

SJÖFARTSVERKETS MEDDELANDEN

Nr 1 2008

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

År 2007



Sjöfartsinspektionen
Utredningsenheten

Omslag: Bogser- och bärgningsfartyget BOHUS, SELR fick maskinhaveri med åtföljande grundstötning och förlisning den 16 mars 2007

Foto: Kustbevakningen

Luftfartsverkets Repro & Tryck, Norrköping

SJÖFARTSVERKETS MEDDELANDE

Nr 1 2008

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

År 2007

Innehållsförteckning, del 1

SAMMANSTÄLLNING AV FARTYGSOLYCKOR OCH TILLBUD MED SVENSKA HANDELS- OCH FISKEFARTYG FÖR ÅR 2007	4
ALLMÄNT	4
SJÖOLYCKSSYSTEMET - SOS	4
TILLBUD	4
AVVIKELSERAPPORTERINGSSYSTEM (INSJÖ)	4
UPPFÖLJNING AV REKOMMENDATIONER	5
DEFINITION AV REDOVISNING AVSEENDE GRUPPEN <i>KOLLISION MELLAN FARTYG</i>	5
DEFINITION AV ORSAKSINDELNING	5
HAVERIRAPPORTER	6
UTGIVNA HAVERIRAPPORTER FÖR HAVERIER SOM INTRÄFFAT UNDER ÅR 2007	6
ANTAL REGISTRERADE FARTYG SAMT ANTAL RAPPORTERADE OLYCKOR OCH TILLBUD ÅREN 1998 – 2007	7
ANTAL RAPPORTERADE FARTYGSOLYCKOR OCH TILLBUD ÅREN 1998 – 2007, FÖRDELNING EFTER TYP AV HÄNDELSE	8
ANTAL PERSONER SOM OMKOMMIT I SAMBAND MED SJÖOLYCKA 1998-2007, FÖRDELNING EFTER FARTYGSART OCH TYP AV HÄNDELSE	8
ANTAL OLYCKOR OCH TILLBUD ÅREN 2003 – 2007, FÖRDELNING EFTER FARTYGSART	10
ANTAL SVENSKREGISTRERADE FARTYG ÅREN 2003 – 2007, FÖRDELNING EFTER FARTYGSART	10
ANTAL SVENSKREGISTRERADE FARTYG, FÖRDELNING EFTER BRUTTO, ÅREN 2003 – 2007	10
ANTAL AKTIVA SJÖMÄN ÅREN 2003- 2007	11
ANTAL AKTIVA SJÖMÄN ÅR 2007	11
SVENSKREGISTRERADE FARTYG, FÖRDELNING EFTER FARTYGSART ÅREN 2003 – 2007	11
ANTAL SVENSKREGISTRERADE FARTYG ÅR 2007	12
HÄNDELSENAS FÖRDELNING EFTER TYP AV HÄNDELSE OCH FARTYGSART ÅR 2007	13
RAPPORTERADE HÄNDELSE - FÖRDELNING EFTER HÄNDELSENS KARAKTÄR	14
FÖRLISTA FARTYG ÅR 2007	15
HÄNDELSE- OCH ORSAKSBEKRIVNING - FÖRLISTA FARTYG 2007	16
ALLVARLIGA OLYCKOR 2007	19
OLYCKOR OCH TILLBUD - FÖRDELNING EFTER FARVATTENSTYP	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
BRAND/EXPLOSION	32
GRUNDSTÖTNING	35
KOLLISION MED ANNAT FÖREMÅL	40
KOLLISION MELLAN FARTYG	43
LASTFÖRSKJUTNING	47
LÄCKAGE/KANTRING/VÄDERSKADA	48
MASKINHAVERI	50
UTSLÄPP	52
ÖVRIGA HÄNDELSE	53

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 1998 - 2007	6
ANTAL AKTIVA SJÖMÄN EFTER ÅLDERS- OCH BEMANNINGSGRUPP	7
ANTAL ANMÄLDA ARBETSSKADOR (ARBETSOLYCKOR OCH ARBETSSJUKDOMAR) UNDER ÅREN 2003 - 2007	8
ARBETSSKADORNAS FÖRDELNING EFTER ARBETSOLYCKA/ARBETSSJUKDOM UNDER ARBETSTID/FRITID	
OMBORD/ILAND ÅR 2007	8
ARBETSSKADORNAS FÖRDELNING EFTER KÖN OCH ARBETSOLYCKA/ARBETSSJUKDOM UNDER ARBETSTID/FRITID	
OMBORD/ILAND	9
ARBETSOLYCKOR	10
<i>Arbetsolyckornas fördelning efter bemanningsgrupp och avvikelse</i>	10
<i>Händelse- och orsaksbeskrivning - dödsfall</i>	11
<i>Händelse- och orsaksbeskrivning – allvarliga personolycksfall</i>	11
<i>Skadefrekvens - antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän åren 1998 - 2007</i>	13
<i>Antal aktiva sjömän – antal arbetsolyckor, fördelning efter åldersgrupp år 2007</i>	13
<i>Antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän, fördelning efter åldersgrupp för år 2007</i>	13
<i>Arbetsolyckornas fördelning efter avvikelse och kön</i>	14
<i>Antal anmälda arbetsolyckor, fördelning efter åldersgrupp och kön samt trolig sjukfrånvaro</i>	15
<i>Antal arbetsolyckor, fördelning efter ålders- och bemanningsgrupp samt kön</i>	16
ARBETSSJUKDOMAR	17
<i>Antal anmälda arbetssjukdomar för ombordanställda åren 2003 - 2007</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 (ARBETSOLYCKOR OCH ARBETSSJUKDOMAR) ÅREN 2003 - 2007	21
<i>Antal registrerade fiskefartyg med fartygstillstånd samt antal licensierade fiskare år 2007</i>	21
ANTAL ARBETSOLYCKOR – FÖRDELNING EFTER AVVIKELSE OCH ÅLDER	22
<i>Anmälda arbetsolyckor fördelat efter åldersgrupp och trolig sjukfrånvaro</i>	22
ARBETSSJUKDOMAR	23
<i>Antal anmälda arbetssjukdomar för fiskare åren 2003 -2007</i>	23
<i>Antal arbetssjukdomar fördelning efter orsak och åldersgrupp år 2007</i>	23
PASSAGERARE	24
ANDRA OMBORD	24

Innehållsförteckning, del 3

INSJÖ ÅR 2007.....	3
SAMMANSTÄLLNING AV TOTALT INRAPPORTERADE OLYCKOR, OLYCKSTILLBUD SAMT AVVIKELSER TILL INSJÖ T.O.M. 2007-12-31.....	3
FÖRDELNING EFTER FARTYGSTYP.....	4
FÖRDELNING EFTER TYP AV HÄNDELSE.....	4
FÖRDELNING EFTER FARTYGETS AKTIVITET.....	5
FÖRDELNING EFTER KONSEKVENS	5

Fartygsolyckor och tillbud

Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud

År 2007



Sammanställning av fartygsolyckor och tillbud med svenska handels- och fiskefartyg för år 2007

Allmänt

Sjöfartsinspektionens utredningsenhet redovisar i detta meddelande statistik och kommentarer avseende till inspektionen rapporterade olyckor och tillbud inträffade under år 2007 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.

Datauttaget skedde den 29 januari 2008. Ytterligare händelser kan ha inrapporterats till utredningsenheten efter tidpunkten för datauttaget.

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

Rapporteringsskyldigheten gäller även allvarliga tillbud till samtliga typer av fartygsolyckor enligt 1990 års lag och förordning om undersökning av olyckor. Tillbudena redovisas i tabell- och diagramform.

Avvikelse-rapporteringssystem (INSJÖ)

Sjöfartsinspektionen, Sveriges Redareförening, SWEREF-Skärgårdsredarna samt de sjöfackliga organisationerna har gjort en gemensam satsning och skapat ett avvikelse-rapporteringssystem, INSJÖ - ett INFORMATIONssystem om olyckor, tillbud samt avvikelser till SJÖSS. Efter en utvecklingsfas på fyra år är systemet nu fullt ut i funktion.

¹ International Maritime Organization

² Helsingfors Kommissionen

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 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 i 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 specifika 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 återrapportering av vidtagna åtgärder skett avlägsnas rekommendationerna från sammanställningen.

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.

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*. Samtliga undergrupper redovisas under rubriken "Fördelning efter orsaksindelning".

³ International Safety Management-koden

Definition av orsaksindelning (forts.)

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

Brygggrutinerna ej tillfredsställande ur säkerhetssynpunkt

Felbedömning av fartygs rörelser

Haverirapporter

Vissa principiellt intressanta sjöolyckor utmynnar 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 – Sjöfartsinspektion – Olyckor & tillbud – Haverirapporter. Här redovisas årsvis samtliga utgivna haverirapporter med svenskregistrerade handels- och fiskefartyg som inträffat i samtliga farvatten samt med utländska handels- och fiskefartyg som inträffat i svenska farvatten.

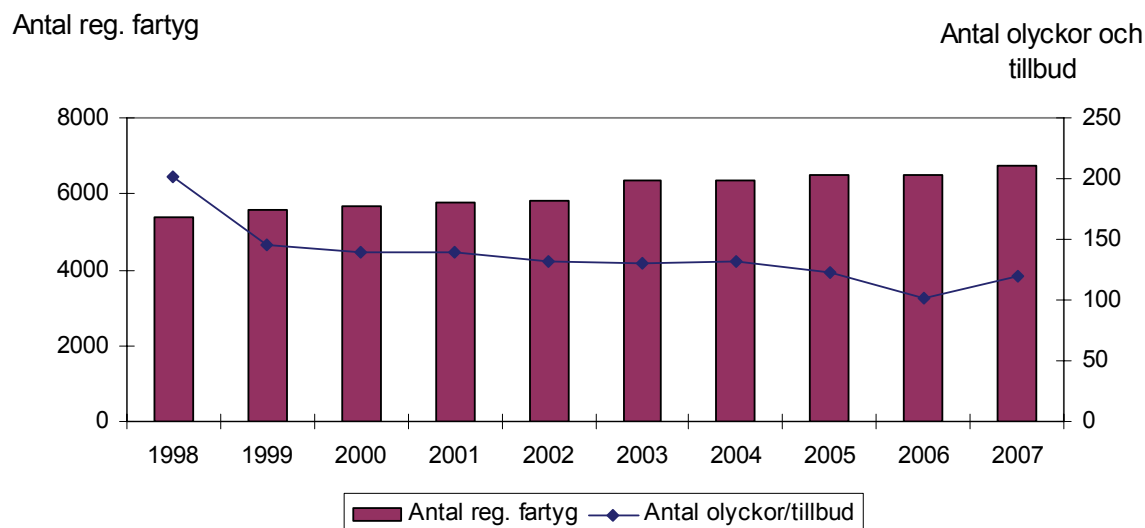
Utgivna haverirapporter för haverier som inträffat under år 2007

Händelsedatum	Fartygsnamn	Fartygsart	Typ av händelse
2007-01-14	GEORGE	Arbetsfartyg	Personolycka (dödsfall)
2007-01-14	TRANS FREJ (utl.fartyg)	Torrlastfartyg	Grundstötning
2007-03-09	BALTIC BRIGHT/SILJA SERENADE	Rorofartyg/Ropaxfartyg	Tillbud Kollision med fartyg
2007-03-16	BOHUS	Bogser- och bärgningsfartyg	Maskinhaveri/ Grundstötning/ Totalförlust

Utgivna haverirapporter (forts.)

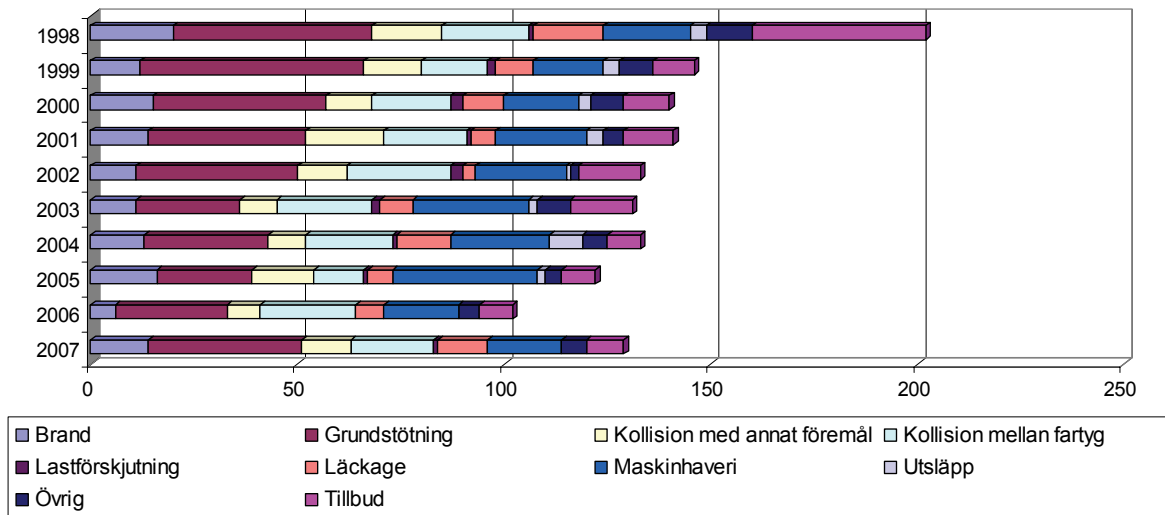
Händelsedatum	Fartygsnamn	Fartygsart	Typ av händelse
2007-04-26	SAN REMO (utl.fartyg)	Torrlastfartyg	Grundstötning
2007-07-02	GERDA	Arbetsfartyg	Brand/explosion
2007-07-21	SAGA LEJON	Passagerarfartyg	Maskinhaveri
2007-08-18	GERDA GEFLE	Passagerarfartyg	Grundstötning
2007-08-25	SKARVEN	Passagerarfartyg	Grundstötning
2007-10-23	ÅLANDSFÄRJAN	Passagerarfartyg	Grundstötning
2007-10-31	STENA SAGA	Roropassagerarfartyg	Personolycka
2007-11-08	TUNAFJORD	Fiskefartyg	Grundstötning
2007-12-13	STENA JUTLANDICA	Roropassagerarfartyg	Personolycka

Antal registrerade fartyg samt antal rapporterade olyckor och tillbud åren 1998 – 2007⁴



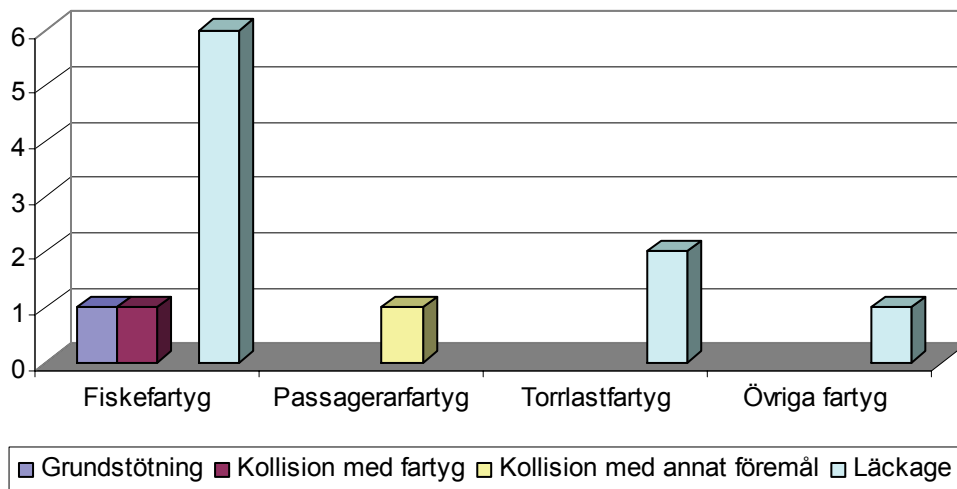
⁴ Under år 1998 rapporterades till utredningsenheten 25 tillbud som inträffade vid arbete i samband med byggandet av Öresundsbron. Tillbudena har enligt uppgift förorsakats av den så kallade tryckvågen från ett höghastighetsfartyg då detta framförts med hög fart förbi olika byggarbetsplatser. Även annan verksamhet i samband med brobygget har störts.

Antal rapporterade fartygsolyckor och tillbud åren 1998 – 2007, fördelning efter typ av händelse



Antal personer som omkommit i samband med sjöolycka 1998-2007, fördelning efter fartygsart och typ av händelse

Antal



I fartyg i reguljär trafik har ingen passagerare avlidit till följd av sjöolycka sedan 1992.

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 rapporterade fartygsolyckor och tillbud åren 1998 - 2007, 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**.

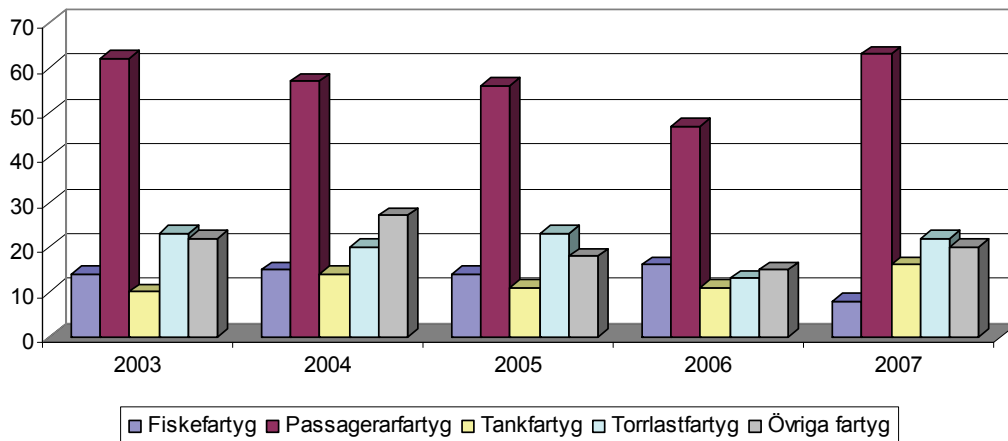
Personolycksfall och **Sjukdom/självmod/försvinnande** redovisas i avsnittet **PERSON-OLYCKOR**.

Typ av händelse	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Totalt
Brand	20	12	15	14	11	11	13	16	6	14	132
Grundstötning	48	54	42	38	39	25	30	23	27	37	363
Kollision med annat föremål	17	14	11	19	12	9	9	15	8	12	126
Kollision mellan fartyg	21	16	19	20	25	23	21	12	23	20	200
Lastförskjutning	1	2	3	1	3	2	1	1	-	1	15
Läckage/kantring / väderskada	17	9	10	6	3	8	13	6	7	12	91
Maskinhaveri	21	17	18	22	22	28	24	35	18	18	223
Utsläpp	4	4	3	4	1	2	8	2	-	-	28
Övriga händelser	11	8	8	5	2	8	6	4	5	6	63
Totalt	160	136	129	129	118	116	125	114	94	120	1241
Tillbud ⁵	42 ⁶	10	11	12	15	15	8	8	8	9	138
Totalt inkl. tillbud	202	146	140	141	133	131	133	122	102	129	1379

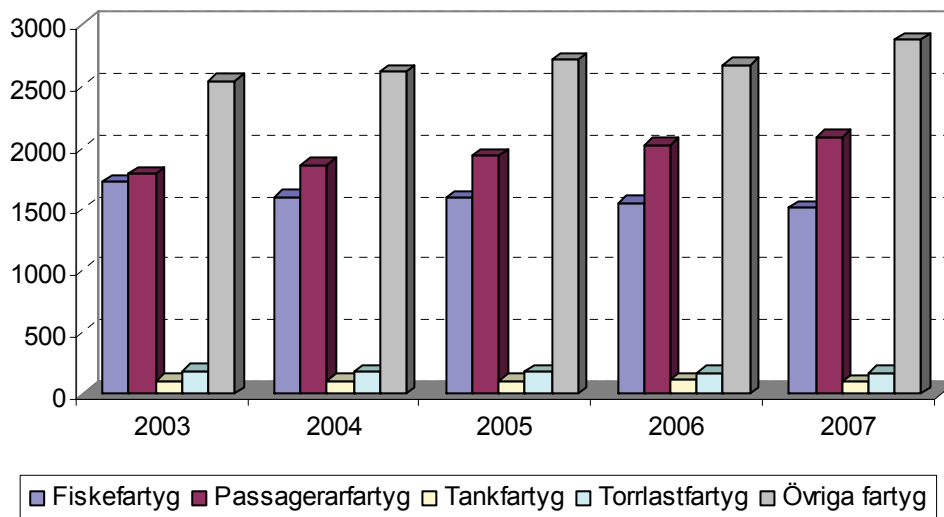
⁵ Tillbudena rapporteras internt via fartygets/rederiets ISM-kod (International Safety Management-kod). I den mån de endast rapporteras till branschens gemensamma system Insjö, finns de inte i denna tabell.

⁶ Under år 1998 rapporterades till utredningsenheten 25 tillbud som inträffade vid arbete i samband med byggandet av Öresundsbron. Tillbudena har enligt uppgift förorsakats av den så kallade tryckvågen från ett höghastighetsfartyg då detta framförts med hög fart förbi olika byggarbetsplatser. Även annan verksamhet i samband med brobygget har störts.

