

**Sammanställning av rapporterade
fartygsolyckor och tillbud samt
personolyckor i svenska handels-
och fiskefartyg år 2010**



Innehållsförteckning, del 1

Sammanställning av fartygsolyckor och tillbud med svenska handels- och fiskefartyg i samtliga farvatten för år 2010	3
Avvikelseberapporteringssystem (Insjö/ForeSea)	4
Haverirapporter	8
Antal rapporterade fartygsolyckor och tillbud åren 2001 - 2010, fördelning efter typ av händelse.....	10
Fartygsolyckor och tillbud, fördelning efter typ av händelse och fartygsart år 2010	13
Rapporterade händelser - fördelning efter händelsens karaktär	14
Förlista fartyg år 2010.....	15
Allvarliga olyckor 2010	16
Fördelning efter orsaksindelning	28
Brand/explosion	32
Grundstötning.....	34
Kollision med annat föremål	40
Kollision mellan fartyg.....	44
Lastförskjutning	49
Läckage/kantring/väderskada	49
Maskinhaveri	51
Utsläpp.....	53
Övriga händelser	54

Innehållsförteckning, del 2

Personolyckor	3
Arbets-skador i skeppstjänst.....	4
Statistikens omfattning och registrering.....	4
Datainsamling.....	5
Specialbearbetningar	5
Ombordanställda	6
Antal aktiva sjömän efter ålders- och bemanningsgrupp.....	7
Antal anmälda arbets-skador (<i>arbetsolyckor och arbetssjukdomar</i>) och arbetsolyckor utan sjukfrånvaro åren 2006 - 2010	8
Arbetsolyckor	10
Allvarliga personolycksfall.....	11
Arbetssjukdomar	17
Yrkesfiskare	21
Förlista fiskefartyg och därav omkomna, åren 2006 - 2010	22
Händelse- och orsaksbeskrivning - förlista fartyg 2010	22
Arbetssjukdomar	24
Passagerare	24
Andra ombord.....	24

Innehållsförteckning, del 3

Insjö/ForeSea år 2010	2
Sammanställning av totalt inrapporterade olyckor, olyckstillbud samt avvikelser till Insjö/ForeSea t.o.m. 2010-12-31	2
Fördelning efter fartygstyp	3
Fördelning efter typ av händelse	3
Fördelning efter fartygets aktivitet	4

Fartygsolyckor och tillbud

Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud med svenska handels- och fiskefartyg i samtliga farvatten

År 2010



Passagerarfartyget DJURGÅRDEN 4, SDTM – maskinhaveri med efterföljande sammanstötning med Nybrokajen den 18 augusti 2010

Foto: Transportstyrelsens sjöfartsavdelning

Sammanställning av fartygsolyckor och tillbud med svenska handels- och fiskefartyg i samtliga farvatten för år 2010

Allmänt

Utredningsenheten i Transportstyrelsens sjöfartsavdelning (TSSF) redovisar statistik och kommentarer avseende till myndigheten rapporterade olyckor och tillbud inträffade under år 2010 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 TSSF. Information om olyckorna och deras händelseförlopp fås, förutom från befälhavar-rapporterna, också från protokoll från sjöförklaringar, men även från rapporter från inspektörer vid sjöfartsinspektionsområden samt kustbevakning och polis.

Datauttaget skedde 2011-03-24. Ytterligare händelser kan ha inrapporterats till TSSF efter tidpunkten för datauttaget.

Materialet redovisas här i sammanfattad form. Statistiksammanställningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens hemsida – www.transportstyrelsen.se. Kompletterande information avseende mer detaljerade uppgifter kan erhållas från utredningsenheten e-post: sjoutredning@transportstyrelsen.se telefon vxl: 0771-503 503, fax: 011 - 23 99 34

SjöOlycksSystemet - SOS

De flesta fartygsuppgifterna i SOS hämtas från SjöfartsavdelningensTillsynsSystem (SITS), utvecklat av dåvarande Sjöfartsinspektionen (numera Transportstyrelsens sjöfartsavdelning). SOS är en av tillsynsmyndigheten egenutvecklad webbapplikation.

Utredningsenheten rapporterar till IMO¹ samtliga *allvarliga olyckor* inklusive *förlisningar* gällande konventionsfartyg. Utredningsenheten rapporterar även olyckor och utsläpp till HELCOM² samt till EMCIP³.

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.

