlisningarna har **fyra (4) fiskare** omkommit. Under år 2005 omkom ytterligare en fiskare p.g.a. att han föll överbord. Fartyget drev sedan herrelöst. Till sist grundstötte det och sjönk.

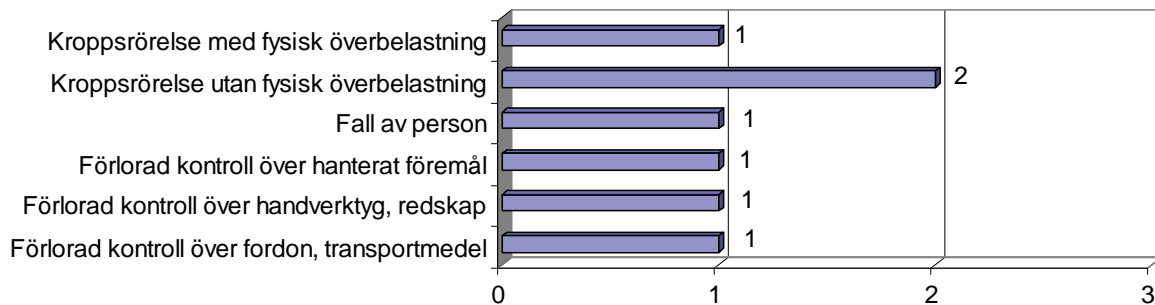
Antal registrerade fiskefartyg med fartygstillstånd samt antal licensierade fiskare år 2006

Uppgifterna hämtade från Fiskeriverket

Fartygsstorlek	- 12 m	12 - 24 m	24 m -
Antal fiskefartyg	1 255	215	81

Det totala antalet licensierade yrkesfiskare för år 2006 var 1 880.

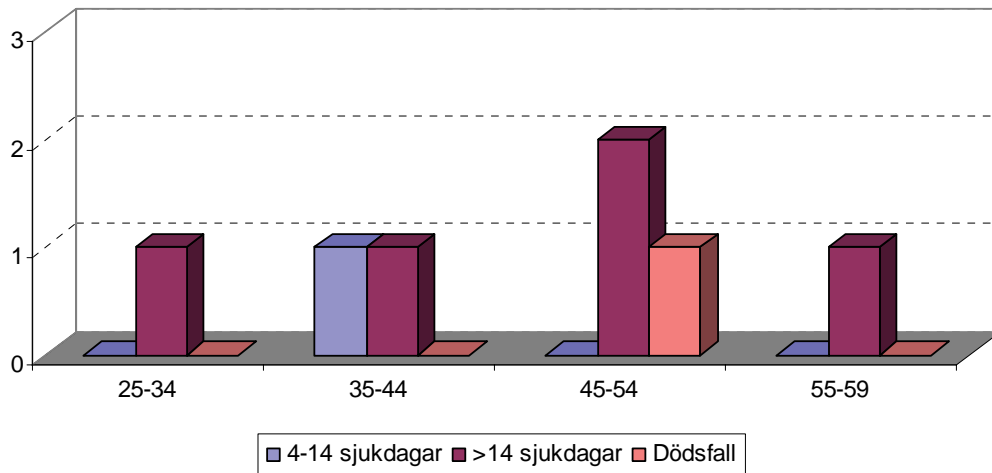
Antal arbetsolyckor – fördelning efter avvikelse



Händelsebeskrivning av dödsfall

Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet. /Nr Fartygets namn Byggnadsmat. Brutto Byggnadsår	Händelsebeskrivning
2006-01-17 23.30 Till sjöss	SIVU HAVET Trä 41 1961	Vakthavande märkte inte att fartyget avvek från den i plottern inmatade kurslinjen. Han var inte heller uppmärksam på radarbilden. Troligen såg han på TV. Fartyget grundstötte, kantrade och sjönk. Vakthavande omkom , då han inte lyckades, i sitt apatiska tillstånd, ta sig ut ur styrhytten. Befälhavaren räddades.

Anmälda arbetsolyckor fördelat efter åldersgrupp och trolig frånvaro



Arbetssjukdomar

Antal anmälda arbetssjukdomar för fiskare åren 2002 -2006



År	2002	2003	2004	2005	2006
Orsak					
Belastningsfaktorer	3	6	4	3	4
Kemiska eller biologiska ämnen/faktorer	-	-	-	-	-
Vibrationer	-	-	-	-	-
Buller	-	-	-	-	-
Smitta	-	-	-	-	-
Sociala eller organisatoriska faktorer	-	-	-	-	-
Övrigt, oklart	-	1	-	-	-
Totalt	3	7	4	3	4

Under år 2006 anmäldes **fyra (4)** arbetssjukdomar. I samtliga fall har belastningsfaktorer angivits som orsak.

Antal arbetssjukdomar fördelning efter orsak och åldersgrupp år 2006



Ålder	-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-59	60-64	>65	Totalt
Orsak									
Belastningsfaktorer	-	-	1	-	1	-	2	-	4
Kemiska eller biologiska ämnen/faktorer	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vibrationer	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Buller	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Smitta	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sociala eller organisatoriska faktorer	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrigt, oklart	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totalt	-	-	1	-	1	-	2	-	4

Passagerare

Fördelning efter fartygsart

Fartygsart	Passa- gerar- fartyg	Tank- fartyg	Torrlast- fartyg	Övriga fartyg	Totalt
Dödsfall (sjukdom/ självmord)	7	-	-	-	7
Försvinnande*)	1	-	-	-	1
Personskador	4	-	-	-	4
därav dödsfall	1				1

*) Vid försvinnanden kan självmord inte uteslutas

Händelsebeskrivning av dödsfall

Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet. /Nr Fartygsart Fartygets namn Byggnadsmat. Brutto Byggnadsår	Händelsebeskrivning
2006-07-01 02.34 Till sjöss	SFC-7153 RIB-båt* SFC-7153 Plast 2004	Fartyget körde i hög fart på en boj och en person kastades över bord. Personen slog huvudet i bojen och avled. Händelsen utreds av Statens haverikommission.

* Rigid Inflatable Boat (RIB-båt)

Andra ombord

Fartygsart	Passa- gerar- fartyg	Tank- fartyg	Torrlast- fartyg	Övriga fartyg	Totalt
Personskador	-	-	1	-	1