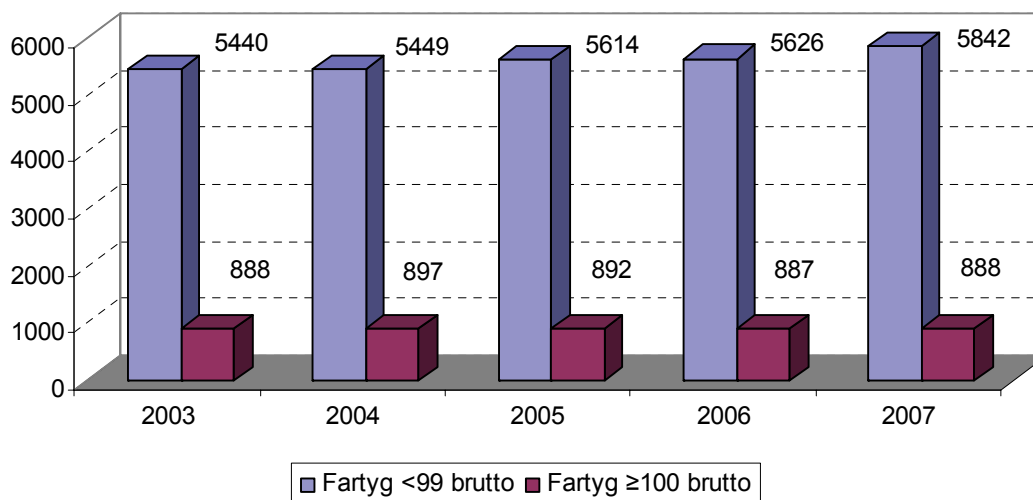
Antal olyckor och tillbud åren 2003 – 2007, fördelning efter fartygsart



Antal svenskregistrerade fartyg åren 2003 – 2007, fördelning efter fartygsart



Antal svenskregistrerade fartyg, fördelning efter brutto, åren 2003 – 2007



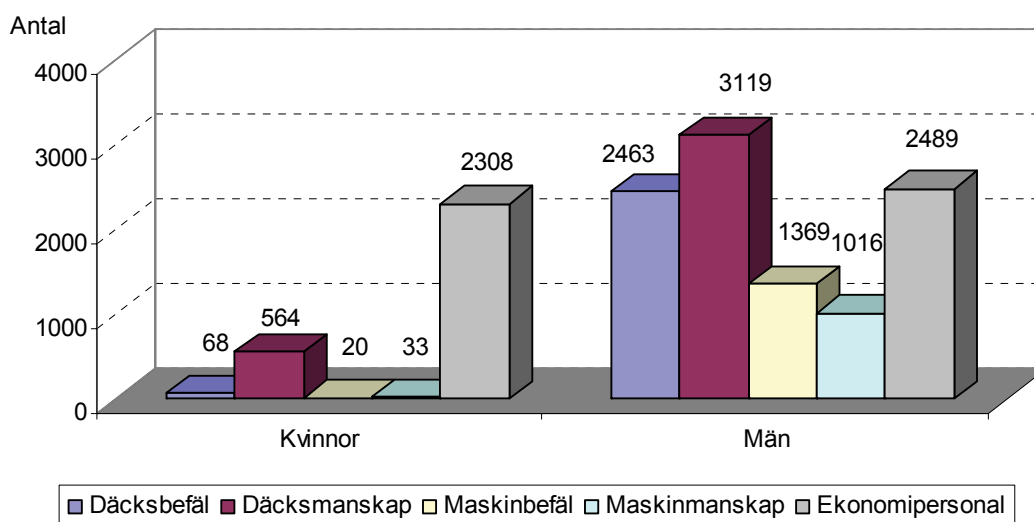
Antal aktiva sjömän åren 2003- 2007

Antal/År	2003	2004	2005	2006	2007
Aktiva sjömän	13 337	13 450	13 268	13 391	13 449

Antal aktiva sjömän år 2007

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 2007-01-01).

Antal aktiva sjömän år 2007 – fördelning efter bemanningsgrupp och kön



Svenskregistrerade fartyg, fördelning efter fartygsart åren 2003 – 2007

Fartygsart	2003	2004	2005	2006	2007
Fiskefartyg ⁷	1 715	1 597	1 589	1 551	1 506
därav >20 brutto	280	281	274	270	257
Passagerarfartyg ⁸	1 781	1 861	1 931	2 019	2 085
Tankfartyg	104	102	102	105	94
Torrlastfartyg	186	176	173	169	169
Övriga fartyg	2 542	2 610	2 711	2 669	2 876
Totalt	6 328	6 346	6 506	6 513	6 730

⁷ 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, som används för yrkesmässigt fiske måste inneha fartygstillstånd, utfärdat av Fiskeriverket.

⁸ Ökningen av antalet fartyg kan till stor del förklaras med att en komplettering skett i SjöfartsInspektionens TillsynsSystem (SITS) beträffande fartyg för högst 12 passagerare.

Antal svenskregistrerade fartyg år 2007

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	1 249	150	96	11	-	-	-	1 506
Passagerarfartyg	1 393	428	204	18	6	6	30	2 085
Tankfartyg	1	13	13	1	21	22	23	94
Torrlastfartyg	5	37	29	1	29	9	59	169
Övriga fartyg	2 127	439	245	35	24	6	-	2 876
Totalt	4 775	1 067	587	66	80	43	112	6 730

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 2007

Under år 2007 rapporterades till Sjöfartsverket 129 händelser (olyckor och tillbud) med svenska fartyg, därav nio (9) fartyg med totalförlust. Se Händelse- och orsaksbeskrivning - förlista fartyg.

Typ av händelse	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg ⁹	Totalt
Brand <i>därav totalförlust</i>	1	6 1	2	4	1 1	14
Grundstötning <i>därav totalförlust</i>	3 1	19	5	4	6	37
Kollision med annat föremål	-	8	1	3	-	12
Kollision mellan fartyg	1	11	3	2	3	20
Lastförskjutning	-	-	-	1	-	1
Läckage/kantring/väderskada <i>därav totalförlust</i>	2 1	4	1	1	4 4	12
Maskinhaveri <i>därav totalförlust</i>	1	9	2	3	3 1	18
Utsläpp	-	-	-	-	-	-
Övriga händelser	-	4	-	1	1	6
Totalt	8	61	14	19	18	120
Tillbud	-	2	2	3	2	9
Totalt inkl. tillbud	8	63	16	22	20	129

⁹ Övriga fartyg, se sidan 12, klassificering av fartygsart enligt angiven fartygsbeskrivning

Rapporterade händelser - fördelning efter händelsens karaktär

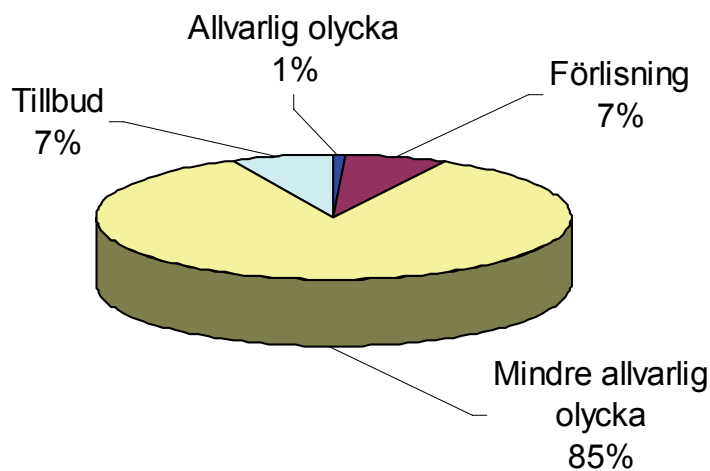
Figuren nedan visar fördelning i % av det totala antalet händelser. Gradering av händelsens karaktär bedöms efter samma kriterier som används av IMO (International Maritime Organization).

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

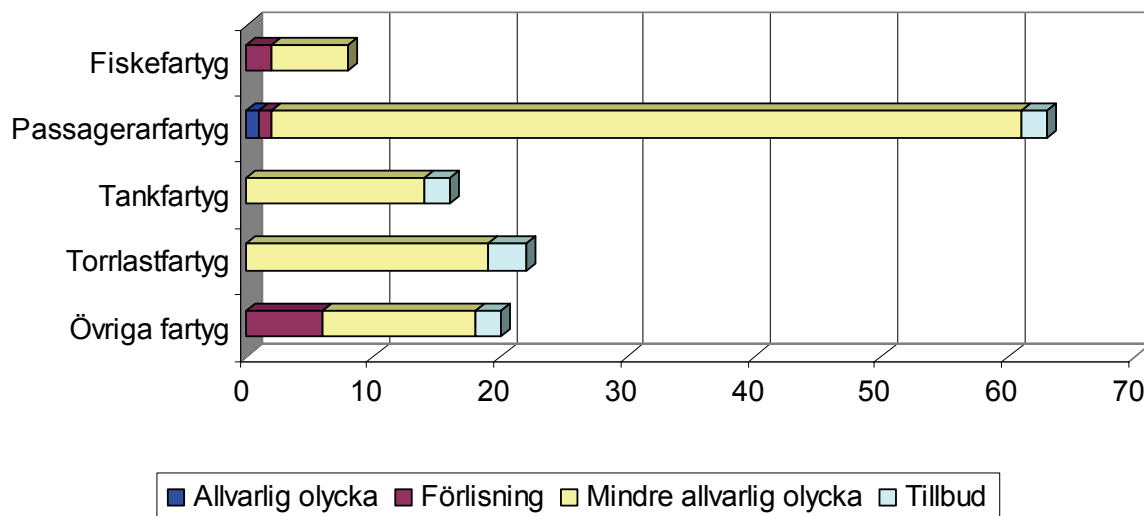
Allvarlig olycka - huvudregeln är att fartyget bedömts som ej sjövärdigt och/eller att person omkommit eller erhållit svår kroppsskada som en följd av sjöolyckan.

Mindre allvarlig olycka - övriga olyckor.

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



Händelsens karaktär – fördelning i antal efter fartygsart år 2007

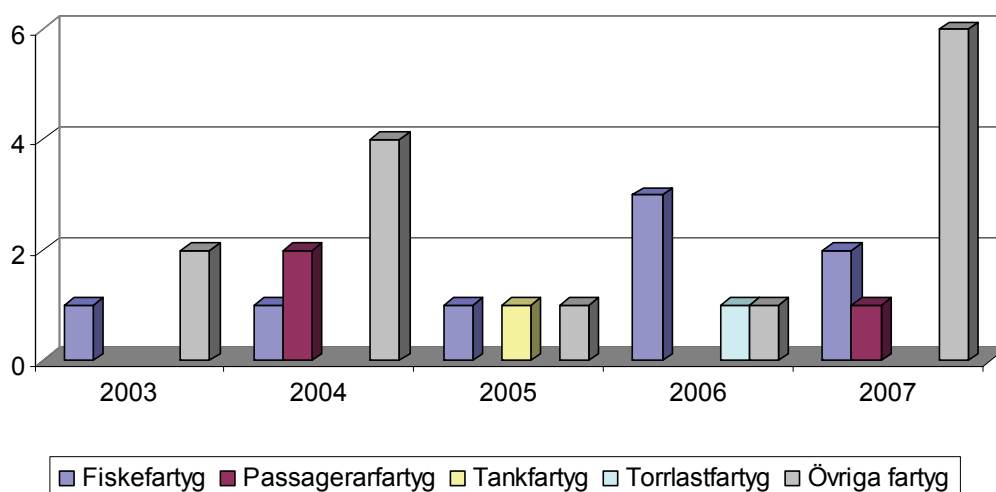


Förlista fartyg år 2007

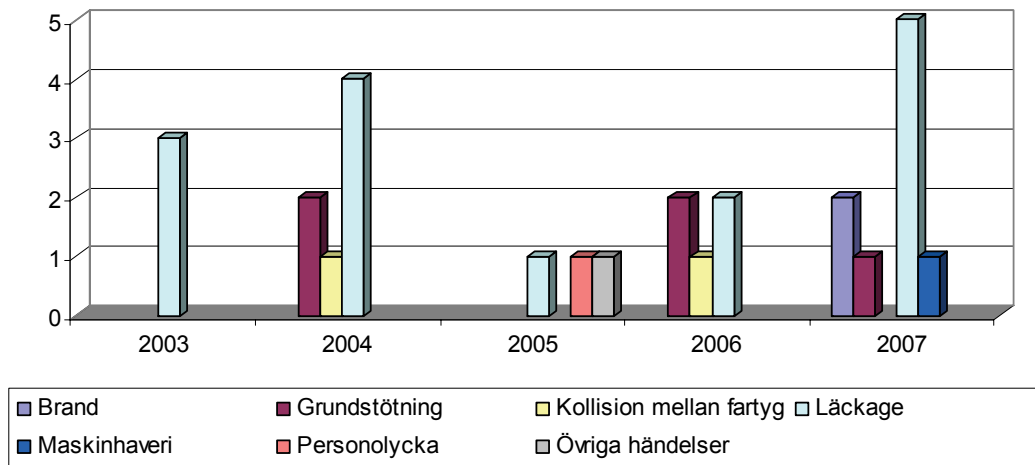
Förlisning – totalförlust eller att fartyget avskrivits som totalförlust (kondemnering) inklusive eventuella personolyckor. Under år 2007 rapporterades nio (9) förlisningar; två fiskefartyg, ett passagerarfartyg samt sex övriga fartyg (ett bogserfartyg, tre arbetsfartyg, en ponton samt ett mudderverk). Två besättningsmän skadades i samband med förlisningarna.

- Ett fiskefartyg sjönk vid kaj
- Ett fiskefartyg grundstötte, fartyget drev vid vindkantring av grundet och grundstötte ytterligare en gång. Fartyget bogserades till hamn, kondemnerades.
- Ett passagerarfartyg fattade eld. Trots stora insatser från brandkåren brann fartyget tills det sjönk.
- Ett bogserfartyg fick maskinhaveri, drev därefter på grund och sjönk. Besättningen räddades av helikopter.
- En ponton tog in vatten, två containrar försköts ombord varvid pontonen fick slagsida.
- Ett arbetsfartyg kantrade då kranen ombord, med hängande last, vreds ut åt styrbord.
- Ett mudderverks pontoner tog in vatten och mudderverket fick slagsida.
- Gasläckage, med explosion som följd uppstod ombord p.g.a. dåligt underhåll. En man skadades svårt.
- Ett arbetsfartyg trycktes mot en kaj och därefter sjönk p.g.a. vattenströmmen. En ombordvarande skadades.

Antal förlista fartyg åren 2003 – 2007, fördelning efter fartygsart



Antal förlista fartyg åren 2003 – 2007, fördelning efter typ av händelse



Händelse- och orsaksbeskrivning - förlista fartyg 2007

Fiskefartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Sammanfattning
2007-06-27	SFB-2978 VINGALAND Fiskefartyg Trä 1954	11	Fartyget sjönk vid kaj. Länsumpen var kopplad till ett 220 V uttag iland. Troligen har det ihärdiga regnandet gjort att säkringen löst ut N 57° 10' E 018° 29'
2007-11-08	SMHT TUNAFJORD Fiskefartyg Stål 1988	183	Vid gång mot land somnade vakthavande vilket medförde att TUNAFJORD grundstötte. P.g.a. sjögång avbröts sedermera alla bärgningsförsök. Fartyget drev, vid vindkantring, av grundet och grundstötte ytterligare en gång. Bärgarna lyckades få loss haveristen som bogserades till Karlskrona. TUNAFJORD kondemnerades. N 56° 05,11' E015° 30,77'

Händelse- och orsaksbeskrivning – förlista fartyg (forts.)

Passagerarfartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Sammanfattning
2007-04-28	SEUD SVEA VIKING Passagerarfartyg Trä 1943	142	Av okänd orsak fattade fartyget eld. Trots stora insatser från brandkåren brann det tills det sjönk. SVEA VIKING låg upplagt vid brandtillfället. N 59° 19,58' E018° 04,55'

Övriga fartyg:

2007-03-16	SELR BOHUS/ Bogser- och bärgningsfartyg Stål 1974	357	På väg i öppen sjö stoppade plötsligt först huvudmaskinen och sedan hjälpmaskineriet. BOHUS drev först parallellt med och sedan mot kusten under det att ansträngning gjordes att starta huvudmaskinen igen. Försök gjordes att ankra men fartyget drev på land. Besättningen räddades av helikopter. BOHUS slogs sönder och samman. Bunkeroljan kom ut men har så vitt känt inte förorsakat några oljeskador. Orsak till att huvudmaskinen stannade kan ha varit att en trasa från rengöring av dagtank täppt till bränsleröret till huvudmaskinen då fartyget kom ut i grov sjö. N 58° 07,47' E011° 19,04'
2007-04-20	- JACK II Ponton Stål -	-	Pontonen var upplyft i arbetsläge utanför stranden i Klagshamn och var ämnad att klara vågorna. Dessa blev emellertid för höga och orsakade troligtvis haveri på låssprintarna. I detta läge flöt pontonen förankrad i benen varvid de två containrarna ombord sannolikt har förskjutits och pontonen tagit in vatten och lagt sig på sidan. N 55° 32,32' E012° 52,65'

Händelse- och orsaksbeskrivning – förlista fartyg (forts.)

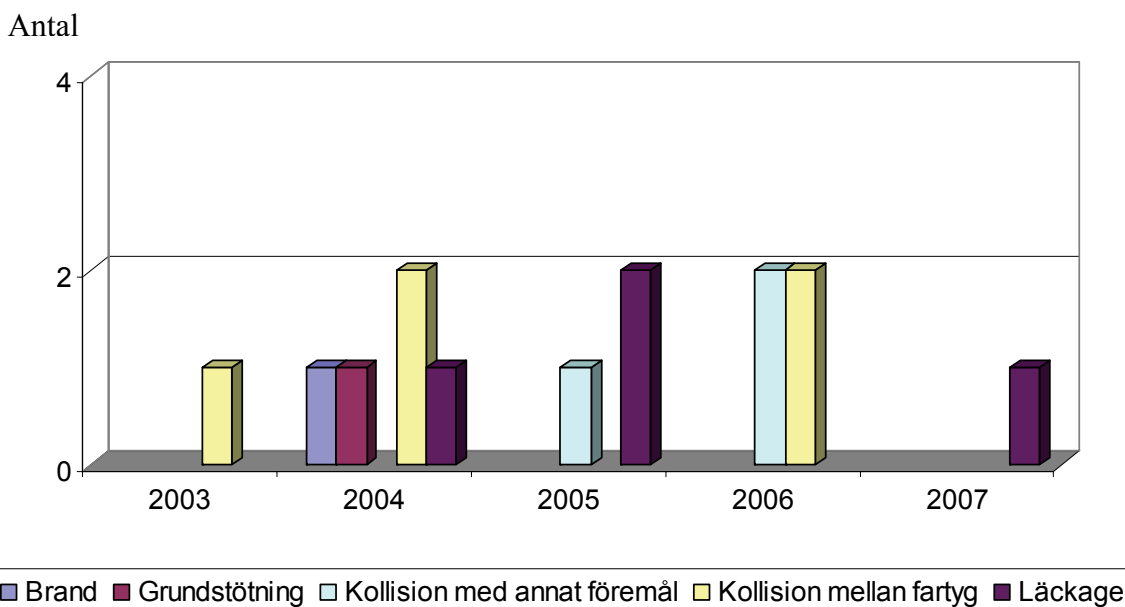
Övriga fartyg: (forts.)

Datum	Reg.bet./Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Sammanfattning
2007-06-01	- KATERJOKK Arbetsfartyg Aluminium 1993	-	Då kranen ombord med hängande last vreds ut åt styrbord kantrade fartyget och sjönk. Lasten i kranen vägde ca ett ton. KATERJOKK bärgades två dagar efter kantringen. N 59°26,5' E018° 18'
2007-06-15	- MUDDERVERK P7 Mudderverk Stål 1995	-	Mudderverkets pontoner började ta in vatten med slagsida som följd. Pumpar sattes ombord men mudderverket kantrade och sjönk. N 60° 39' E017° 24'
2007-07-02	SFC-3972 GERDA Arbetsfartyg Plast 1976	-	Sannolikt har huvudventilen till gasolflaskan i pentryt inte stängts efter senaste användningen. Läckande gas har p.g.a. bristande underhåll sannolikt samlats i fartygets botten och antänts av statisk elektricitet eller gnista från ett kylskåp. En man skadades svårt. N 58° 41' E011° 15'
2007-08-22	SFB-9532 HAMNEN 5 Arbetsfartyg Stål 1959	8	HAMNEN 5 skulle passera akter om färjan som låg vid kaj. På färjan startades thrustrar med påföljd att båten av vattenströmmen trycktes mot en kaj och därefter sjönk. De två ombordvarande kunde ta sig upp på kajen. En av besättningsmännen skadades. N 56° 02,55' E012° 41,33'

Allvarliga olyckor 2007

Huvudregeln är att fartyget bedömts som ej sjövärdigt (utan att fartyget totalförlist) och/eller att person omkommit eller erhållit svår kroppsskada som en följd av sjöolyckan. Under år 2007 bedömdes en (1) olycka som *allvarlig olycka*. Allvarliga personolycksfall, som inte föranletts av en sjöolycka, redovisas i avsnittet PERSONOLYCKOR.