¹ International Maritime Organisation

² Helsingfors Kommissionen

³ European Marine Casualty Information Platform

Avvikelse- och tillbudsrapporteringsystem (Insjö/ForeSea)

TSSF (tidigare Sjöfartsinspektionen), Sveriges Redareförening, SWEREF-Skärgårdsredarna samt de sjöfackliga organisationerna har gjort en gemensam satsning och skapat ett avvikelse- och tillbudsrapporteringsystem, INSJÖ - ett INFORMATIONSSYSTEM om olyckor, tillbud samt avvikelser till SJÖSS. I samband med internationaliserad utveckling av ett gemensamt system med Finland har namnet bytts till ForeSea

Då ett tillbud eller en avvikelse rapporteras, identifieras 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/ForeSea 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-koden⁴ ställer beträffande styrning och uppföljning av säkerhetsarbetet hos rederierna både iland och ombord i fartygen. Systemet är inte myndighetens utan branschens eget system. Inrapportering sker direkt av rederiet och systemet administreras av ett av branschen för ändamålet engagerat företag.

Uppföljning av rekommendationer

När så befinner lämpligt 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 sjöfartsavdelningens organisation. En uppföljning sker genom att utredningsenheten halvårsvis gör en sammanställning av i haverirapporterna utfärdade rekommendationer. Sammanställningen sänds till berörda rederier, Sjöfartsverket samt internt inom TSSF 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 den här 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

⁴ International Safety Management-koden

Definition av orsaksindelning (forts.)

olycksorsak respektive bidragande orsak kan man ta det relativt vanliga olycksscenarioet när en grundstötning skett i dålig sikt. Vanligtvis kodas händelsen som ”förhållande rörande människan ombord” som huvudorsak och ”dålig sikt” som påverkat fartygets framförande 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”.

Huvudgrupper	Undergrupper
Yttre omständigheter	<ul style="list-style-type: none">▪ 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

Definition av orsaksindelningar (forts.)

Huvudgrupper	Undergrupper
Fartygets konstruktion och utrustningens placering	<ul style="list-style-type: none">▪ 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
Tekniskt fel rörande utrustningen ombord	<ul style="list-style-type: none">▪ 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 borrutrustningen▪ 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
Förhållanden rörande handhavande och utformning av utrustning	<ul style="list-style-type: none">▪ 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

Definition av orsaksindelningar (forts.)

Huvudgrupper	Undergrupper
Förhållanden rörande last, säkring av last samt handhavande av last/bunker	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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, säkring av last samt bunkers
Förhållanden rörande kommunikationer, organisationer och rutiner	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 ▪ 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

Definition av orsaksindelningar (forts.)

Huvudgrupper	Undergrupper
Förhållanden rörande människan ombord	<ul style="list-style-type: none">▪ 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

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 med anledning av olyckan.

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

Haverirapporter (forts.)

Publicerade haverirapporter för sjöolyckor som inträffat under år 2010

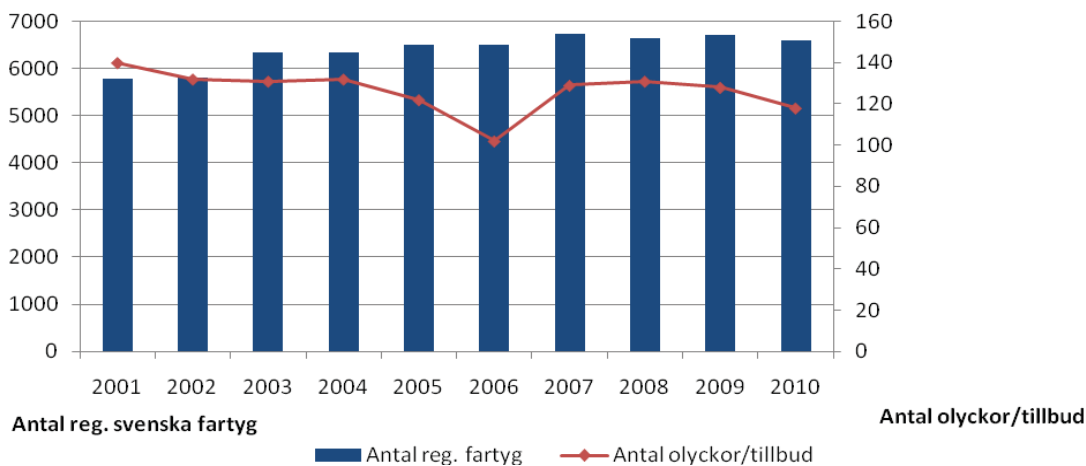
Händelsedatum	Fartygsnamn	Fartygsart	Typ av händelse
2010-02-23	VINGA TANK	Kemikalietankfartyg	Övertryck i lasttank
2010-05-29	JUNO	Passagerarfartyg	Kollision med segelbåt
2010-06-16	EL DIABLO	RIB-charter	Personolycka
2010-07-07	TAMINA	Bunkerfartyg	Personolycka
2010-08-18	DJURGÅRDEN 4	Passagerarfartyg	Maskinhaveri/ Kollision med kaj
2010-09-18	ENGELBREKT	Passagerarfartyg	Grundstötning
2010-11-09	CHANTACO	Kemikalietankfartyg	Grundstötning