Allvarliga olyckor åren 2003 – 2007, fördelning efter typ av händelse



Händelse- och orsaksbeskrivning – allvarliga olyckor 2007

Passagerarfartyg:

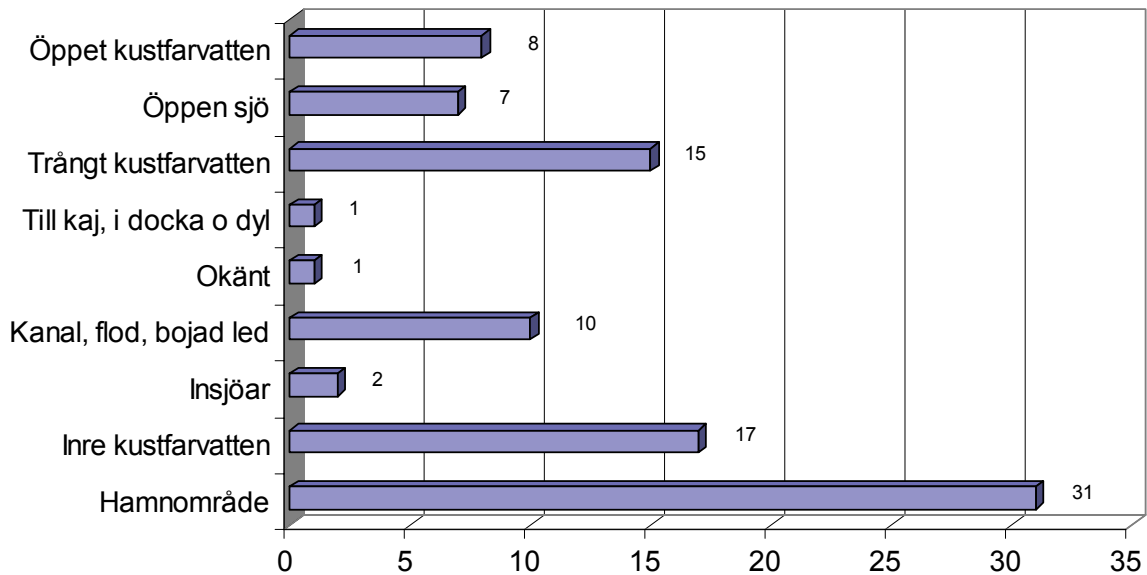
Datum	Reg.bet./Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto-dräktighet	Sammanfattning
2007-06-07	- SALT o SILL RIB-båt ¹⁰ Plast/gummi -	-	Befälhavaren på RIB-båten gjorde en styrbordsgir in mot Långedrag. Farten var ca 20 knop då SALT o SILL plötsligt slog runt åt babord. Samtliga fem (5) personer som var ombord, hamnade i vattnet. De tog sig upp på båtens botten och sedan till en annan charterbåt. SALT o SILL togs till Långedrag av en polisbåt som fanns i närheten. N 57° 40,9' E 011° 50,4'

¹⁰ Rigid Inflatable Boat

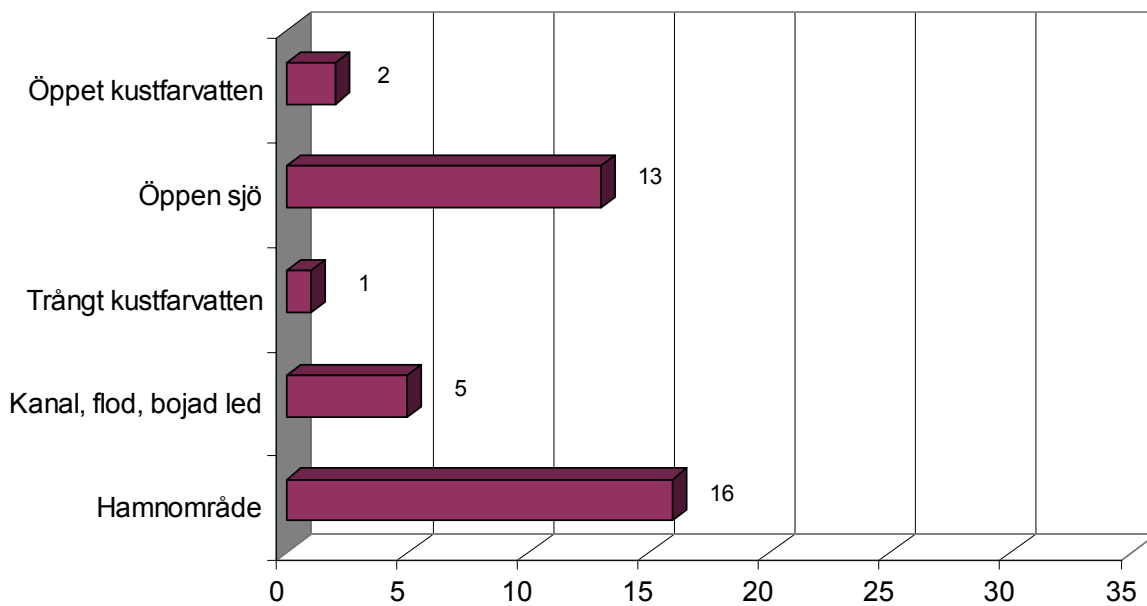
Olyckor och tillbud - fördelning efter farvattentyp

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	1	2	2	-	-	1		-	-	1	7
Bilar	2	-	-	1	-	-	-	-	1	-	4
Bilar + passagerare	3	4	2	1	-	-	1	-	2	-	13
Bulk (malm, kol, spannmål etc)	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Fisk/ fiskprodukter	-	2	-	1	-	-	1	-	-	-	4
Olja/ oljeprodukter	1	3		3	-	1	2	-	-	1	11
Passagerare	1	12	3	7	-	1	5	-	1	1	31
Torrlast/ styckegods/ container	-	1	-	1	1	3	1	-	-	1	8
Trailers/ flak	-	3	2	1	-	1	3	-	-	2	12
Totalt med last	10	28	9	15	1	7	13	-	4	6	93
Barlast/ tomt	4	9	3	5	-	5	5	-	2	3	36
Totalt inkl. barlast/tomt	14	37	12	20	1	12	18	-	6	9	129

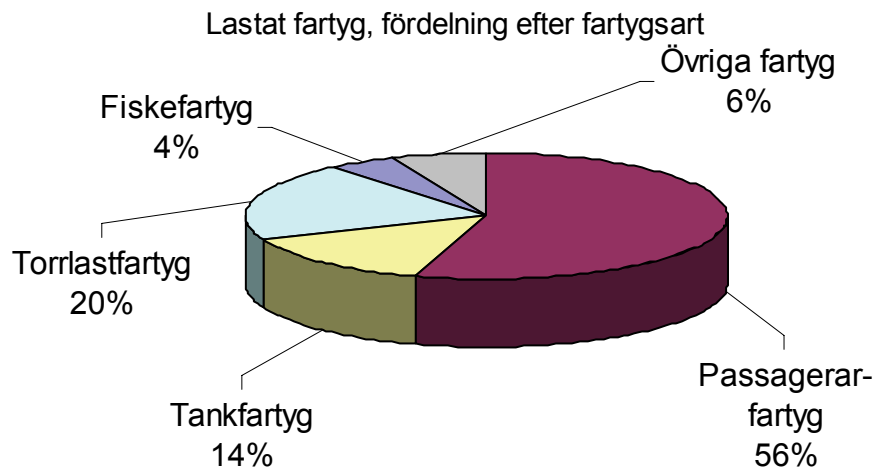
Olyckornas/tillbudens fördelning efter typ av händelse, fartygens brutto samt byggnadsår

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	3	-	-	-	3	2	-	-	-	9
20 - 99	1	5	2	7	-	2	2	-	1	1	21
100 - 499	2	17	2	5	-	2	5	-	1	1	35
500 - 2999	2	3	1	3	1	-	2	-	1	2	15
3000 - 9999	1	4	5	1	-	-	-	-	1	1	13
10000 - 49999	5	5	2	2	-	1	3	-	1	3	22
50000 - över	2	-	-	1	-	-	4	-	1	-	8
Okänt	-	-	-	1	-	4	-	-	-	1	6
Totalt	14	37	12	20	1	12	18	-	6	9	129

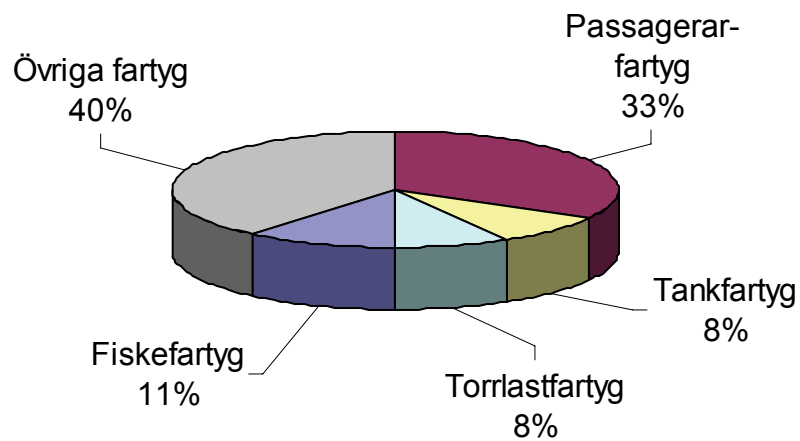
Byggnadsår

t o m 1977	5	10	5	8	-	4	7	-	3	1	43
1978-1982	1	6	3	3	1	2	3	-	-	-	19
1983-1987	1	6	-	4	-	1	1	-	2	0	15
1988-1992	1	3	1	-	-	-	1	-	-	1	7
1993-1997	1	3	1	2	-	2	1	-	-	2	12
1998-2002	2	1	1	2	-	1	4	-	-	1	12
2003-2007	3	8	1	1	-	-	1	-	1	2	17
Okänt	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	4
Totalt	14	37	12	20	1	12	18	-	6	9	129

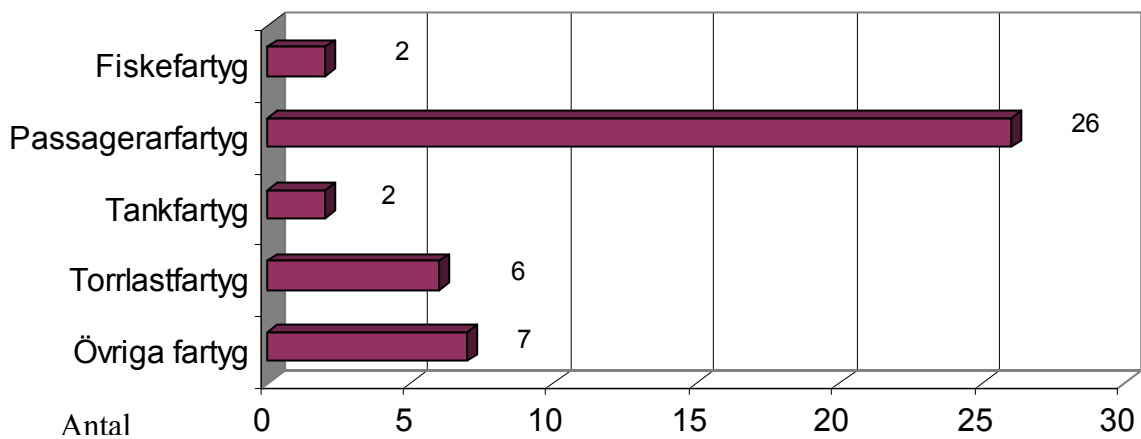
Fördelningen efter fartygsart och last/nyttjande



Barlastat/tomt fartyg, fördelning efter fartygsart



Rapporterade olyckor med fartyg, byggda t.o.m. år 1977, fördelning efter fartygsart

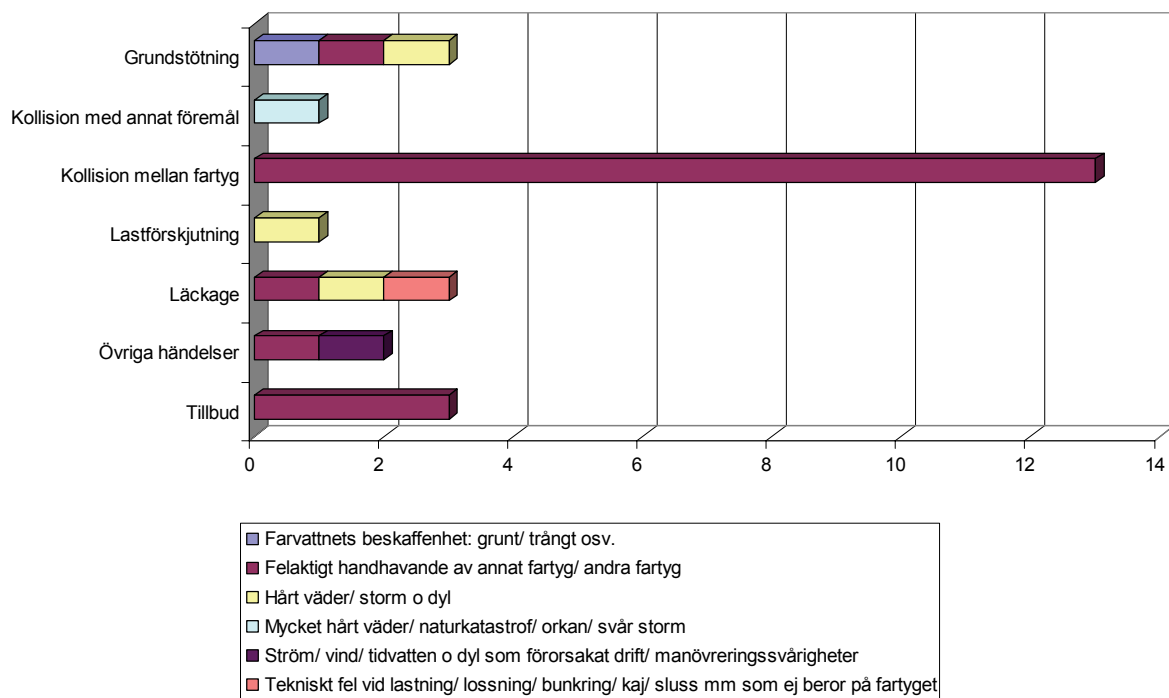


Fördelning efter orsaksindelning

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. Bidragande orsaker presenteras under varje händelsetyp.

Fördelning av "Yttre faktorer" efter typ av händelse

Av de totala 129 händelserna bedömdes *Yttre faktor* som huvudsaklig orsak för 23 olyckor och 3 tillbud.



Begreppet *Yttre faktorer* indelas i undergrupper enligt nedan:

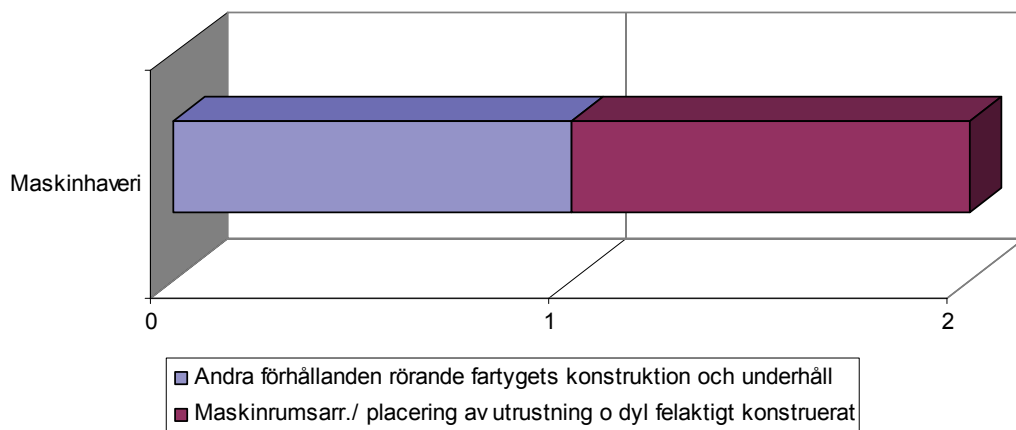
- Mycket hårt väder/naturkatastrof/orkan/svår storm
- Ström, vind, tidvatten o.dyl. som förorsakat drift-/manövrering
- Kolliderat med flytande föremål, som ej kunnat upptäckas eller undvikas i tid
- Fel på navigationssystem utanför fartyget – t.ex. fyrar, bojar, ljus, loran, decca, satellit
- Fel på 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

Fördelning av "Yttre faktorer" efter typ av händelse (forts.)

- "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 129 händelserna bedömdes *Fartygets konstruktion* som huvudsaklig orsak för två (2) olyckor.

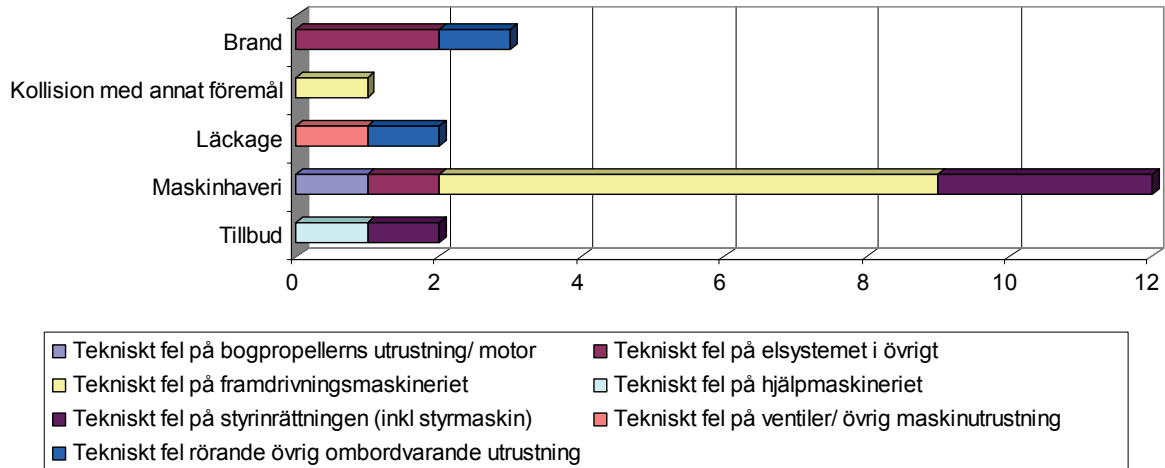


Begreppet *Fartygets konstruktion* indelas i undergrupper enligt nedan:

- 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 129 händelserna bedömdes faktorn *Tekniskt fel på utrustning* som huvudsaklig orsak för 18 olyckor två (2) tillbud.

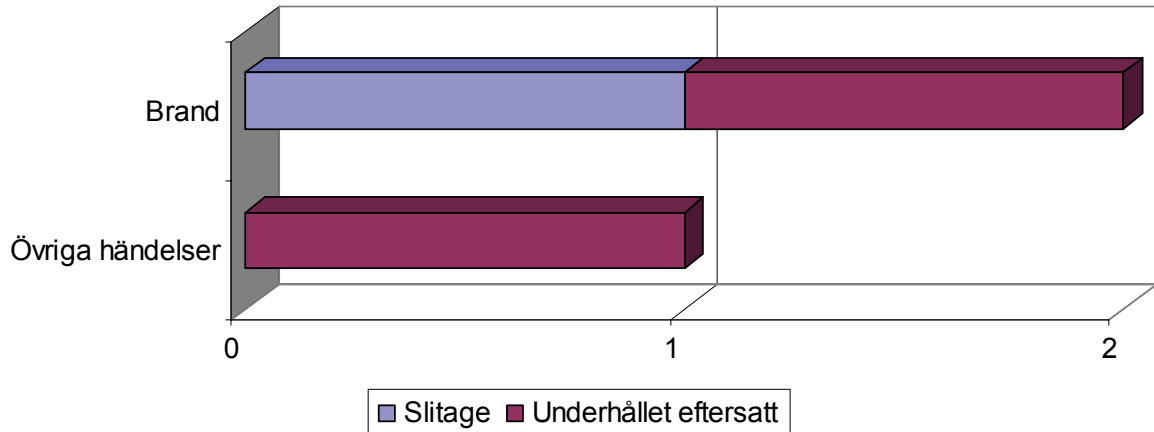


Begreppet *Tekniskt fel på utrustning* indelas i undergrupper enligt nedan:

- 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 129 händelserna bedömdes faktorn *Handhavande/utformning av utrustning* som huvudsaklig orsak för tre (3) olyckor.

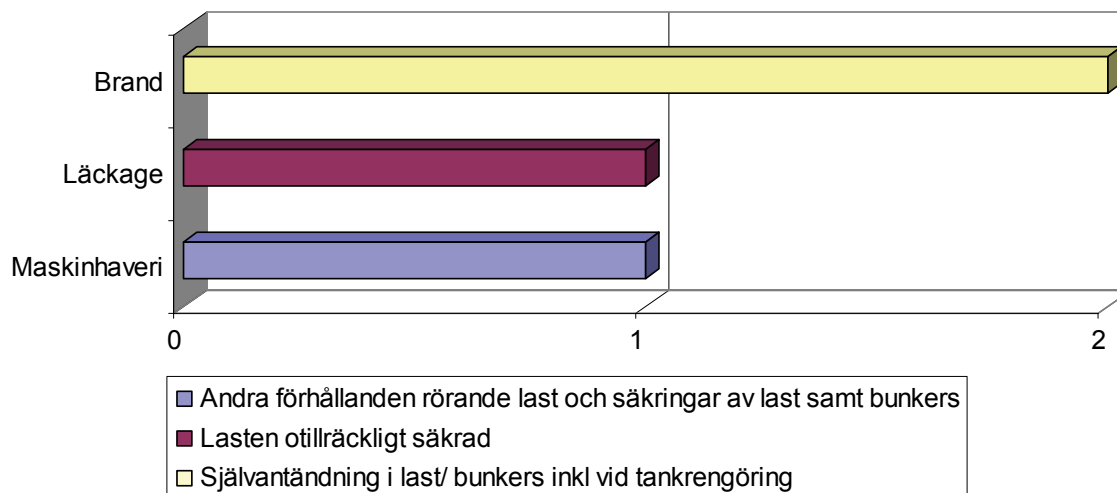


Begreppet *Handhavande/utformning av utrustning* indelas i undergrupper enligt nedan:

- 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 129 händelserna bedömdes *Last/säkring* faktor som huvudsaklig orsak för fyra (4) olyckor.

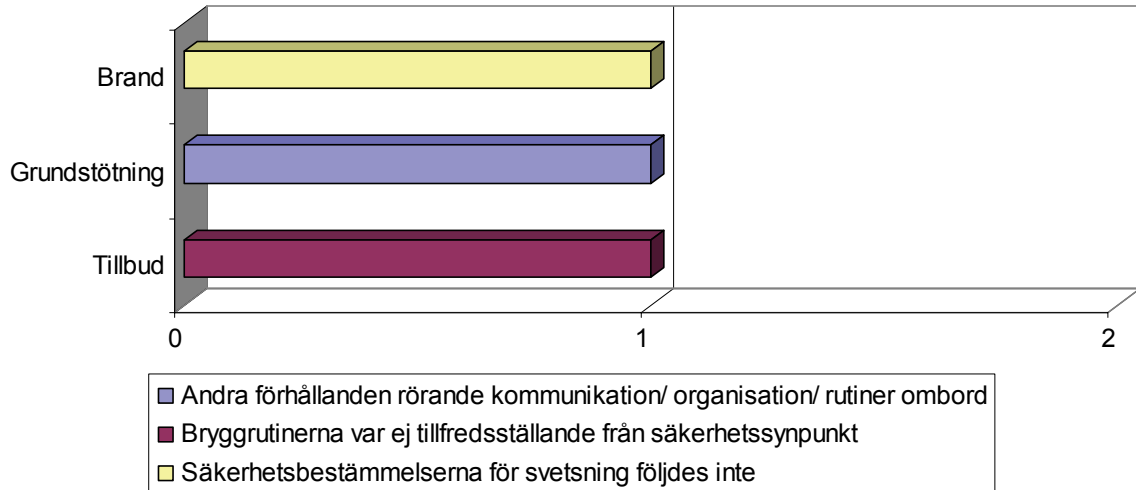


Begreppet *Last/säkring* indelas i undergrupper enligt nedan:

- 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 129 händelserna bedömdes faktorn *Kommunikation/organisation/rutin* som huvudsaklig orsak för två (2) olyckor och ett (1) tillbud.