Pågående utredningar i samarbete med finska Centralen för olycksutredningar:

LINDA, OJML - Tappat tre (fyra) containrar utanför Gotland 2010-02-06

GLOBAL CARRIER, OJLA, Finland - Kollision med Ecostar G.O. 2010-02-27

Antal registrerade fartyg samt antal rapporterade fartygsolyckor och tillbud åren 2001 - 2010



Antal rapporterade fartygsolyckor och tillbud åren 2001 - 2010, fördelning efter typ av händelse

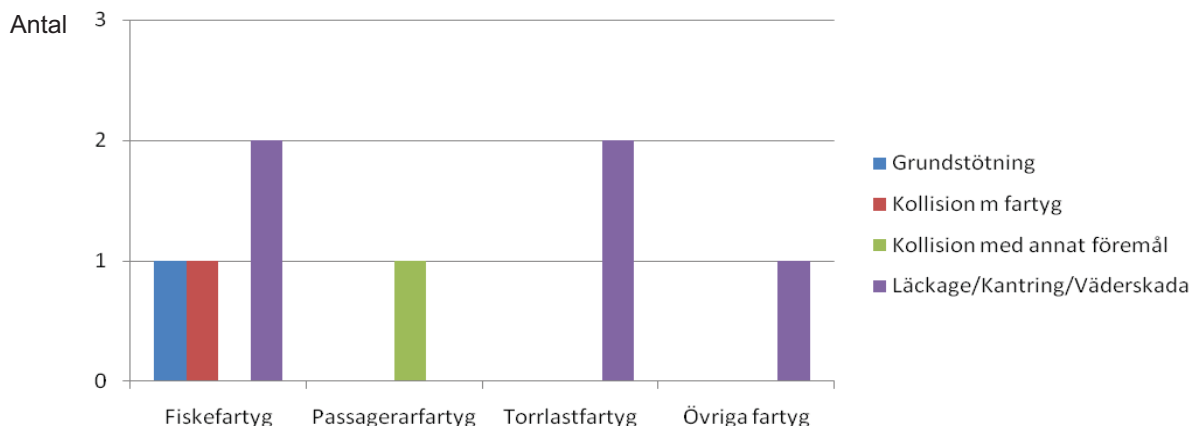
För varje fartygsolycka anges endast initialhändelse och **inte** eventuella konsekvenshändelser.

Händelser som inte kan hänföras till ett haveritillfälle redovisas under gruppen **Övriga händelser. Personolycksfall** och **Sjukdom/självmod/försvinnande** redovisas i avsnittet **PERSONOLYCKOR**.

Typ av händelse	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totalt
Brand	14	11	11	13	16	6	14	18	8	9	120
Grundstötning	38	39	25	30	23	27	37	36	30	33	318
Kollision med annat föremål	20	12	9	9	15	8	12	18	9	17	129
Kollision mellan fartyg	20	25	23	21	12	23	20	16	17	19	196
Lastförskjutning	1	3	2	1	1	-	1	3	-	-	12
Läckage/ kantring/ väderskada	6	3	8	13	6	7	12	4	14	12	85
Maskinhaveri	22	22	28	24	35	18	18	17	28	16	228
Utsläpp	4	1	2	8	2	-	-	4	1	3	25
Övriga händelser	5	2	8	6	4	5	6	8	12	7	63
Totalt	130	118	116	125	114	94	120	124	119	116	1176
Tillbud ⁵	11	15	15	8	8	8	9	7	9	2	92
Totalt inkl. tillbud	141	133	131	133	122	102	129	131	128	118	1268

⁵ Tillbuden rapporteras internt via rederiets eget system för rapportering enligt ISM-koden (International Safety Management-kod). I den mån de endast rapporteras till branschens gemensamma system Insjö/ForeSea, finns de inte i denna tabell.

Antal personer som omkommit, till följd av fartygsolycka, 2001 - 2010, fördelning efter fartygsart och typ av händelse



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

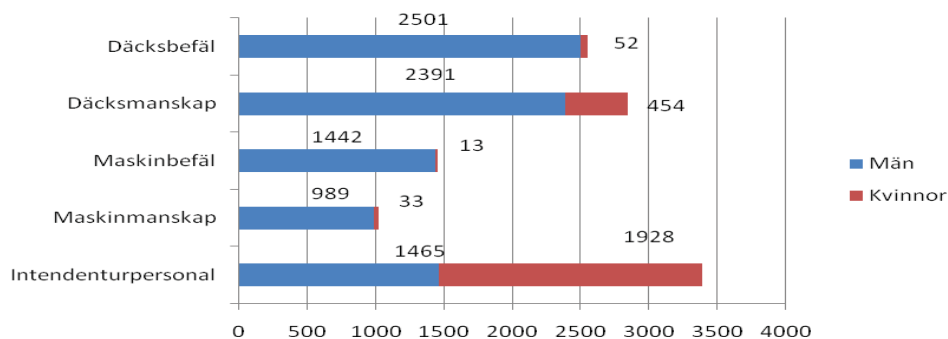
Antal aktiva sjömän åren 2006 – 2010

Antal/År	2006	2007	2008	2009	2010
Aktiva sjömän	13 391	13 449	13 525	12 250 ⁶	11 268

Antal aktiva sjömän år 2010

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 2010-01-01).

Antal aktiva sjömän år 2010 – fördelning efter bemanningsgrupp och kön



⁶ En förklaring till minskningen år 2009, kan vara att uppgift om mönstring för intendenturpersonal i inre fart inte behöver sändas in till Transportstyrelsen.

Antal svenskregistrerade fartyg, fördelning efter fartygsart åren 2006 – 2010

Fartygsart	2006	2007	2008	2009	2010
Fiskefartyg ⁷	1 551	1 506	1 468	1 409	1 358
därav >20 brutto	270	257	248	224	189
Passagerarfartyg	2 019	2 085	2 056	2 103	2 068
Tankfartyg	105	94	97	83	66
Torrlastfartyg	169	169	174	161	159
Övriga fartyg	2 669	2 876	2 843	2 958	2 936
Totalt	6 513	6 730	6 638	6 714	6 587

Antal svenskregistrerade fartyg, fördelning efter brutto/fartygsart år 2010

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

Brutto Fartygsart	- 19	20-99	100-499	500-999	1000-4999	5000-9999	10000-	Totalt
Fiskefartyg	1 169	106	72	11	-	-	-	1 358
Passagerarfartyg	1 378	417	206	22	7	5	33	2 068
Tankfartyg	1	15	9	2	15	7	17	66
Torrlastfartyg	6	32	31	1	24	6	59	159
Övriga fartyg	2 187	448	239	32	24	6	-	2 936
Totalt	4 741	1 018	557	68	70	24	109	6 587

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.

Fartygsolyckor och tillbud, fördelning efter typ av händelse och fartygsart år 2010

Under år 2010 rapporterades till Sjöfartsavdelningen 118 händelser (116 fartygsolyckor och 2 tillbud) med svenska fartyg, därav två (2) fartyg med totalförlust. Se Händelse- och orsaksbeskrivning - förlista fartyg.

Typ av händelse	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Brand/Explosion	2	5	-	1	1	9
Grundstötning	2	19	2	3	7	33
Kollision med annat föremål	-	12	-	4	1	17
Kollision mellan fartyg	-	16	-	1	2	19
Lastförskjutning	-	-	-	-	-	-
Läckage/kantring/väderskada	6	2	1	1	2	12
<i>därav totalförlust</i>	1	1	-	-	-	2
Maskinhaveri	2	5	2	4	3	16
Utsläpp	-	1	-	1	1	3
Övriga händelser	-	4	1	1	1	7
Totalt	12	64	6	16	18	116
Tillbud	-	-	-	1	1	2
Totalt inkl. tillbud	12	64	6	17	19	118