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

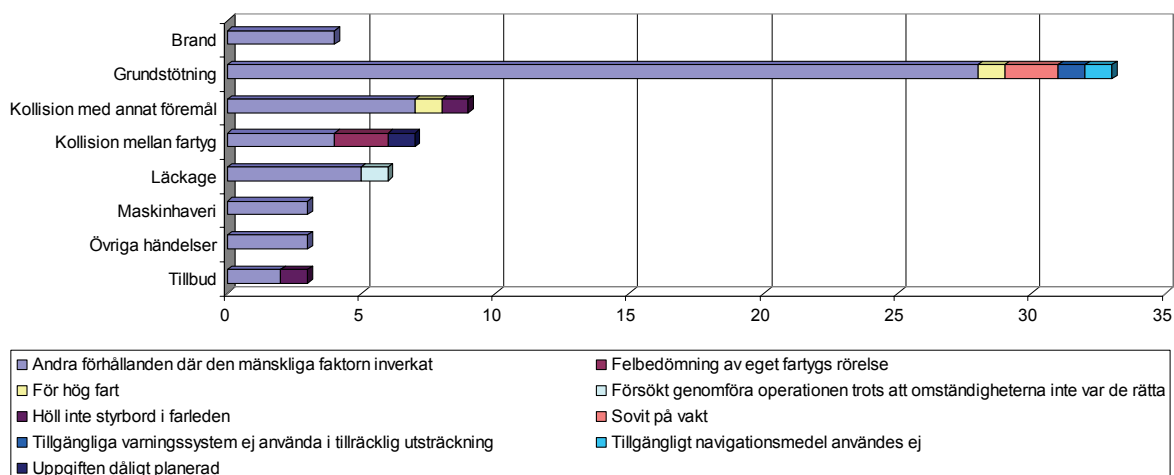
- Säkerhetsövningar var inte gjorda, eller inte i tillräcklig omfattning
- Säkerhetsövningar gjorda, men inte på tillfredsställande sätt
- Rutiner för säkerhetskontroller saknades, eller var inte tillfredsställande
- Rutiner för säkerhetskontroller var kända men följdes inte
- Säkerhetsbestämmelserna 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 65 olyckor och 3 tillbud av de totalt 129 händelserna. Fördelning av de olika mänskliga faktorerna efter typ av händelse.



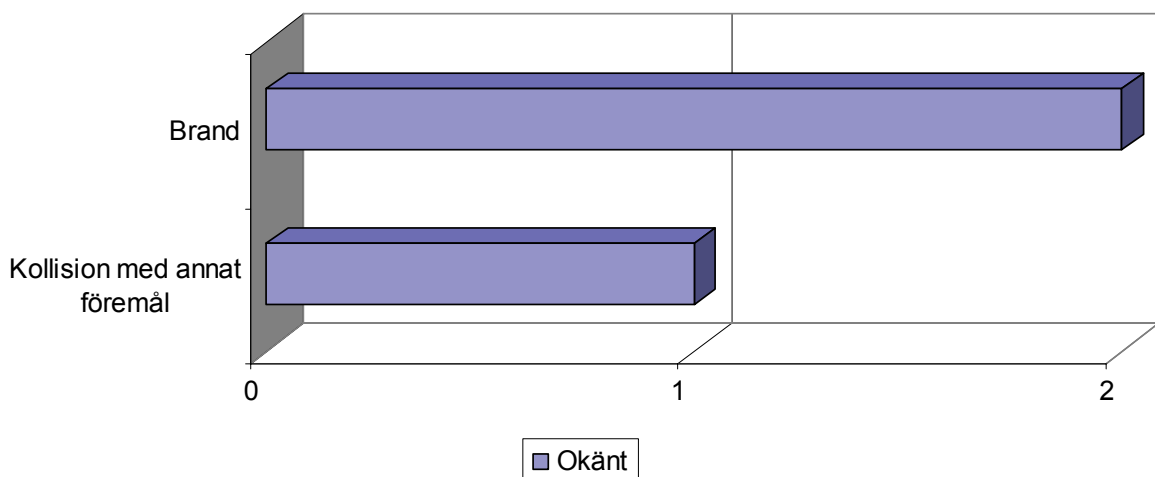
Fördelning av faktorn "Mänsklig faktor" efter typ av händelse (forts.)

Begreppet *Mänsklig faktor* indelas i 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 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

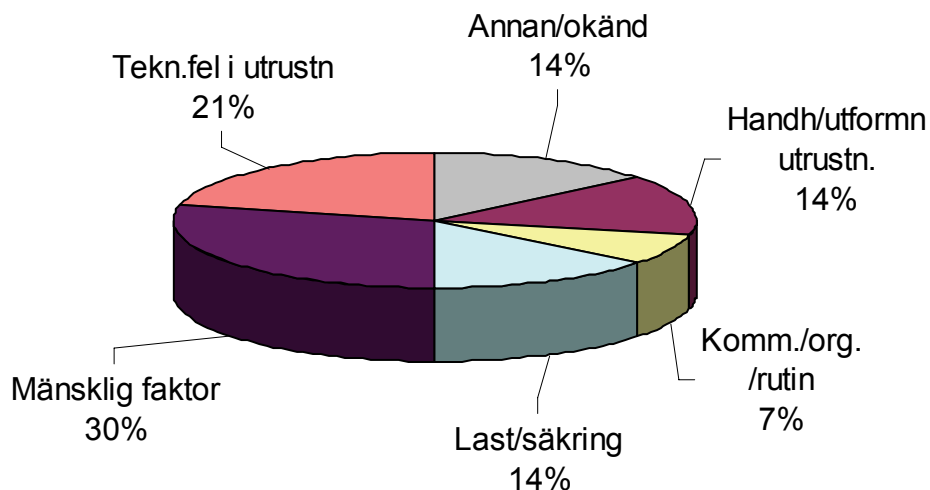
För två (2) händelser blev följden *totalförlust*. Vid en av bränderna skadades en besättningsman allvarligt – se Händelse- och orsaksbeskrivning – förlista fartyg. Övriga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Av de 14 händelserna har fem (5) uppstått i maskinrum. Ett mindre miljöfarligt utsläpp har skett, såvitt är känt.

Tillbud: Några tillbud har inte inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade bränder/explosioner efter fartygsart

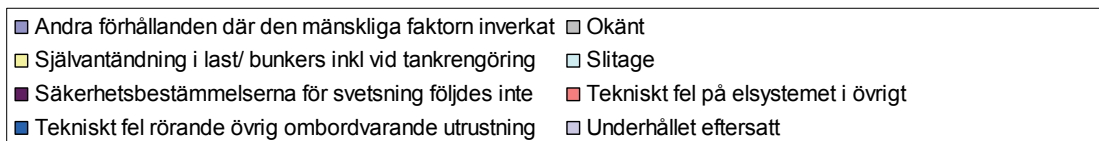
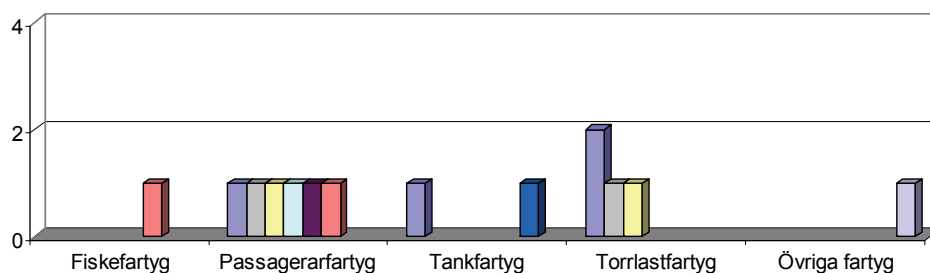
Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
1	6	2	4	1	14

Huvudsaklig orsak, fördelat efter huvudgrupp



Huvudsaklig orsak, fördelning efter fartygsart

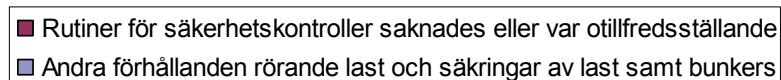
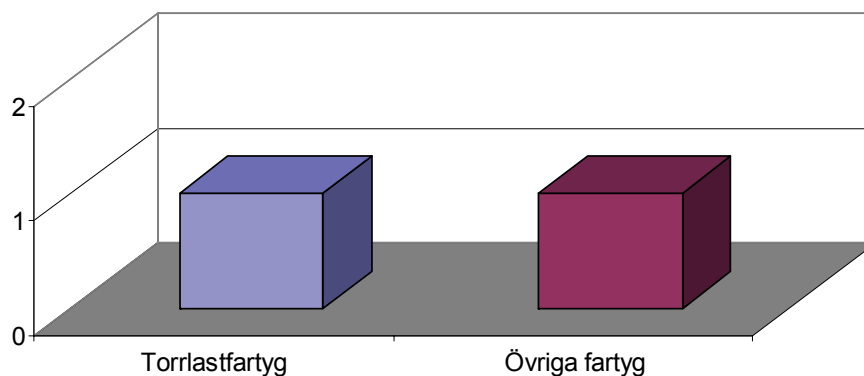
Antal



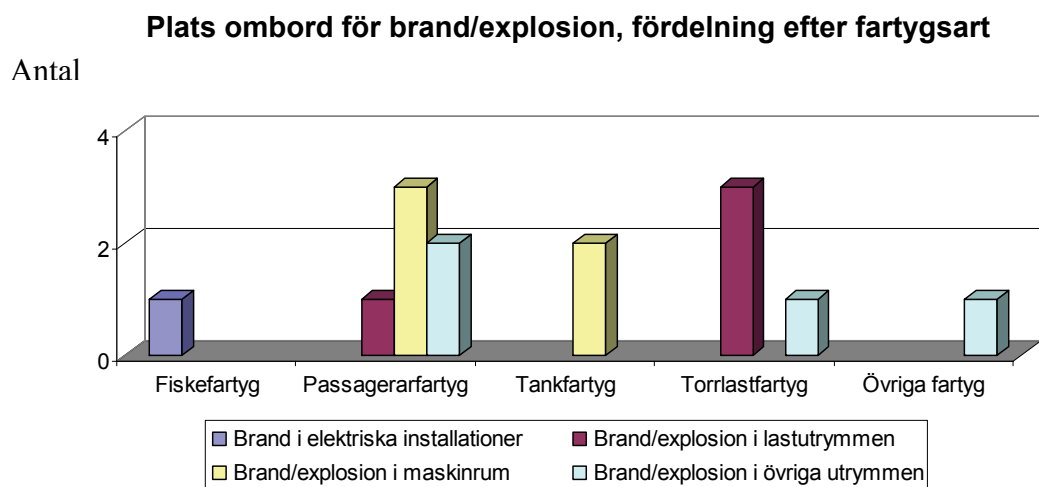
Nedanstående diagram visar i förekommande fall bidragande orsaker till den huvudsakliga orsaken, fördelade efter fartygsart. Samtliga noterade bidragande orsaker redovisas i diagrammet, en händelse kan ha fler än en bidragande orsak.

Bidragande orsaker, fördelning efter fartygsart

Antal



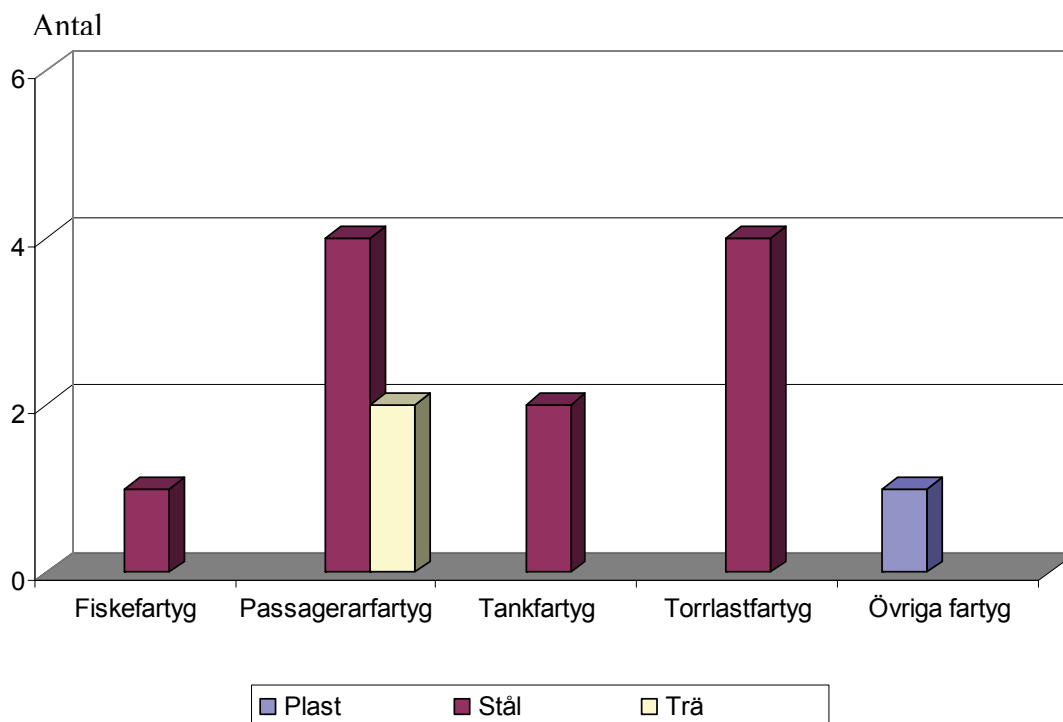
Brand/explosion (forts.)



Fartygens verksamhet vid händelserna

FARTYGETS VERKSAMHET	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Förtöjt vid kaj	1	2	1	3	1	8
Till sjöss	-	2	1	1	-	4
Upplagt	-	1	-	-	-	1
Vid ankomst till hamn	-	1	-	-	-	1
Totalt	1	6	2	4	1	14

Fördelning efter aktuellt byggnadsmaterial och fartygsart



Grundstötning

För en (1) av de totalt 37 grundstötningarna, blev följden kondemnering (fartyget avskrivet som totalförlust). Se händelse- och orsaksbeskrivning – förlista fartyg. De övriga 36 händelserna har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Något miljöfarligt utsläpp har inte inrapporterats.

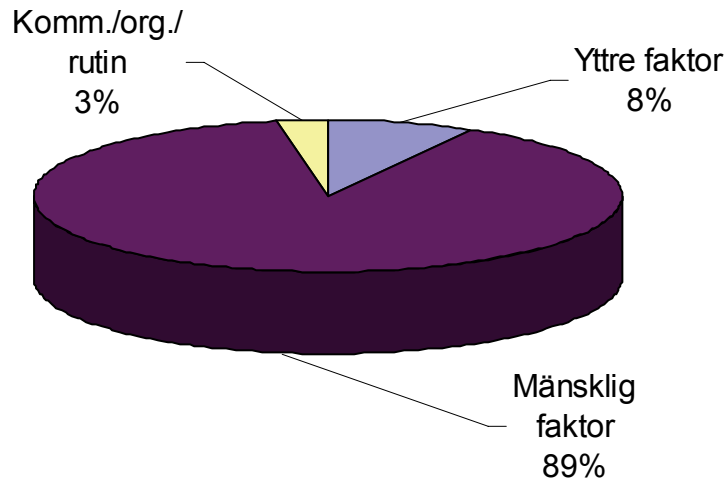
Tillbud: Ett tillbud har inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade grundstötningar efter fartygsart

Fiskefartyg	Passagerar-fartyg	Tankfartyg	Torrlast-fartyg	Övriga fartyg	Totalt
3	19	5	4	6	37

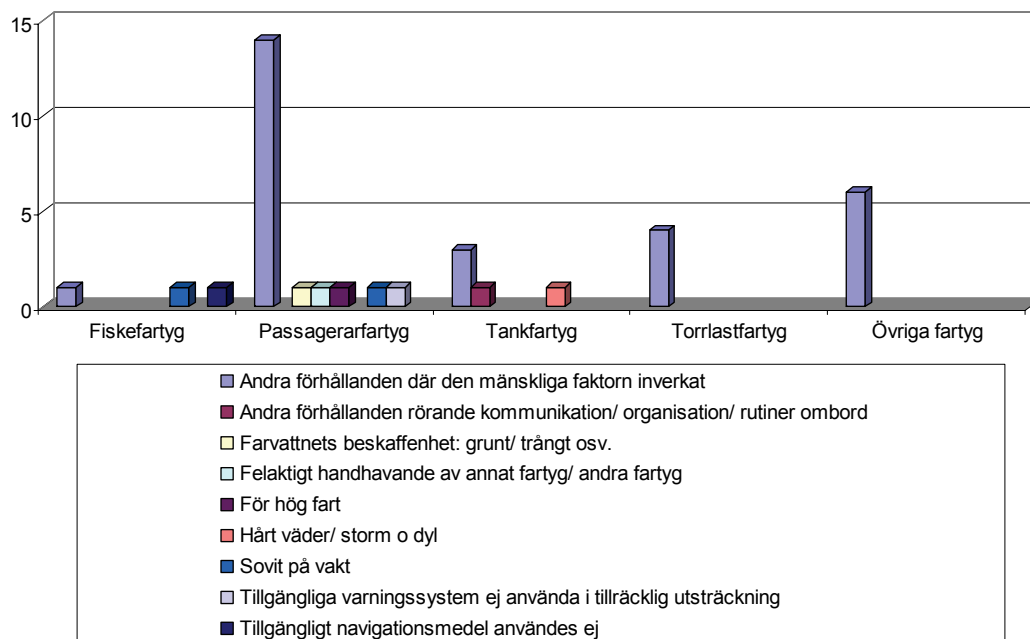
Grundstötning (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelning efter huvudgrupp



Huvudsaklig orsak, fördelning efter fartygsart

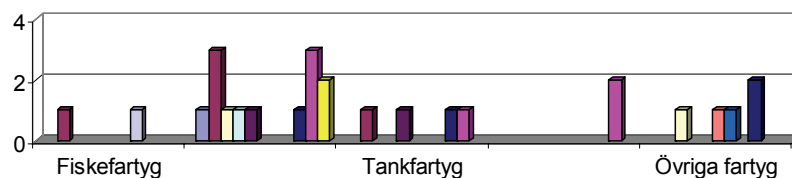
Antal



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



- Alternativt navigationsmedel ej använt
- Andra förhållanden där den mänskliga faktorn inverkat
- Andra förhållanden rörande anv./ utformning av utrustning/ manuell/ maskin
- Andra förhållanden rörande fartygets konstruktion och underhåll
- Bryggrutinerna tillfredsställande men följdes inte
- Dålig sikt
- Farvattnets beskaffenhet: grunt/ trångt osv.
- För liten bemanning generellt eller vid händelsen (t ex rorsman eller utkik saknades)
- Hårt väder/ storm o dyl
- Ström/ vind/ tidvatten o dyl som förorsakat drift/ manövreringssvårigheter
- Uppgiften dåligt planerad

Konsekvenser av skrovskadorna på fartygen

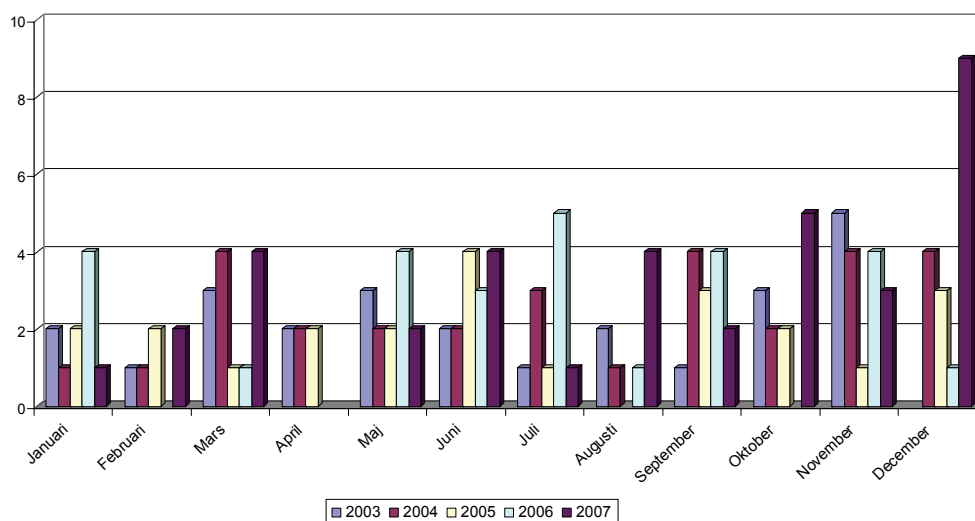
SKROVSKADA	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	2	12	4	3	5	26
Mindre läckage	-	7	1	-	1	9
Större läckage	1	-	-	1	-	2
Totalt	3	19	5	4	6	37

Grundstötning (forts.)