Rapporterade händelser - fördelning efter händelsens karaktär

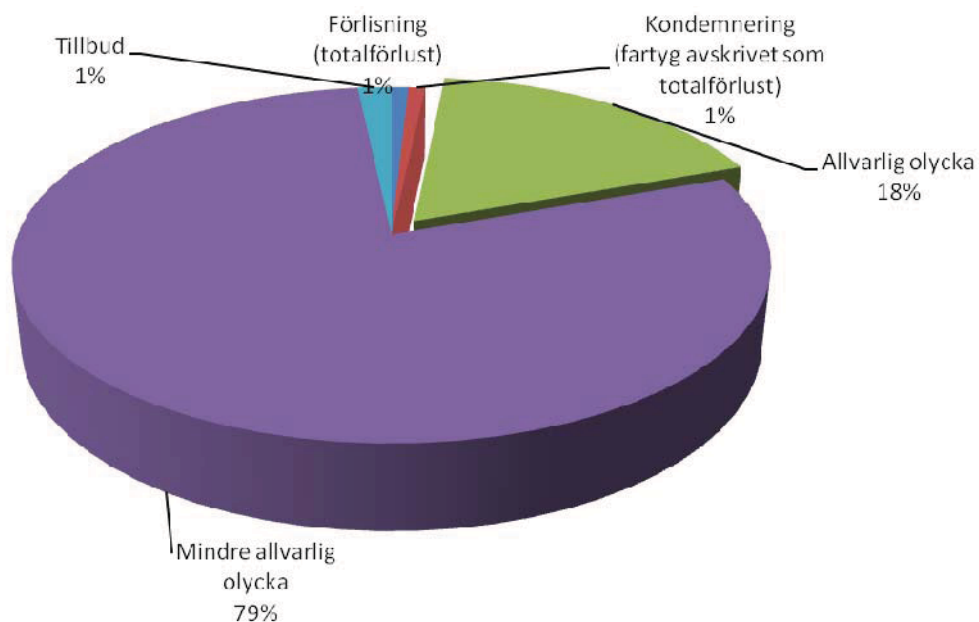
Figuren nedan visar fördelning i % av det totala antalet händelser. Gradering av händelsens karaktär bedöms efter samma kriterier som används av IMO (International Maritime Organization).

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

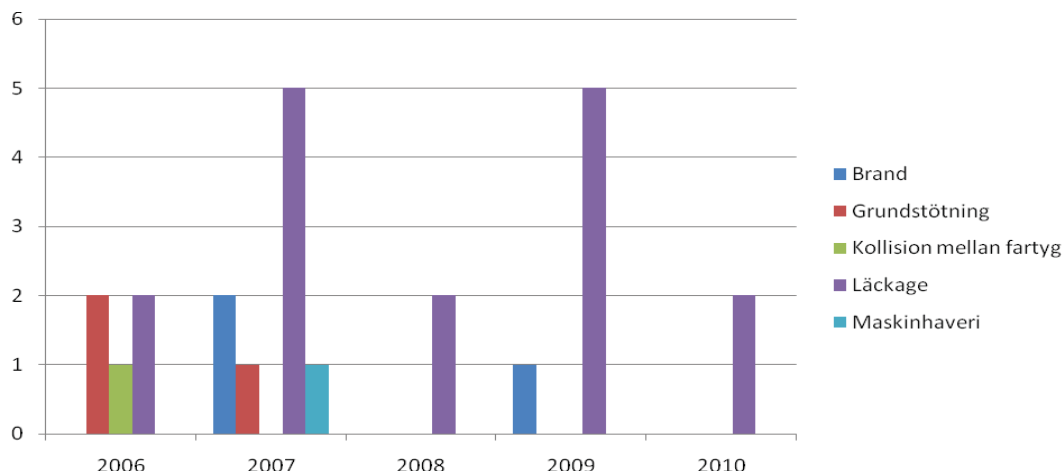
Allvarlig olycka - huvudregeln är att fartyget bedömts som ej sjövärdigt och/eller att person omkommit eller erhållit svår kroppsskada som en följd av sjöolyckan.

Mindre allvarlig olycka - övriga olyckor.

Tillbud - en ”nästan-olycka” som avväjts med en extraordinär åtgärd.



Antal förlista fartyg åren 2006 - 2010, fördelning efter typ av händelse



Förlista fartyg år 2010

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

Under år 2010 rapporterades två (2) förlisningar; ett fiskefartyg och ett passagerarfartyg. Några personskador har inte rapporterats i samband med förlisningarna.

Händelse- och orsaksbeskrivning - förlista fartyg 2010

Fiskefartyg

Datum	Reg.bet./Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Sammanfattning
2010-01-08	SFC-7146 JOYRIDE Fiskefartyg Plast 1990	-	På morgonen den 8 januari upptäcktes att timern som reglerade värmen var ur funktion. Timern kopplades bort och värmetillförseln återställdes. Utetemperaturen var minus 16° C. På eftermiddagen provkördes motorn som p.g.a. kyla gick ojämnt och vibrerade mer än normalt. Troligtvis hade en vibrationsdämpande gummislang släppt på sjövattnet intagen under provkörningen vilket lett till vatteninträngning och till slut förlisning. N 58° 21,17' E 011° 13,70'

Händelse- och orsaksbeskrivning - förlista fartyg 2010 (forts.)

Passagerarfartyg

Datum	Reg.bet./Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Sammanfattning
2010-01-20	SEVD FREDEN Passagerarfartyg Aluminium 1966	83	FREDEN (F) sjönk vid kaj då hon låg upplagd för vintern. Fartyget hade två avgasrör för huvudmaskin och ett för hjälpmaskin. Det spekulerades i att en ispropp smält i samband med varmkörning och att någon sorts hävert har gjort att F vattenfylldes genom att vatten runnit in i maskinrummet via ett av avgasrören. Fartyget kondemnerades. N 57° 45,45' E 016° 38,70'

Allvarliga olyckor 2010

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.

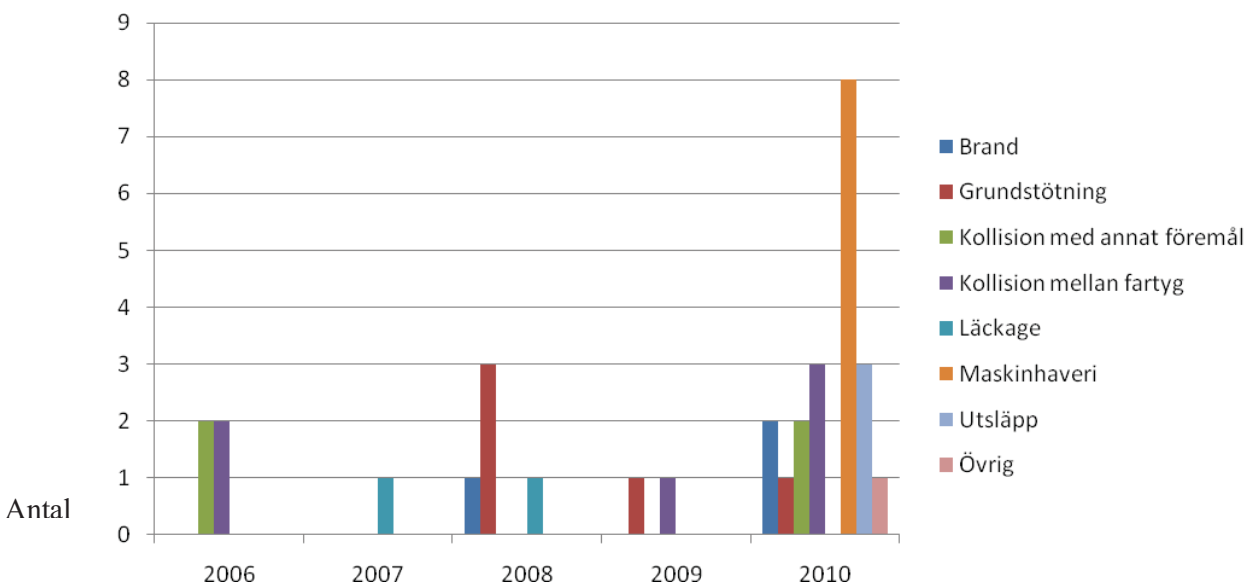
Fr.o.m. 2010 års olyckor tillämpas ”EU direktivet 2009/18/EG för principer av olycksutredning till sjöss”, vilket innebär att definitionen ”*allvarlig olycka*” används även vid bedömning av olyckor där:

- huvudmaskin försatts ur funktion
- utsläpp oavsett kvantitet
- fartyget inte har kunnat gå för egen maskin utan har bogserats efter olyckan

Under år 2010 bedömdes 20 händelser som *allvarlig olycka*. Allvarliga personolycksfall, som inte föranletts av en fartygsolycka, redovisas i avsnittet PERSONOLYCKOR.

Med anledning av tillämpningen av ovan nämnda direktiv har antalet allvarliga olyckor ökat, därav sju (7) bogseringar och fyra (4) mindre utsläpp.