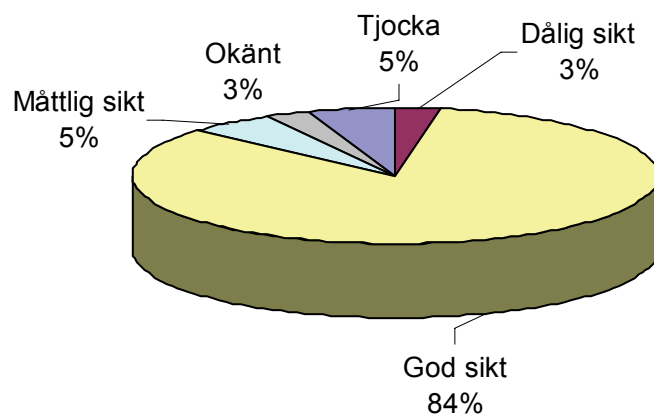
Uppgift om lots ombord/ej ombord/lotsdispens i samband med händelserna

LOTS	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fanns ej ombord	3	16	2	2	5	28
Fanns ombord	-	-	3	2	1	6
Okänt	-	1	-	-	-	1
Lotsdispens	-	2	-	-	-	2
Totalt	3	19	5	4	6	37

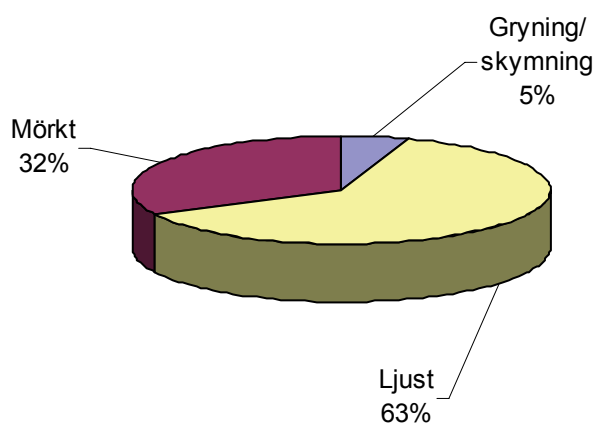
Antal grundstötningar, fördelade under årets månader 2003 - 2007



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

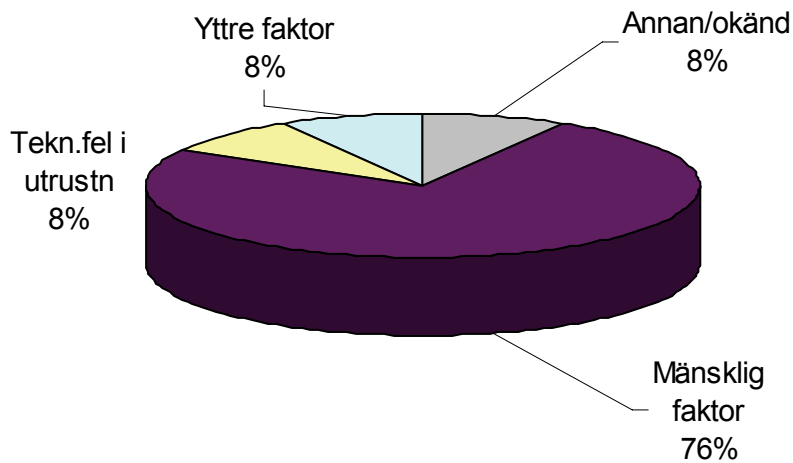
Samtliga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Ingen förlisning och inte något miljöfarligt utsläpp har skett, såvitt är känt.

Tillbud: Ett tillbud har inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade kollisioner med annat föremål efter fartygsart

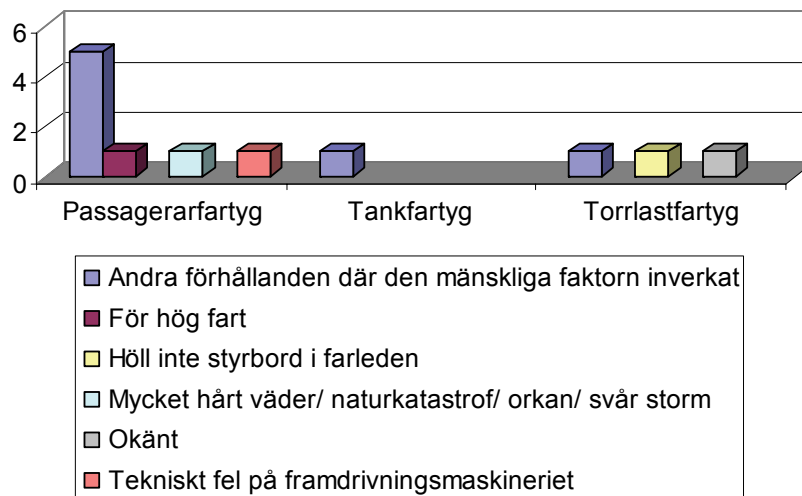
Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
-	8	1	3	-	12

Huvudsaklig orsak totalt, fördelning efter huvudgrupp



Huvudsaklig orsak, fördelning efter fartygsart

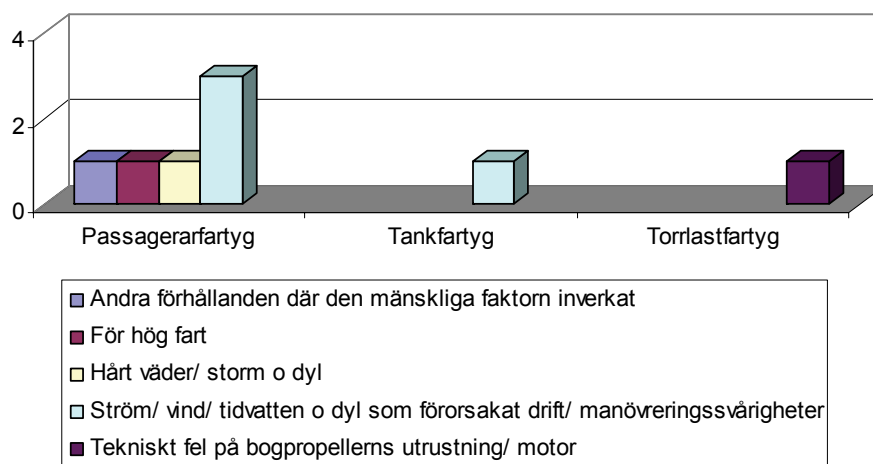
Antal



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	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	-	7	1	3	-	11
Större läckage	-	1	-	-	-	1
Totalt	-	8	1	3	-	12

Kollision med annat föremål (forts.)

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

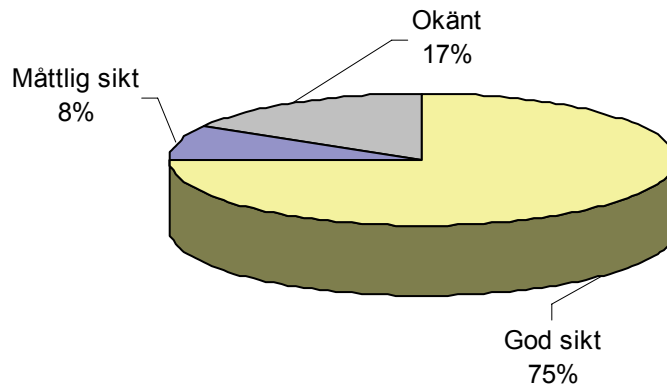
LOTS	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fanns ej ombord	-	6	-	-	-	6
Fanns ombord	-	-	1	2	-	3
Lotsdispens	-	2	-	1	-	3
Totalt	-	8	1	3	-	12

Fartygens verksamhet vid händelserna

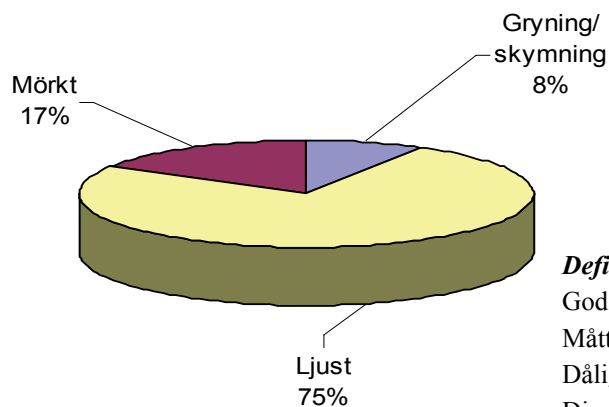
FARTYGETS VERKSAMHET	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Okänt	-	-	1	-	-	1
Till sjöss	-	-	-	1	-	1
Upplagt	-	1	-	-	-	1
Vid ankomst till hamn	-	7	-	1	-	8
Vid avgång från hamn	-	-	-	1	-	1
Totalt	-	8	1	3	-	12

Kollision med annat föremål (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
 Tiocka < 0,25 M

Kollision mellan fartyg

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

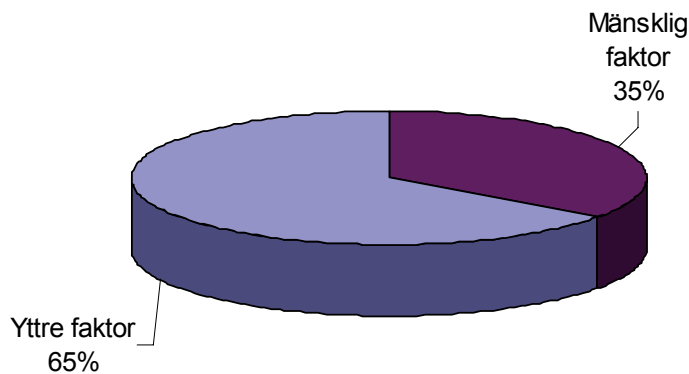
Tillbud: Sju (7) tillbud har inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade kollisioner och tillbud efter fartygsart

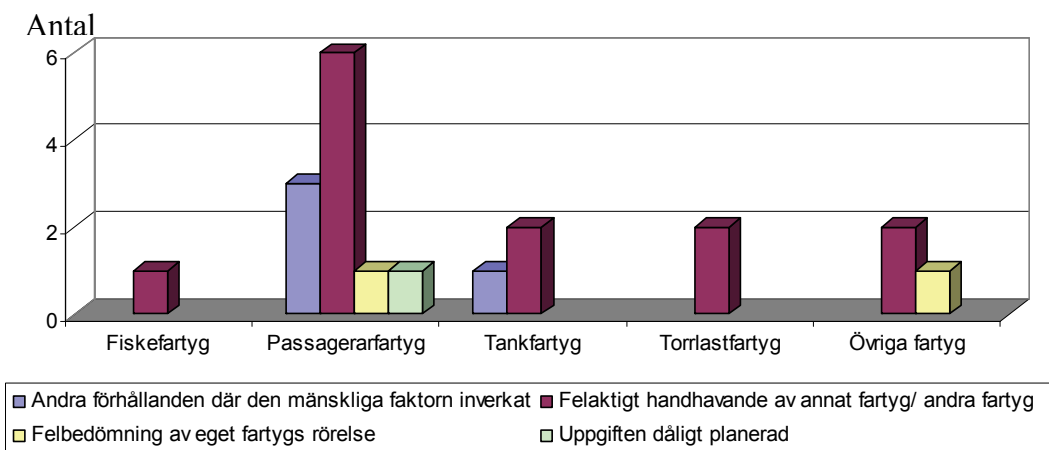
Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
1	11	3	2	3	20

Kollision mellan fartyg (forts.)

Huvudsaklig orsak totalt, fördelning efter huvudgrupp

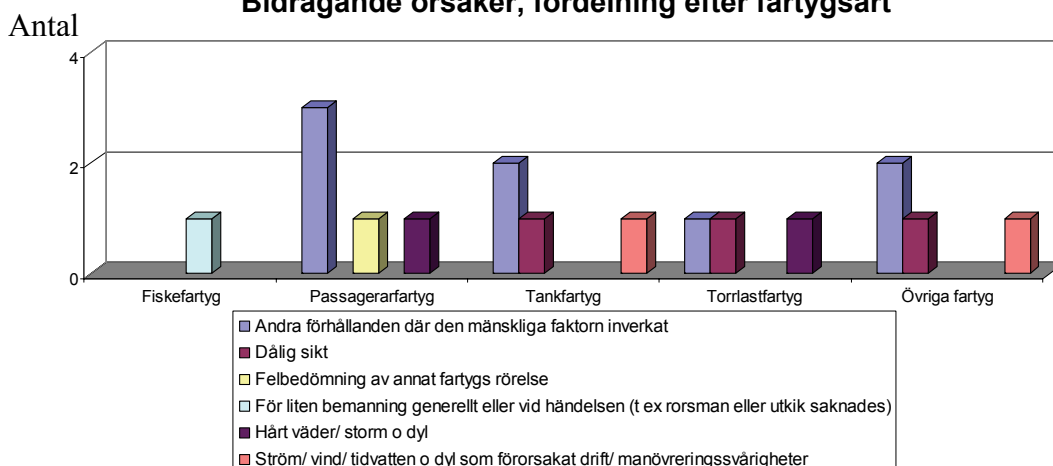


Huvudsaklig orsak, fördelning efter fartygsart



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.

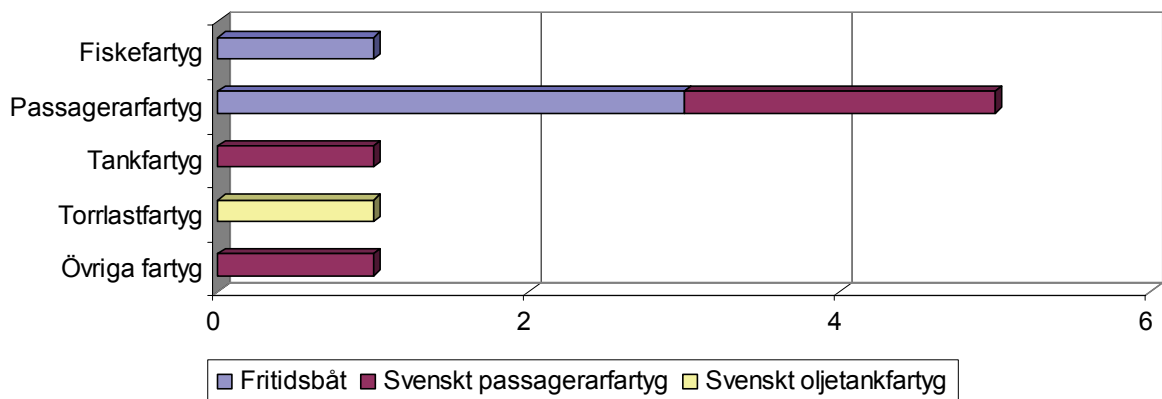
Bidragande orsaker, fördelning efter fartygsart



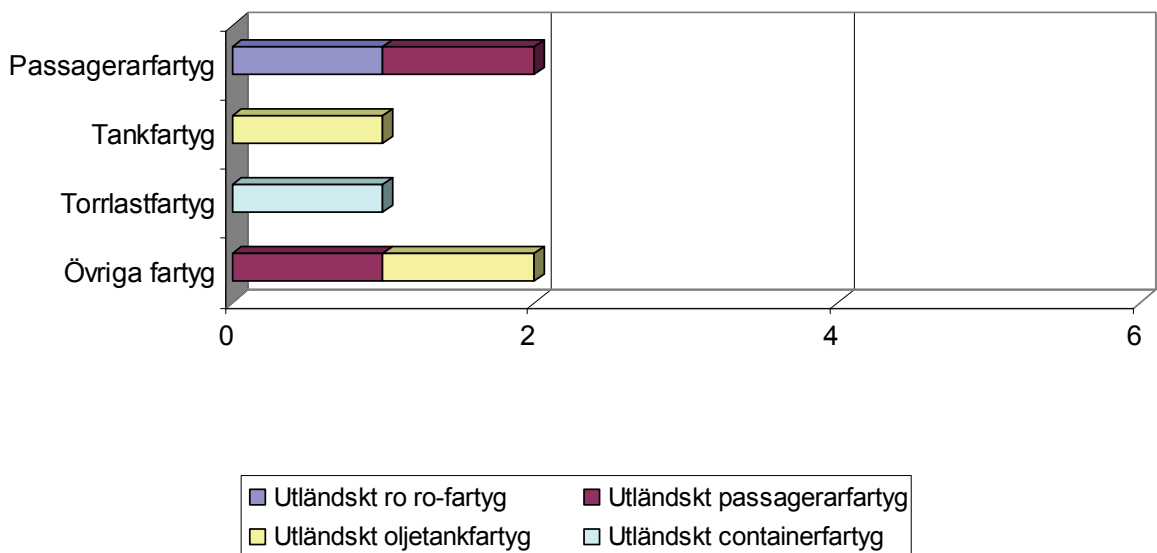
Fördelning av kollisioner mellan fartyg efter nationalitet och fartygsart

Under år 2007 kolliderade fem (5) svenskregistrerade fartyg med varandra, fyra (4) kollisioner skedde mellan svenska handels-/fiskefartyg och fritidsbåtar. Sex (6) 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	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	1	11	3	2	2	19
Större läckage	-	-	-	-	1	1
Totalt	1	11	3	2	3	20

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

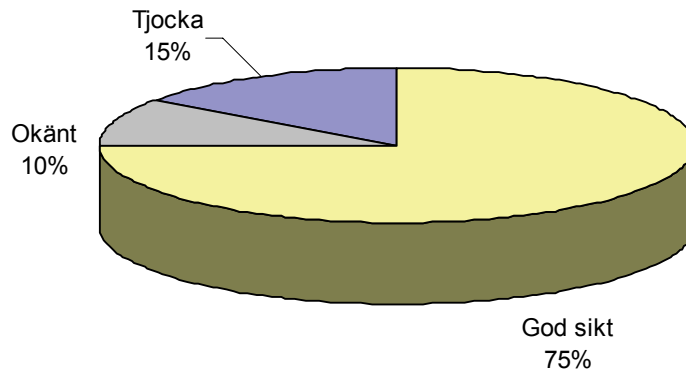
LOTS	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fanns ej ombord	1	10	3	2	3	19
Lotsdispens	-	1	-	-	-	1
Totalt	1	11	3	2	3	20

Fartygens verksamhet vid händelserna

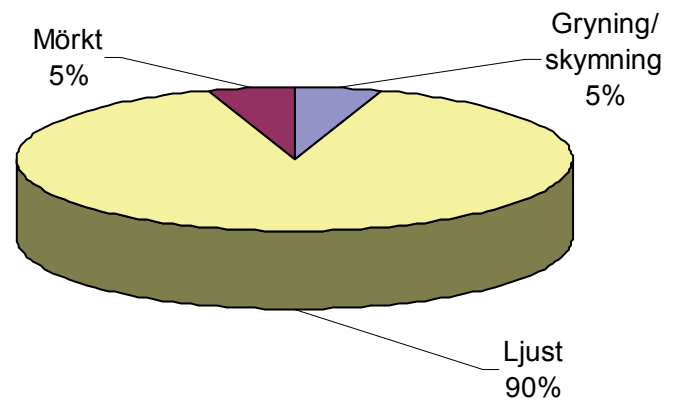
FARTYGETS VERKSAMHET	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Annat	-	-	-	-	1	1
Fiske	1	-	-	-	-	1
Förtöjt vid kaj	-	3	-	1	-	4
Till sjöss	-	4	3	1	2	10
Vid ankomst till hamn	-	2	-	-	-	2
Vid avgång från hamn	-	2	-	-	-	2
Totalt	1	11	3	2	3	20

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

Lastförskjutning

Händelsen har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. En kraftig sjö orsakade förskjutning av däckslasten med kraftig slagsida som följd. Inget miljöfarligt utsläpp har såvitt känt skett i samband med lastförskjutningen.

Tillbud: Några tillbud har inte inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade lastförskjutningar efter fartygsart

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

Läckage/kantring/väderskada

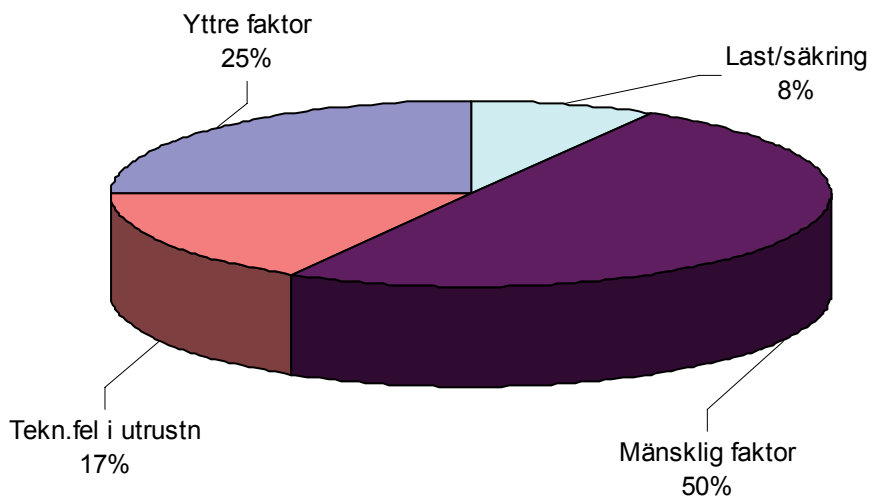
Fem (5) av de 12 händelserna medförde totalförlust (förlisning). En besättningsman skadades i samband med en av förlisningarna, se Händelse- och orsaksbeskrivning – förlista fartyg. En händelse bedömdes som *allvarlig olycka*, se Händelse- och orsaksbeskrivning – allvarliga olyckor. Övriga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Inget miljöfarligt utsläpp har skett, såvitt är känt.