Allvarliga olyckor åren 2006 - 2010, fördelning efter typ av händelse



Händelse- och orsaksbeskrivning – allvarliga olyckor 2010

Fiskefartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto-dräktighet	Sammanfattning
2010-05-10	SJQY CORNELIS AV SLITE Fiskefartyg Trä 1974	233	En kvinna på ett tåg ringde till SOS Alarm då hon sett en båt brinna. Räddningstjänsten släckte branden. Orsak till branden är okänd. N 59° 25,02' E 013° 41,28'
2010-10-24	SFC-8401 JESSIKA Fiskefartyg Stål 2007	-	Vid fiske utanför Glommen märkte befälhavaren ombord på fartyget att framdrivningen inte fungerade. Han ringde sjöräddningen och blev bogserad tillbaka till Glommen. N 56° 56,78' E 012° 15,14'

Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud samt personolyckor i svenska handels- och fiskefartyg år 2010

Allvarliga olyckor 2010 (forts.)

Passagerarfartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Sammanfattning
2010-05-06	SDRW M:me TINGLEY Passagerarfartyg Stål 1970	133	Besättningen var sysselsatt med att byta olja på huvudmotorn ombord på M:me TINGLEY, då slangen lossnade på fatet som oljan pumpades till. Ca 10 liter hann rinna ut på utsidan innan pumpningen avbröts. N 58° 01,57' E 014° 21,06'
2010-05-29	SFCD JUNO Passagerarfartyg Stål 1874	254	JUNO var på resa från Göteborg till Stockholm via Göta kanal. Vid Klevbrinken upptäcktes en segelbåt som trots förtöjningsförbud låg förtöjd vid ett gammalt brofäste på kanalens norra sida. Vid brofästet smalnade kanalen av till ca 14 meter. Då man försökte passera segelbåten började JUNO gira av bankeffekten. Besättningen lyckades inte häva giren utan kolliderade med segelbåten. I ögonblicket då man insåg att kollisionen var ett faktum slog besättningen full back för att mildra sammanstötningen. Segelbåten fick sprickor och hål som orsakade en omfattande vatteninträngning. På JUNO skadades taket lätt på babords bryggvinge. N 58° 29,40' E 016° 18,38' Se även haverirapport på www.transportstyrelsen.se
2010-06-13	SGVW SVEA AF SMÖGEN Passagerarfartyg Stål 1904	51	Oljepumpen som förser reduceringen med smörj- och kylolja ombord på SVEA AF SMÖGEN havererade och växeln gick torr och ett lager skar. Fartyget bogserades till Lysekil för reparation. N 58° 15,0' E 011° 25,0'

Allvarliga olyckor 2010 (forts.)

Datum	Reg.bet./Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Sammanfattning
2010-07-03	SGLD STOCKHOLM Passagerarfartyg Stål 1931	658	Ett elfel i maskin ombord på S/S STOCKHOLM slog ut kamewa och styrningen. Befälhavaren lyckades med hjälp av backup-system att få stopp på fartyget innan grundkänning och gick till ankarplats. Fartyget bogserades till Stockholm av bogserbåten TUG efter det att passagerarna flyttats över till andra fartyg. N 59° 20,9' E 018° 14,7'
2010-07-17	SMRY EBBA BRAHE Passagerarfartyg Stål 1990	334	Vid ankomst till Gränna lyckades befälhavaren på EBBA BRAHE inte att koppla ur autopiloten. Fartyget gick på grund efter att ha kolliderat med den yttre piren. N 58° 01,47' E 014° 27,053'
2010-08-18	SDTM DJURGÅRDEN 4 Passagerarfartyg Stål 1897	65	DJURGÅRDEN 4 skulle lägga till vid Nybrokajen, men fick ingen backmanöver. En reglagekabel till backslaget hade gått av och fartyget stötte hårt i Nybrokajen. N 59° 19,92' E 018° 04,59' Se även haverirapport på www.transportstyrelsen.se
2010-12-14	SHOU ÄLV-SNABBEN 4 Passagerarfartyg Aluminium 1994	231	När ÄLV-SNABBEN 4 backade ut från kaj upptäckte inte befälhavaren att SAXKRAN låg bakom och fartygen kolliderade. N 57° 41,6' E 011° 54,6'

Allvarliga olyckor 2010 (forts.)