Tillbud: Några tillbud har inte inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade läckage/kantringar/väderskador efter fartygsart

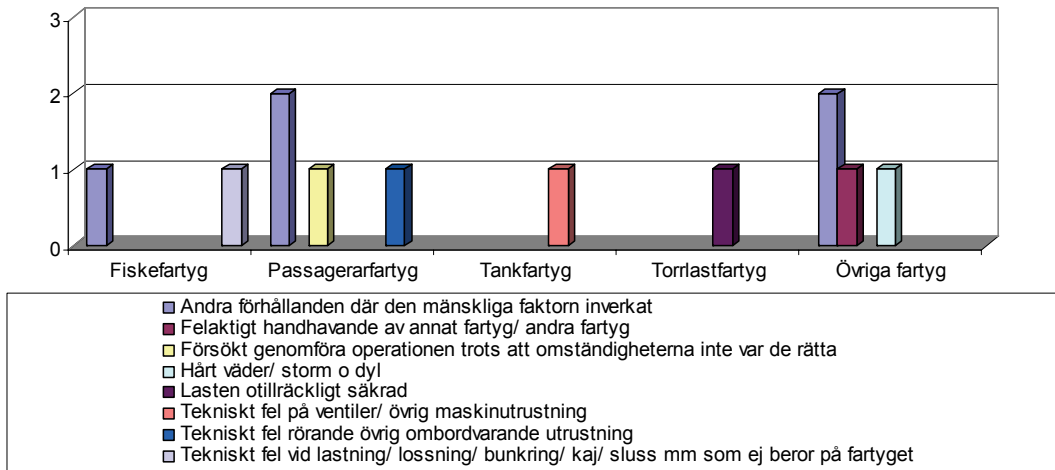
Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
2	4	1	1	4	12

Huvudsaklig orsak totalt, fördelning efter huvudgrupp



Huvudsaklig orsak, fördelning efter fartygsart

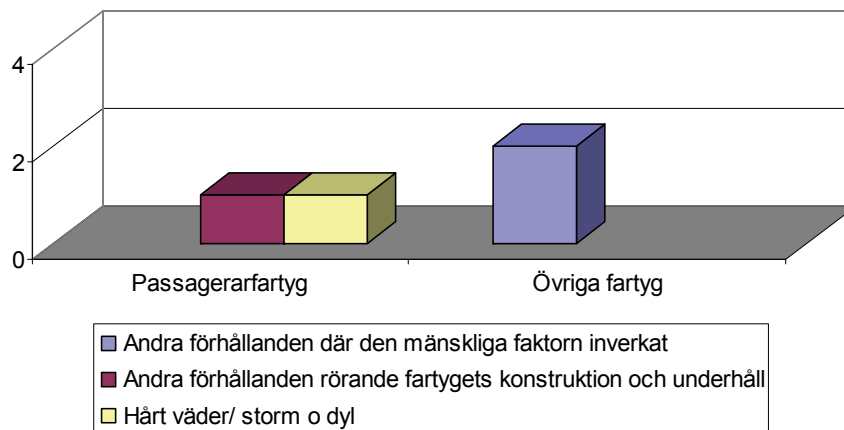
Antal



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	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	2	3	-	1	2	8
Mindre läckage	-	1	1	-	-	2
Okänt	-	-	-	-	1	1
Större läckage					1	1
Totalt	2	4	1	1	4	12

Maskinhaveri

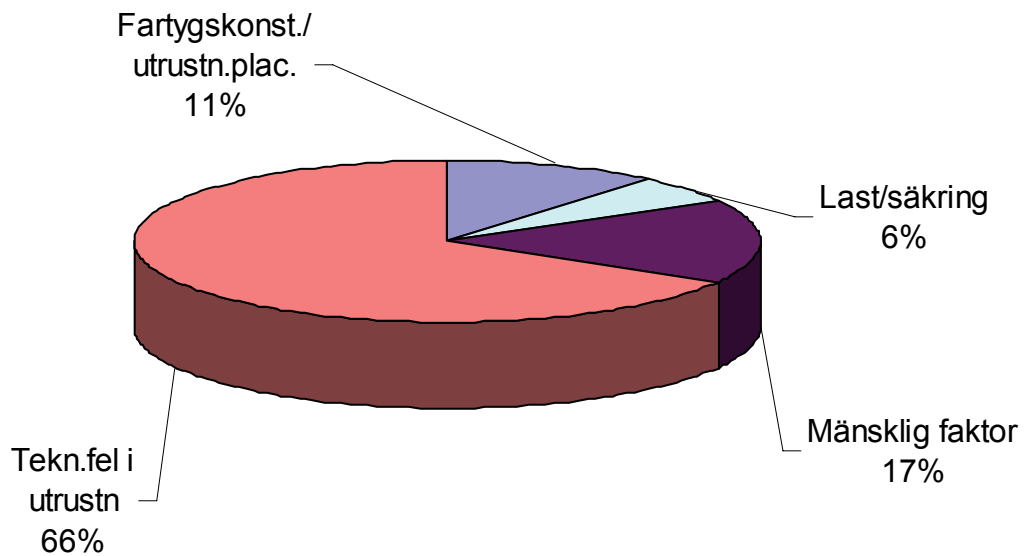
En (1) händelse medförde totalförlust, se händelse- och orsaksbeskrivning - förlista fartyg. Ett mindre miljöfarligt utsläpp har noterats i samband med förlisningen. Övriga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*.

Tillbud: Några tillbud har inte inrapporterats.

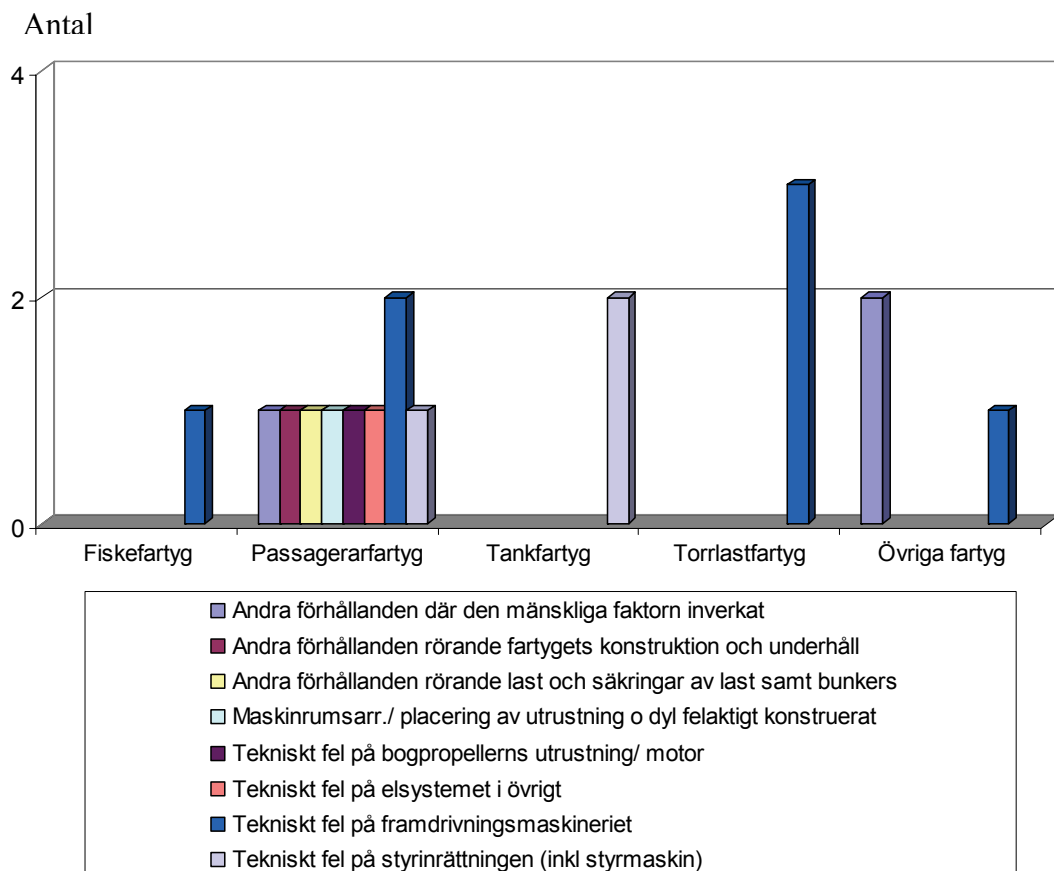
Fördelning av antal inrapporterade maskinhaverier efter fartygsart

Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
1	9	2	3	3	18

Huvudsaklig orsak totalt, fördelning efter huvudgrupp



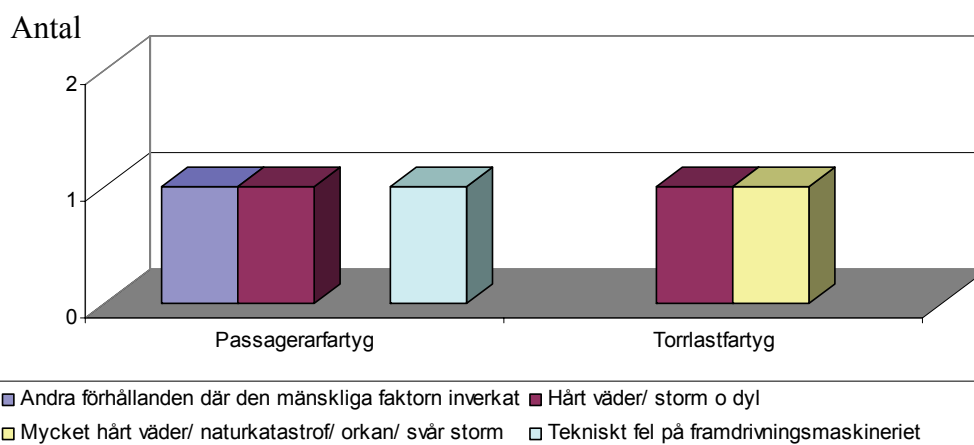
Huvudsaklig orsak, fördelning efter fartygsart



Maskinhaveri (forts.)

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.



Konsekvenser av skrovskadorna på fartygen

SKROVSKADA	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	1	9	2	3	2	17
Större läckage	-	-	-	-	1	1
Totalt	1	9	2	3	3	18

Utsläpp

Under år 2007 inrapporterades inte några händelser i kategorin ”Utsläpp”.

Övriga händelser

Samtliga sex (6) händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*.

Tillbud: Något tillbud har inte inrapporterats.

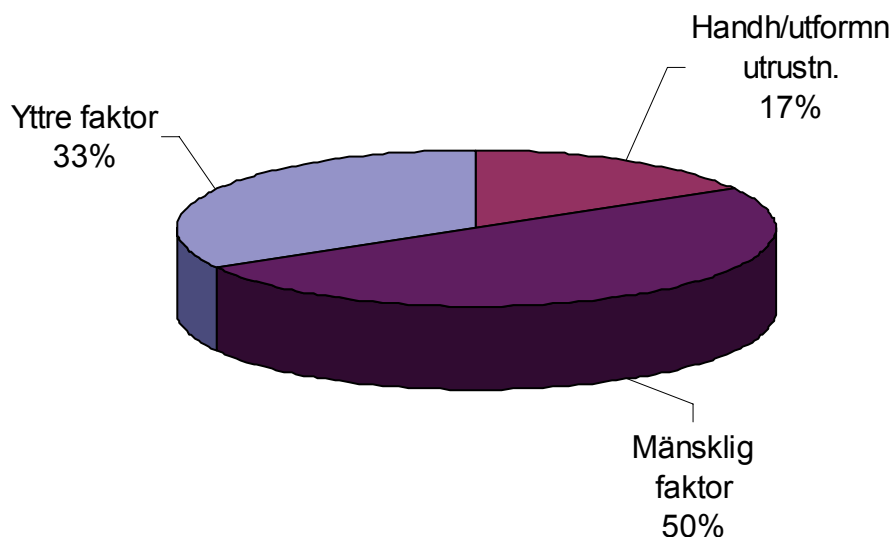
Händelse- och orsaksbeskrivning

- Då fartyget lättade ankar följde en elkabel med upp. Besättningen lyckades få loss kabeln. Det är inte känt om kabeln fick skador.
- Vid bunkring förtöjde bunkerfartyget längs sidan. P.g.a. dyning tajtades trossen upp och knäckte pollare och en bit av relingen.
- Under resan lossnade en förlig upphängningskrok på en livbåt som då blev hängande delvis överbord. Livbåten säkrades tills fartyget kom till hamn. Livbåten var inte surrad på rätt sätt. Vid inspektion upptäcktes också att underhåll av bl.a. block och brytrullar var eftersatt.
- För att vända fartyget kopplades en bogserbåt i sunkenbitpollaren förut om babord. Bogserbåten använde så stor maskinkraft att pollaren slets av. Inga skador på skrovet.
- Under resan skadades den förliga landgången vilket fick till följd att fartyget fick vatten på fördäcket. Fartyget tog sig till hamn för egen maskin.
- Vid lastning gled färjan ur sitt läge och en personbil fick smärre skador då den skulle passera rampen. En klaffkrok hade inte hakat i färjan.

Fördelning av antal inrapporterade övriga händelser efter fartygsart

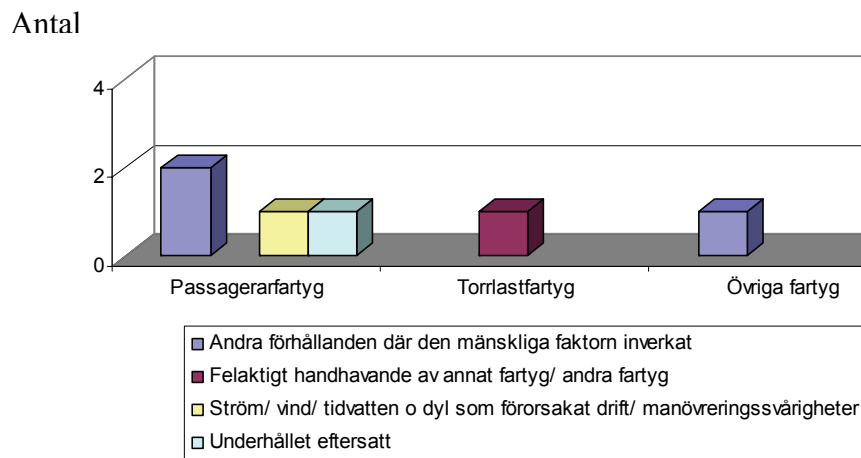
Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
-	4	-	1	1	6

Huvudsaklig orsak totalt, fördelning efter huvudgrupp



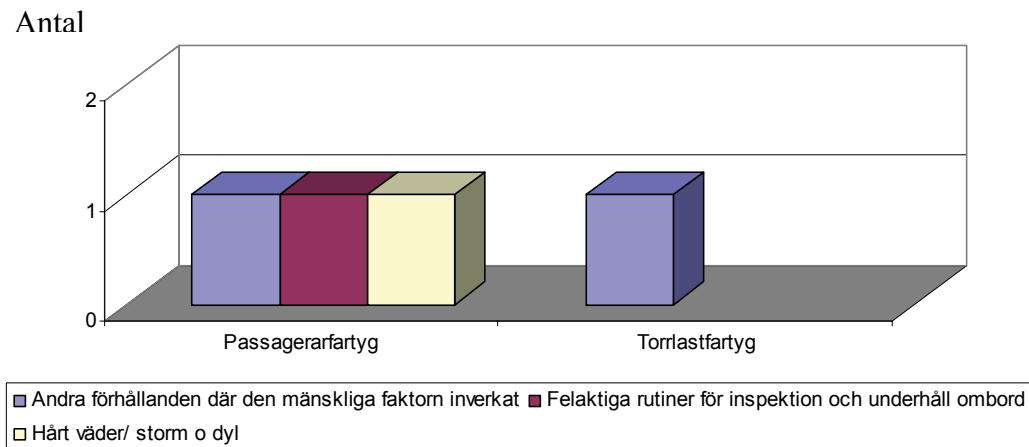
Övriga händelser (forts.)

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.



PERSONOLYCKOR

Sammanställning av rapporterade personolyckor

År 2007

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 2007.

OMBORDANSTÄLLDA	Antal
ARBETSSKADOR (arbetsolyckor och arbetssjukdomar inkl. fritid ombord och fritid iland) inklusive dödsfall	398
Arbetsolyckor med sjukfrånvaro <i>därav dödsfall</i>	190 2
Arbetssjukdomar	38
Arbetsolyckor utan sjukfrånvaro	161
Färdolyckor	9
SJUKDOM/SJÄLVMORD	2
FÖRSVINNANDE	-
YRKESFISKARE	Antal
ARBETSSKADOR (arbetsolyckor och arbetssjukdomar inkl. fritid ombord och fritid iland) inklusive dödsfall	10
Arbetsolyckor med sjukfrånvaro <i>därav dödsfall</i>	8 -
Arbetssjukdomar	1
Arbetsolyckor utan sjukfrånvaro	1
PASSAGERARE	Antal
DÖDSFALL (SJUKDOM/SJÄLVMORD)	7
FÖRSVINNANDE	1
PERSONSKADOR <i>därav dödsfall</i>	2 1
ANDRA OMBORD	
PERSONSKADOR	1

Arbetsskador i skeppstjänst

Sjöfartsinspektionens utredningsenhet presenterar här statistik avseende arbetsskador i skeppstjänst år 2007 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 19 juni 2008.

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

Grundmaterialet för kodningen utgörs av de uppgifter som lämnats i arbetsskadeanmälan. Arbetsskadeblanketten ger bl.a. uppgifter om den skadade, arbetsgivare, arbetssituation, skadans omfattning, olycksförlopp och misstänkta orsaker. 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.

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

Statistikens omfattning och registrering

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.

Specialbearbetningar av dataunderlaget kan beställas hos Arbetsmiljöverket.

Arbetsmiljöverket, Enheten för utredning och statistik telefon 08-730 90 49

Adress: Arbetsmiljöverket, Enheten för utredning och statistik, 171 84 Solna

E-post: arbetsmiljoverket@av.se

Ombordanställda

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

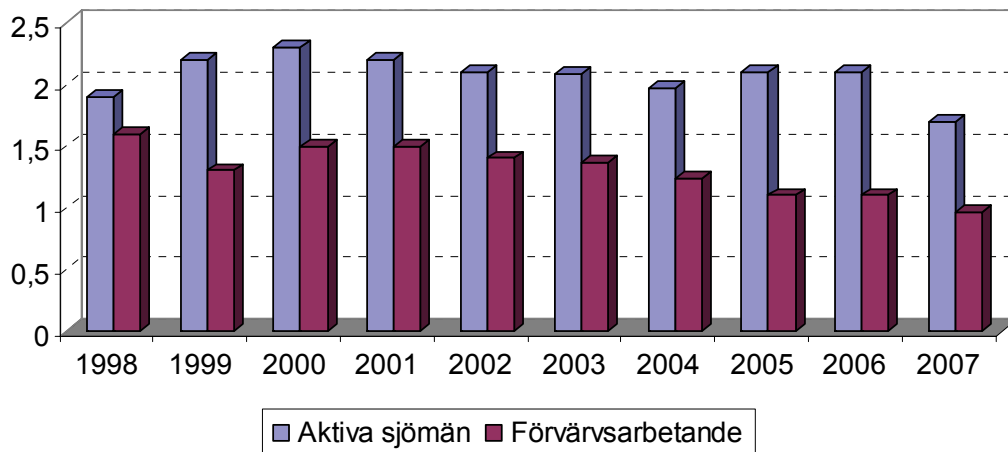
Totalt anmäldes **228** arbetskadorna i skeppstjänst (exklusive fiskare) för år **2007**. Fördelningen var **190** arbetsolyckor med sjukfrånvaro (arbetstid/fritid) och **38** arbetssjukdomar. Antalet anmälda arbetsolyckor **utan** sjukfrånvaro, s.k. ”nollskador”, var **161** samt **9** färdolyckor för år **2007**. Dessa har inte medtagits i statistiksammanställningen. Närmare förklaring återges under avsnitt **Statistikens omfattning**.

Antalet **aktiva sjömän** var **13 449** för år **2007** (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 1998 - 2007

Skadefrekvensen definieras som *Antalet arbetskadorna/100 aktiva sjömän*. (Arbetsolyckor med sjukfrånvaro och arbetssjukdomar.) Figuren visar även *antalet arbetskadorna/100 förvärvsarbetande i hela landet*. (Uppgiften hämtad från SCB/Rams 2006)

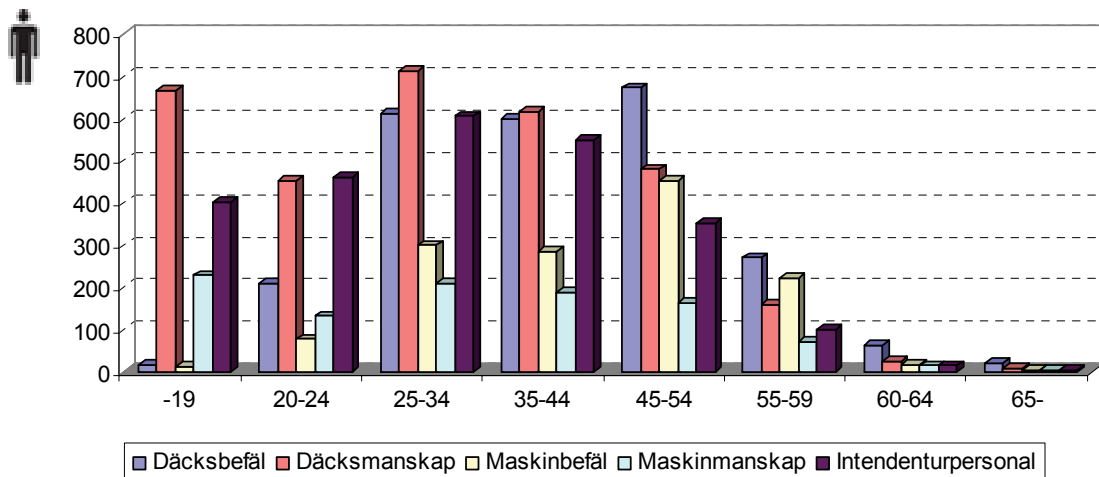
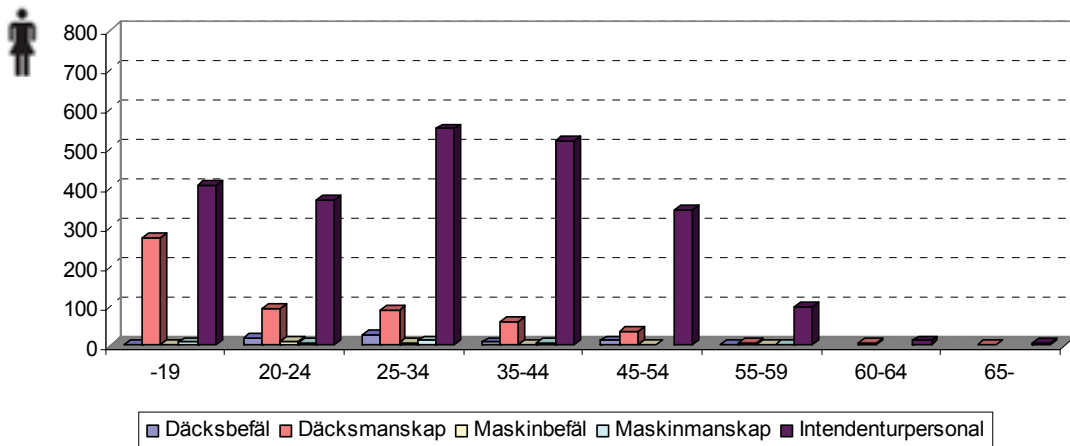
Antal arbetskadorna (arbetsolyckor arbetssjukdomar)/100 för förvärvsarbetande och aktiva sjömän



**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	18	228	639	608	684	272	62	20	2531
Däcksmanskap	940	545	802	675	515	167	29	10	3683
Maskinbefäl	13	87	305	286	454	223	16	5	1389
Maskinmanskap	237	137	221	196	164	74	15	5	1049
Intendentur- personal	810	830	1155	1068	697	199	27	11	4797
Totalt	2018	1827	3122	2833	2514	935	149	51	13449

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



Antal anmälda arbetsskador (arbetsolyckor och arbetssjukdomar) under åren 2003 - 2007

År	Arbets-olyckor		Arbets-sjuk-domar	Totalt	Arbets-olyckor UTAN sjukfrånvaro
		<i>därav dödsfall</i>			
2003	218	-	60	278	175
2004	200	-	66	266	162
2005	212	1	71	283	153
2006	235	4	44	279	128
2007	190	2	38	228	161
Totalt	1 055	7	279	1 334	779

Arbetsskadornas fördelning efter arbetsolycka/arbetssjukdom under arbetstid/fritid ombord/iland år 2007

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

Bemannings-grupp	Arbets-olyckor		Arbets-sjukdomar	Arbets-olyckor UTAN sjukfrånvaro	Totalt
		<i>därav dödsfall</i>			
Befälhavare	6	-	2	1	9
Styrmän	10	1	1	2	13
Däcksmanskap	36	-	11	20	67
Maskinbefäl	9	-	5	5	19
Maskinmanskap	24	-	3	10	37
Intendenturpersonal	105	1	16	123	244
Totalt	190	2	38	161	389

Arbetskadornas fördelning efter kön och arbetsolycka/arbetsjukdom under arbetstid/fritid ombord/iland



Bemannings- grupp	Arbets- olyckor	därav dödsfall	Arbets- sjukdomar	Totalt
Befälhavare	1	-	1	2
Styrmän	-	-	-	-
Däcksmanskap	1	-	2	3
Maskinbefäl	-	-	-	-
Maskinmanskap	1	-	-	1
Intendenturpersonal	72	1	13	85
Totalt	75	1	16	91



Bemannings- grupp	Arbets- olyckor	därav dödsfall	Arbets- sjukdomar	Totalt
Befälhavare	5	-	1	6
Styrmän	10	1	1	11
Däcksmanskap	35	-	9	44
Maskinbefäl	9	-	5	14
Maskinmanskap	23	-	3	26
Intendenturpersonal	33	-	3	36
Totalt	115	1	22	137

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- manskaf	Maskin- befäl	Maskin- manskaf	Intendentur- personal	Totalt
El, brand, explosion		-	-	-	-	-	-	-
Läckage		1	.	.	1	.	4	6
Ras, fall, bristning av material		-	2	5	-	4	4	15
Förlorad kontroll över maskin		-	-	-	-	3	2	5
Förlorad kontroll över fordon, transportmedel		1	1	4	-	1	13	20
Förlorad kontroll över handverktyg, redskap		-	1	1	-	4	10	16
Förlorad kontroll över hanterat föremål		1	2	5	2	3	16	29
Fall av person		2	3	9	3	2	23	42
Kroppsrörelse utan fysisk överbelastning		-	1	3	2	-	8	14
Kroppsrörelse med fysisk överbelastning		1	-	7	1	7	14	30
Fysiskt våld, angrepp, traumatisk upplevelse		-	-	1	-	-	8	9
Övrigt, oklart		-	-	1	-	-	3	4
Totalt		6	10	36	9	24	105	190

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)**

Händelse- och orsaksbeskrivning - dödsfall

Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet. /Nr Fartygsart Fartygets namn Byggnadsmat. Brutto Byggnadsår	Sammanfattning
2007-01-14 - Förtöjt vid kaj	SFHI Arbetsfartyg GEORGE Stål 490 1977	GEORGE låg förtöjt p.g.a. frisk vind. Trots överenskommelse om annat, påbörjade befälhavaren ensam arbetet med att byta ut en läckande hydraulkolv på en av framdrivningsaggregaten. Han körde upp aggregatet i uppläge och kröp under och lossade en hydraulslang. När trycket försvann föll det tunga aggregatet ner på honom och han avled. De båda sprintarna för säkring av aggregatet användes inte. Det fanns, enligt utredningen brister i rederiets arbetsmiljöarbete.
2007-03-08 20.45 Förtöjt vid kaj	SLAZ Oljetankfartyg NANNY Stål 6544 1993	Fartyget låg förtöjt vid kaj i Donges, Frankrike. Tre besättningsmän gick iland för att ta en promenad. En av de tre, en kvinnlig besättningsman (kock), blev påkörd av en bil. Hon fördes till sjukhus, svårt skadad. Två dagar senare avled hon av skadorna.

Händelse- och orsaksbeskrivning – allvarliga personolycksfall

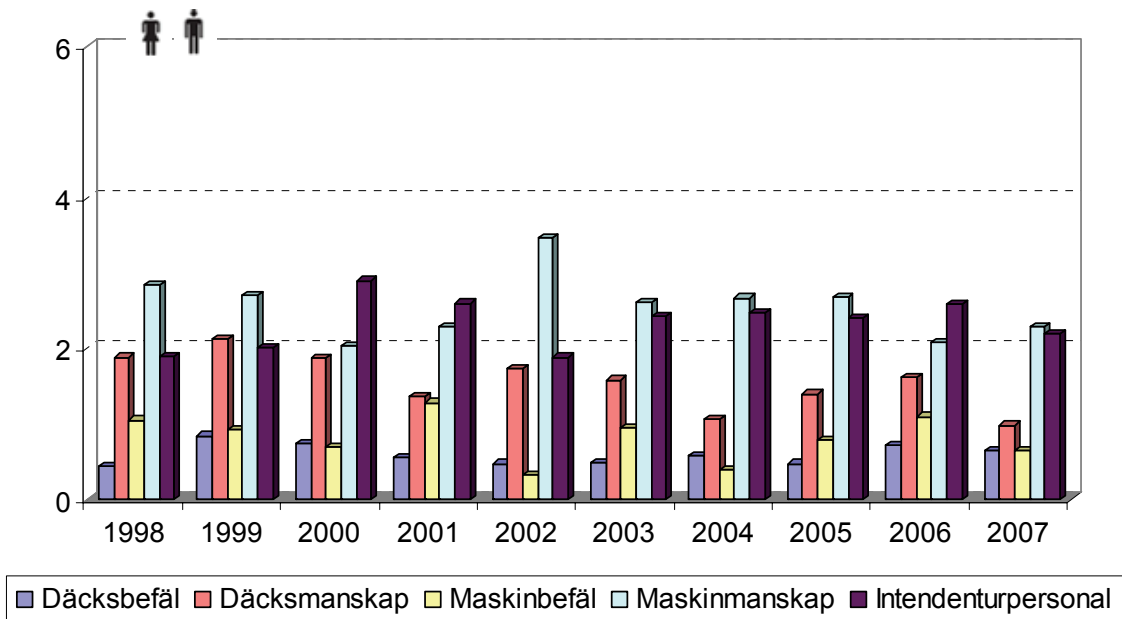
Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet. /Nr Fartygsart Fartygets namn Byggnadsmat. Brutto Byggnadsår	Sammanfattning
2007-03-02 - Vid ankomst till hamn	SFHI Arbetsfartyg GEORGE Stål 490 1977	Vid förtöjning fördes trossen genom en schackel (stor brytvinkel på trossen) och fästes ombord. En bilbåt och två bogserbåtar i hamnbassängen gjorde så att GEORGE sögs från kaj. Trossen gick av och slog till en matros på benet. Denne fick en allvarlig skada och fördes till sjukhus.

Händelse- och orsaksbeskrivning – allvarliga personolycksfall (forts.)

Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet. /Nr Fartygsart Fartygets namn Byggnadsmat. Brutto Byggnadsår	Sammanfattning
2007-10-29 10.00 Till ankars	SBGJ Kemikalie- tankfartyg TELLUS Stål 7 515 2006	Vid ombordtagning av en MOB ² -båt föll en matros ca 3 m till nästa däck. Han erhöll bäckenskador.
2007-10-31 08.15 Förtöjt vid kaj	SLVH Passagerarfartyg STENA SAGA Stål 33 750 1981	Traversföraren skulle köra iland en container vid proviantering. Han stod i containerbanan med ryggen mot containern och tryckte av misstag på manöverdonet varvid containern rörde sig horisontellt och klämde honom mellan brädgångslist och botten av containern. Varningssignalen var inte i funktion.
2007-11-09 19.35 Vid ankomst till hamn	SJAN Torrlastfartyg VINGA Stål 1 097 1971	Fartyget skulle med hjälp av capstan akter dras till kaj. En matros höll i trossen samtidigt som han skulle starta capstan. Han startade denna fel väg. Innan han hann stoppa drogs han med och kom i kläm med svåra skador som följd.
2007-12-13 09.25 Till sjöss	SEAN Passagerarfartyg STENA JUTLANDICA Stål 29 691 1996	En matros skulle maskera trafiklinjerna för målning på ett hängdäck. Det angränsande hängdäcket firades inte ner och någon avspärning sattes inte upp. Då matrosen skulle applicera maskeringstejpen backade han längs trafiklinjen och backade utför hängdäckets kant. Han föll 3,1 meter med ryggen före och slog i underliggande ståldäck. Matrosen skickades till sjukhus med helikopter.

² MOB-båt (Man Over Board)

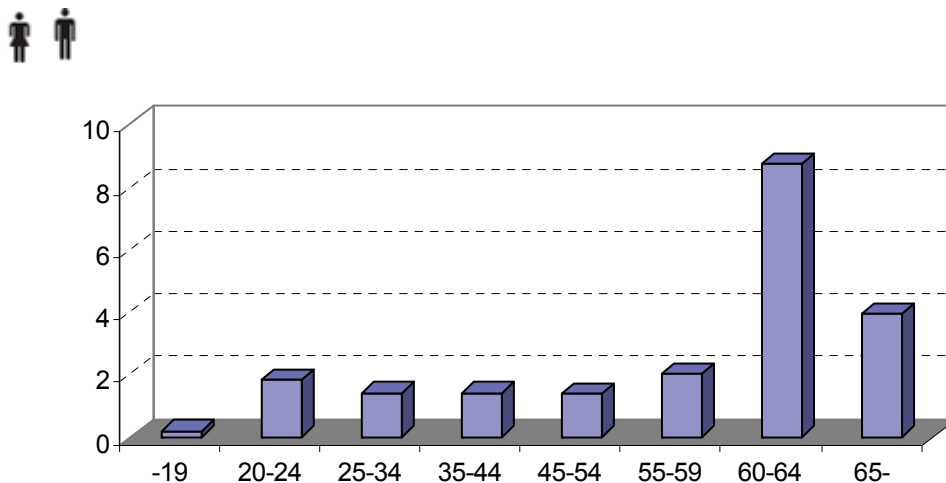
Skadefrekvens - antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän åren 1998 - 2007



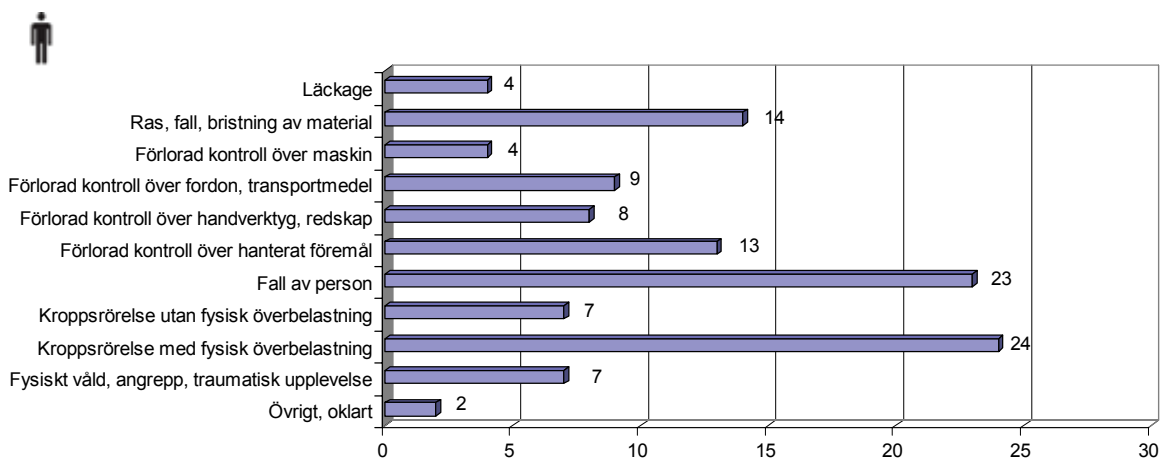
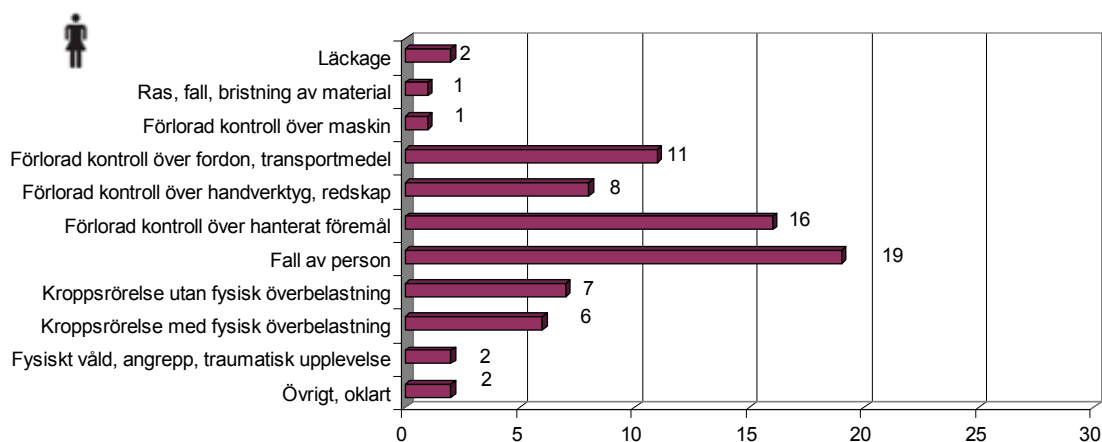
Antal aktiva sjömän – antal arbetsolyckor, fördelning efter åldersgrupp år 2007

Ålder	16-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-59	60-64	65-	Totalt
Antal aktiva sjömän	2 018	1 827	3 122	2 833	2 514	935	149	51	13 449
Antal arbetsolyckor	4	33	44	40	35	19	13	2	190

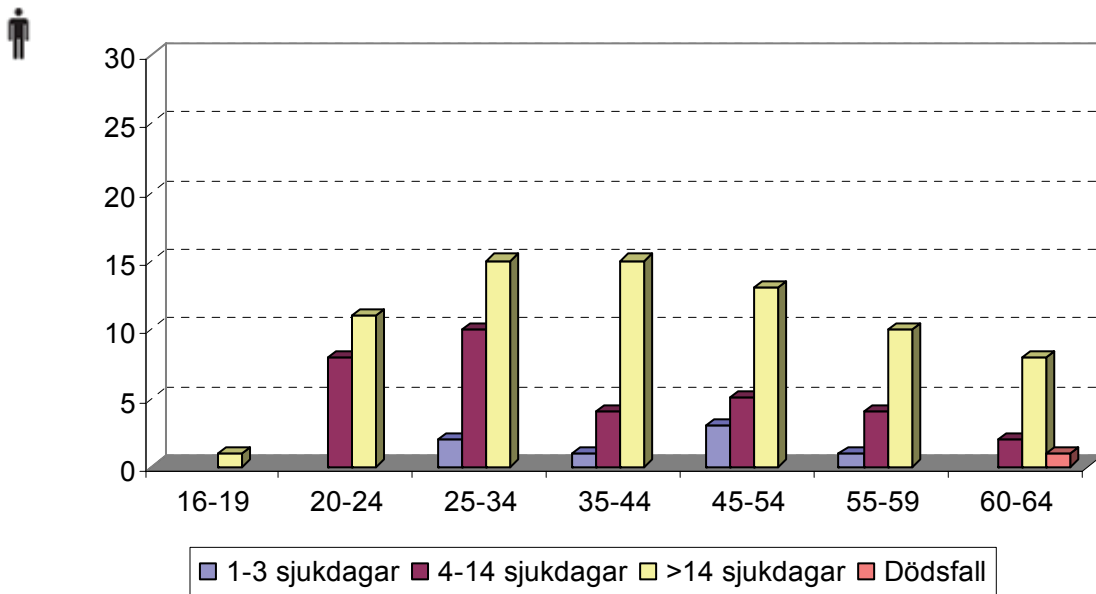
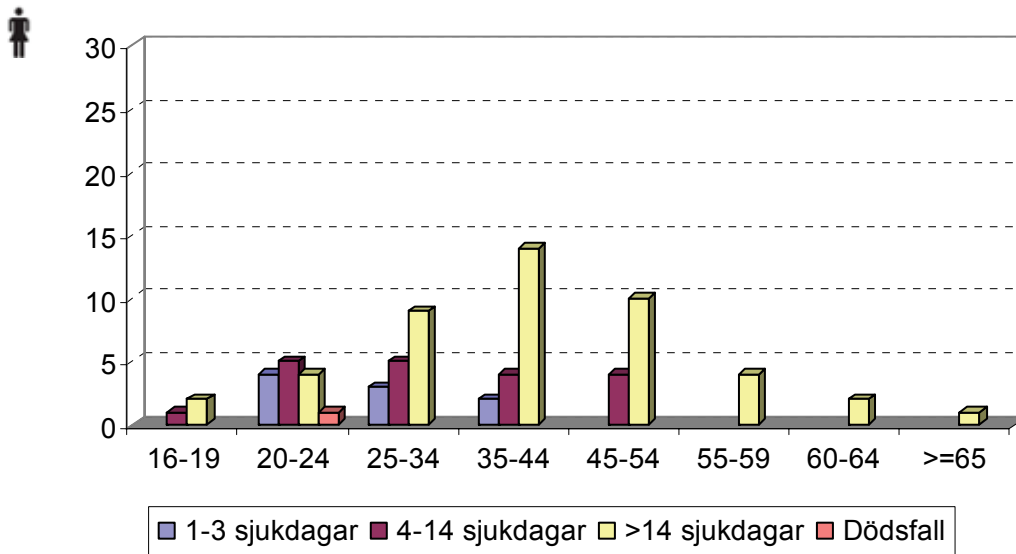
Antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän, fördelning efter åldersgrupp för år 2007



Arbetsolyckornas fördelning efter avvikelse och kön



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



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	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Styrmän	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Däcksmanskap	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Maskinbefäl	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maskinmanskap	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Intendenturpersonal	3	13	15	20	14	4	2	1	72
Totalt	3	14	17	20	14	4	2	1	75



Ålder	- 19	20 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55- 59	60 - 64	65 -	Totalt
Bemannings-grupp									
Befälhavare	-	1	-	-	1	1	2	-	5
Styrmän	-	1	1	6	-	1	1	-	10
Däcksmanskap	-	4	5	6	10	5	4	1	35
Maskinbefäl	-	1	1	.	2	3	2	-	9
Maskinmanskap	1	6	6	3	4	2	1	-	23
Intendenturpersonal	-	6	14	5	4	3	1	-	33
Totalt	1	19	27	20	21	15	11	1	115

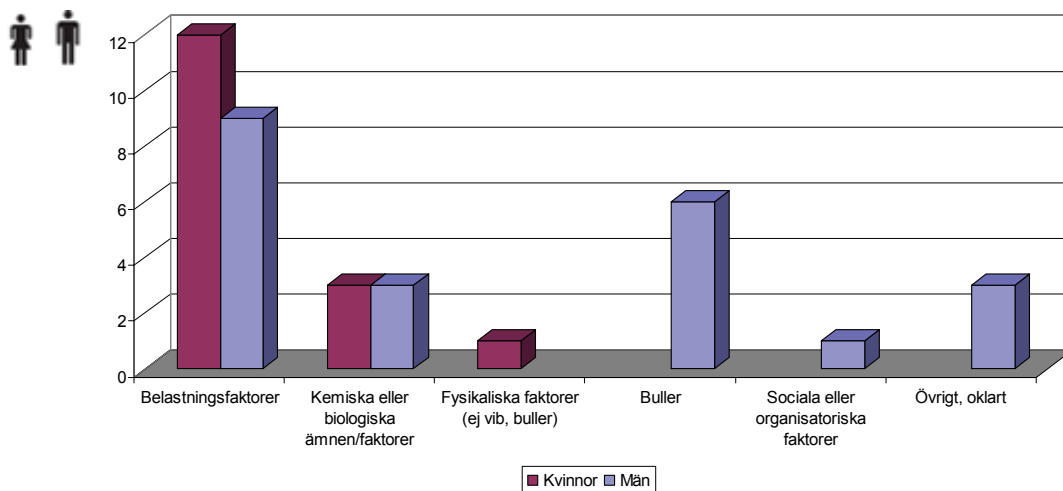
Arbetssjukdomar

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.

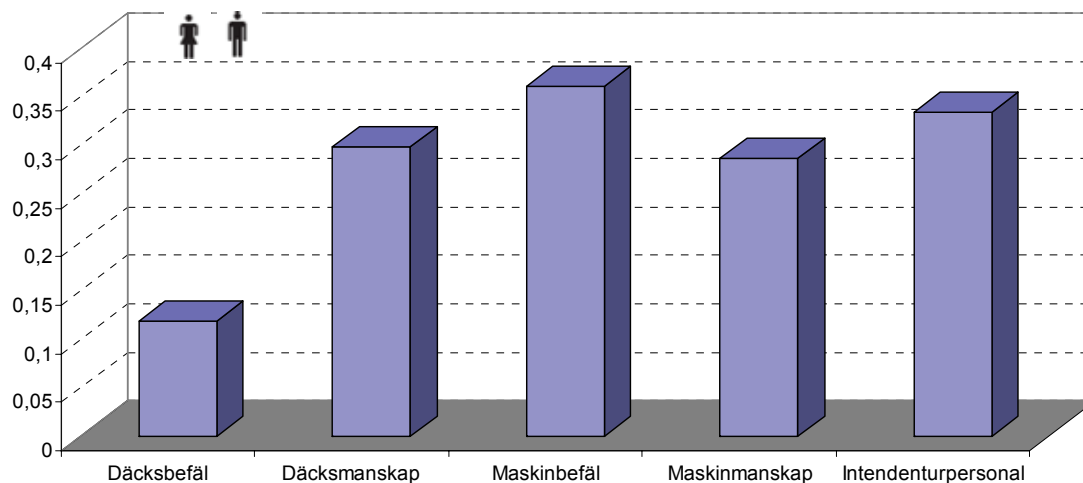
Antal anmälda arbetssjukdomar för ombordanställda åren 2003 - 2007

Orsak	2003	2004	2005	2006	2007
Belastningsfaktorer	35	41	41	21	21
Kemiska eller biologiska ämnen/faktorer	8	4	9	5	6
Fysikaliska faktorer (ej vibrationer, buller)	-	-	1	-	1
Vibrationer	1	-	2	-	-
Buller	11	10	13	9	6
Smitta	-	1	1	-	-
Sociala eller organisatoriska faktorer	3	8	3	5	1
Övrigt, oklart	2	2	1	4	3
Totalt	60	66	71	44	38

Antal arbetssjukdomar, fördelning efter orsak och kön



Skadefrekvens – antal arbetssjukdomar/100 aktiva sjömän

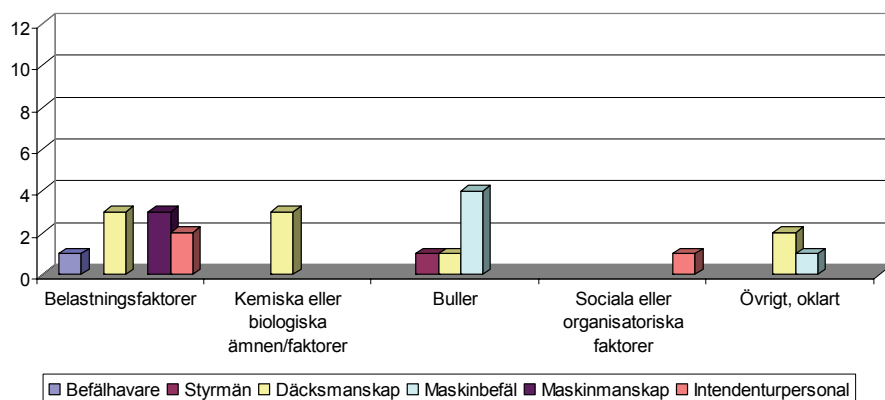
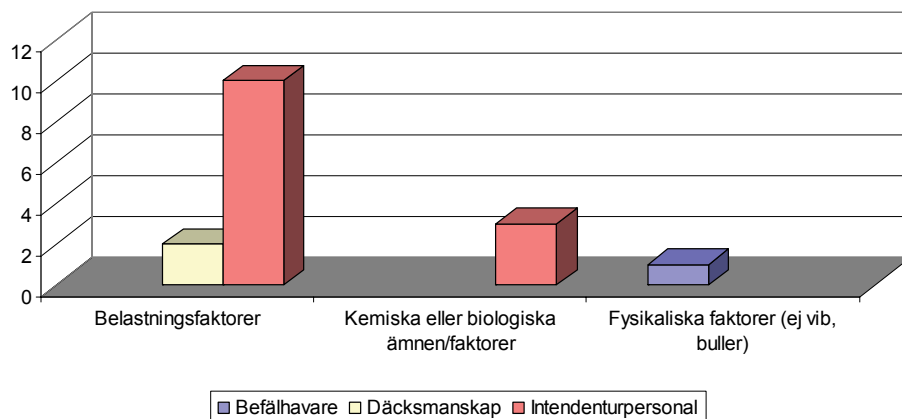


Arbetssjukdomar, fördelning efter orsak och bemanningsgrupp



Orsak	Belastningsfaktorer	Kemiska eller biologiska ämnen/faktorer	Fysikaliska faktorer (ej vibr., buller)	Vibrationer	Buller	Smitta	Sociala eller organisatoriska faktorer	Övrigt, oklart	Totalt
Bemannings-grupp									
Befälhavare	1	-	1	-	-	-	-	-	2
Styrmän	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Däcksmanskap	5	3	-	-	1	-	-	2	11
Maskinbefäl	-	-	-	-	4	-	-	1	5
Maskinmanskap	3	-	-	-	-	-	-	-	3
Intendenturpersonal	12	3	-	-	-	-	1	-	16
Totalt	21	6	1	-	6	-	1	3	38

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	-	2	2	3	5	-	-	-	12
Styrmän	-	1	1	1	.	-	-	-	3
Däcksmanskap	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Maskinbefäl	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maskinmanskap	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intendenturpersonal	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totalt	-	3	3	4	6	-	-	-	16



Ålder	-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-59	60-64	>65	Totalt
Bemanningsgrupp									
Befälhavare	-	4	-	2	3	-	4	-	9
Styrmän	1	1	-	-	1	1	1	-	3
Däcksmanskap	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maskinbefäl	-	-	1	3	2	-	-	-	6
Maskinmanskap	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Intendenturpersonal	2	-	1	-	-	2	-	-	3
Totalt	3	5	3	5	6	3	5	-	22

Yrkesfiskare

Antal anmälda arbetsskador (arbetsolyckor och arbetssjukdomar) åren 2003 - 2007

År	Arbets- olyckor	därav dödsfall	Arbets- sjukdomar	Totalt
2003	8	2	7	15
2004	12	2	4	16
2005	8	1	3	11
2006	7	1	4	11
2007	8	-	1	9
Totalt	43	6	19	62

Under år 2007 anmäldes 8 arbetsolyckor och 1 arbetssjukdom.

Under åren 2003– 2007 har åtta (8) 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.

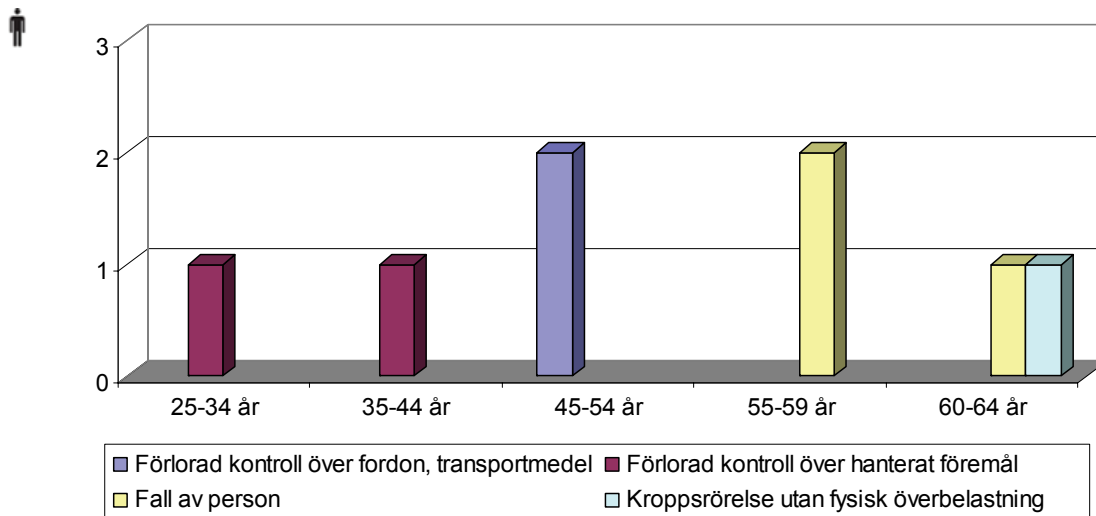
Antal registrerade fiskefartyg med fartygstillstånd samt antal licensierade fiskare år 2007

Uppgifterna hämtade från Fiskeriverket

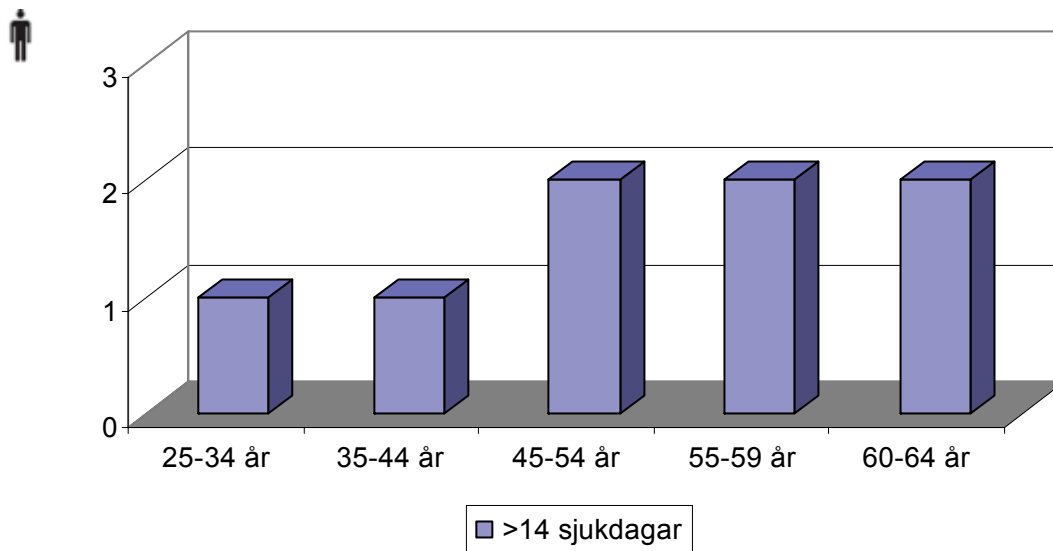
Fartygsstorlek	- 12 m	12 - 24 m	24 m -
Antal fiskefartyg	1 225	201	80

Det totala antalet licensierade yrkesfiskare för år 2007 var 1 865.

Antal arbetsolyckor – fördelning efter avvikelse och ålder



Anmälda arbetsolyckor fördelat efter åldersgrupp och trolig sjukfrånvaro





Arbetssjukdomar

Antal anmälda arbetssjukdomar för fiskare åren 2003 -2007

Orsak	År	2003	2004	2005	2006	2007
Belastningsfaktorer		6	4	3	4	1
Kemiska eller biologiska ämnen/faktorer		-	-	-	-	-
Vibrationer		-	-	-	-	-
Buller		-	-	-	-	-
Smitta		-	-	-	-	-
Sociala eller organisatoriska faktorer		-	-	-	-	-
Övrigt, oklart		1	-	-	-	-
Totalt		7	4	3	4	1

Under år 2007 anmäldes **en (1)** arbetssjukdom, belastningsfaktor har angivits som orsak.

Antal arbetssjukdomar fördelning efter orsak och åldersgrupp år 2007

Ålder	-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-59	60-64	>65	Totalt
Orsak									
Belastningsfaktorer	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Totalt	-	-	-	-	-	1	-	-	1

Passagerare

Fördelning efter fartygsart

Fartygsart	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Dödsfall (sjukdom/själv mord)	7	-	-	-	7
Försvinnande*)	1	-	-	-	1
Personskador	2	-	-	-	2
därav dödsfall	1				1

*) Vid försvinnanden kan självmord inte uteslutas

Händelse- och orsaksbeskrivning av dödsfall

Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet. /Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Brutto Byggnadsår	Sammanfattning
2007-06-28 Kl. 19.08 Till sjöss	SIAU BIRGER JARL Passagerarfartyg Stål 3 564 1953	En passagerare skulle gå nedför en lejdare med räcke på båda sidor. Lejdaren var ganska smal, gick längskepps och slutade i ett utrymme där dörren fanns till höger med ett skott rakt fram nedanför lejdaren. Passageraren dök plötsligt framåt när han gått ca 1/3 av lejdarens längd. Han slog i huvudet och bröt troligen nacken.

Andra ombord

Fartygsart	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Personskador	-	-	1	-	1

INSJÖ år 2007

Sammanställning av inrapporterade olyckor, olyckstillbud samt avvikelser till INSJÖ t.o.m. 2007-12-31

INSJÖ år 2007

Sammanställning av totalt inrapporterade olyckor, olyckstillbud samt avvikelser till INSJÖ t.o.m. 2007-12-31

Sjöfartsinspektionen och Sveriges Redareförening har i samarbete med SWEREF-Skärgårdsredarna och berörda fackföreningar gjort en gemensam satsning och skapat INSJÖ – ett informationssystem om olyckor, tillbud samt avvikelser 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 ISM¹-ansvarige (Designated Person).

Inrapporteringen till INSJÖ startade under 2001 och nedan visas en sammanställning av de inkomna rapporterna till INSJÖ, t.o.m. 2007-12-31, totalt **1 980** rapporter. Lagg märke till att databasen är en erfarenhetsdatabank och bör inte användas som en statistikkälla.

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

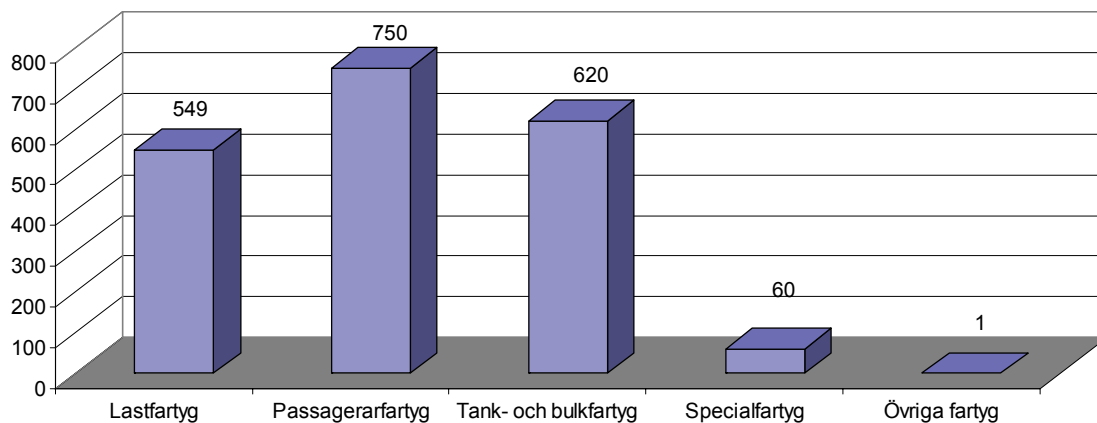
Olyckstillbud - Potentiellt farlig situation eller händelse som har inträffat men inte fått någon konsekvens.

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

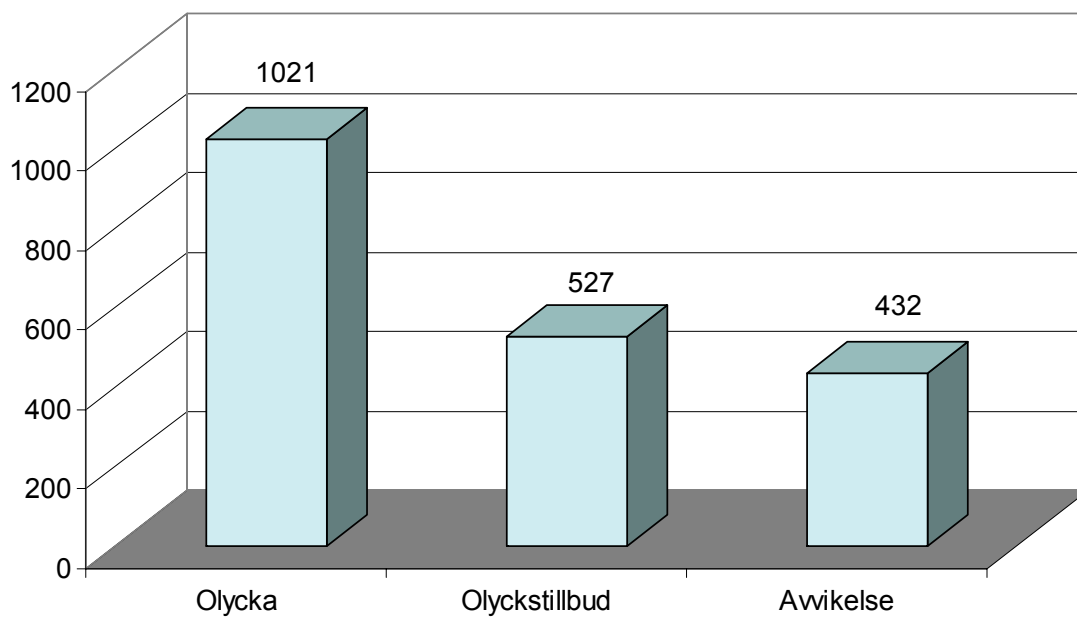
¹ International Safety Management

INSJÖ (forts.)

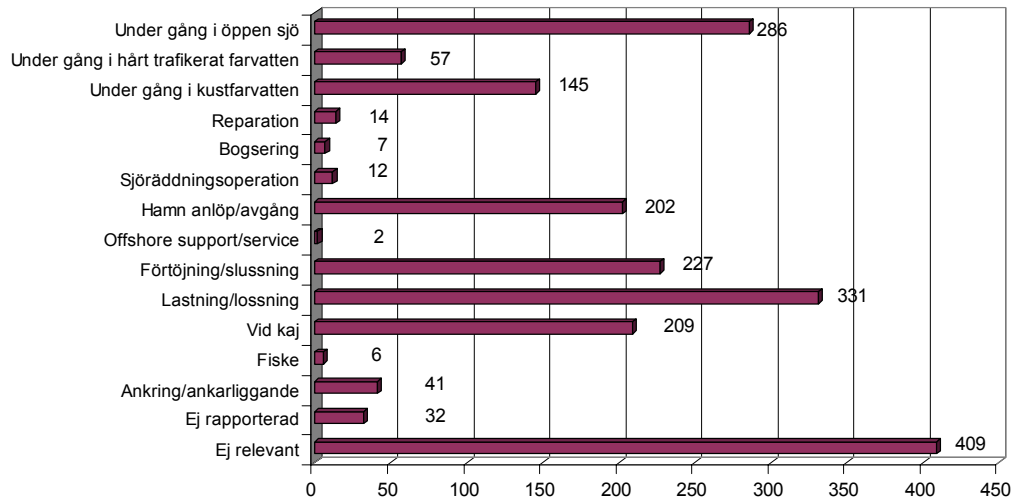
Fördelning efter fartygstyp



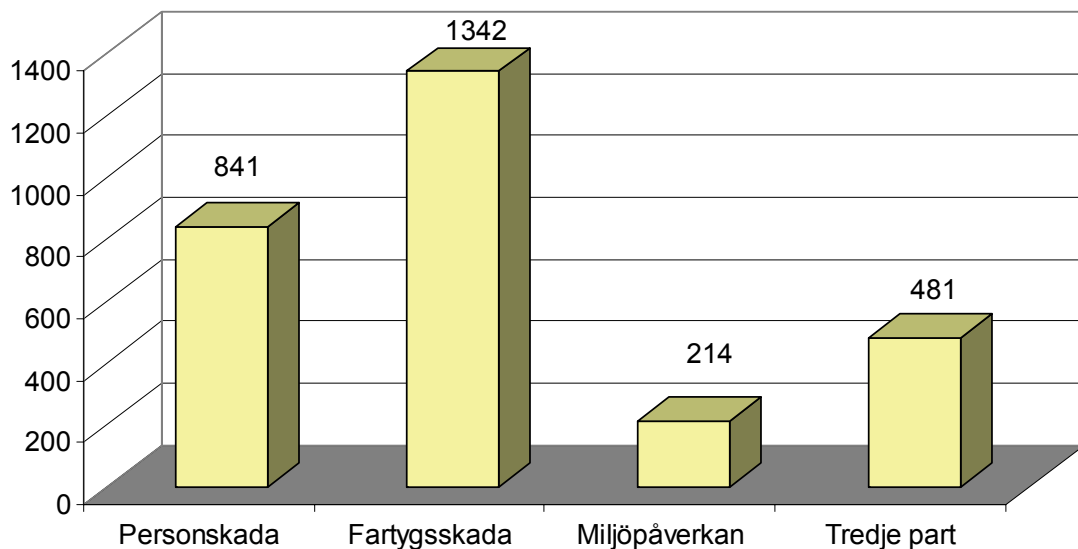
Fördelning efter typ av händelse



Fördelning efter fartygets aktivitet²



Fördelning efter konsekvens



² Förklaring till diagrammet:

Antal inlämnade rapporter t.o.m. 2007-12-31, fördelning efter fartygets aktivitet

Ej relevant - Fartygets aktivitet har inte haft betydelse för händelsen

Ej rapporterad - Fartygets aktivitet har inte rapporterats