Tankfartyg

Datum	Reg.bet./Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Sammanfattning
2010-02-23	SJMZ VINGATANK Kemikalietank- fartyg (IBC) Stål 2002	2 878	När M/T VINGATANK låg och lastade vakuumbensin i Brofjorden hördes plötsligt en explosion och en kraftig vibration kändes i fartyget. Utredningen av olyckan visade att en ispropp hade bildats i avluftningen till 2:an babords lasttank och därmed skapat övertryck i tanken. N 58° 21,16' E 011° 26,15' Se även haverirapport på www.transportstyrelsen.se
2010-06-14	SIJK FOX LUNA Oljetankfartyg Stål 2008	2 284	Omkring kl. 06.45 började befälhavaren ombord på M/T FOX LUNA gira in i leden till Halmstad. Strax därefter kl. 06.55 skickades utkiken ner från bryggan för att förbereda ankomsten, kvar blev då befälhavaren och överstyrman. Samtidigt saktade man ner farten och fällde ned bogpropellern samt slog över kontrollen på babordssidan av bryggan. Någon minut därefter gick fartyget på grund. En faktor till grundstötningen kan vara enligt befälhavaren, att då han slog över kontrollen fick han solen i ögonen. På grund av vind, ström samt låg fart var det kraftig avdrift vid grundstötningstillfället. Senare samma eftermiddag drogs fartyget av grundet, assisterad av en bogserbåt och kunde gå till kaj för egen maskin. N 56° 39,162' E 012° 50,532'

Allvarliga olyckor 2010 (forts.)

Datum	Reg.bet./Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Sammanfattning
2010-11-15	SGMW CHARISMA AV DONSÖ Oljetankfartyg Stål 1962	329	Efter avgång hördes ett konstigt ljud från maskin och turbostrycket blev ostabilt på CHARISMA AV DONSÖ. En matros skickades ned för att kontrollera ljudet och upptäckte att huvudmaskin hade haft ett vevhushaveri. Maskin nödstoppades och fartyget bogserades tillbaka till hamnen. N 53° 57,9' E 010° 53,7'

Torrlastfartyg

2010-03-16	SDHJ TANGO Torrlastfartyg, allmänt Stål 1976	1 155	M/V TANGO fick maskinhaveri och blev bogserad till Malmö för inspektion av skador. Senare bogserades fartyget till Svendborg, Danmark för reparation. N 55° 26,0' E 012° 39,5'
2010-03-22	SIZE TOR SELANDIA Roro-fartyg Stål 1998	24 196	Vid slutbunkring av dieseltank DB 1 C ombord på TOR SELANDIA, rann olja ut på fartygets SB-sida. DB 1 C var ihopbyggd med f.d. ureatanken för att få större lagringskapacitet, men avluftningen hade inte anpassats till tankens nya funktion. N 57° 41,45' E 011° 50,50'
2010-04-18	SCKO NORDANHAV Torrlastfartyg, allmänt Stål 1992	5 953	Vid passage efter Bornholmshavet, havererade huvudmaskin ombord på NORDANHAV. Bogserbåt NORSUND kallades till platsen för bogsering till Karlskrona för reparationer. Strax innan ankomst kallades även bogserbåten KARLSHAMN för att assistera. N 55° 28,0' E 014° 50,3'

Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud samt personolyckor i svenska handels- och fiskefartyg år 2010

Allvarliga olyckor 2010 (forts.)

Datum	Reg.bet./Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Sammanfattning
2010-08-08	SFIR TRANSPINE Roro-fartyg Stål 2002	20 851	TRANSPINE var på väg mot hamn med lots ombord. Lotsen framförde fartyget och 2:e styrman var co-pilot. Till rors stod utkiken. Då 2:e styrman lämnade sin co-pilot-station några minuter, brast enligt uppgiften lotsen i uppmärksamhet och missade en gir. Fartyget körde då rätt på ett sjömärke. N 39° 14,056' W 075° 18,019'
2010-11-17	SDHJ TANGO Torrlastfartyg, allmänt Stål 1976	1 155	En generator ombord på TANGO kopplade ur och fartyget fick black-out. Generator 2 gick fortfarande och då man försökte koppla in den så utbröt en brand i huvudtavlan för el. Branden släcktes med trasor men man kunde inte koppla in generatorn. Då fartyget blev strömlöst fungerade inte GMDSS. Man kunde använda en VHF i två timmar och därefter portabla VHF. Fartyget bogserades till Sassnitz för reparation. N 54° 39,60' E 013° 39,3'

Övriga fartyg

2010-03-08	SDRO BULL Bogser- och bärningsfartyg Stål 1972	271	Under bunkring av diesel ombord på BULL från lastbil på kajen, överfylldes en av tankarna och ca 20 liter rann överbord. N 62° 25,2' E 017° 28,2'
------------	---	-----	--

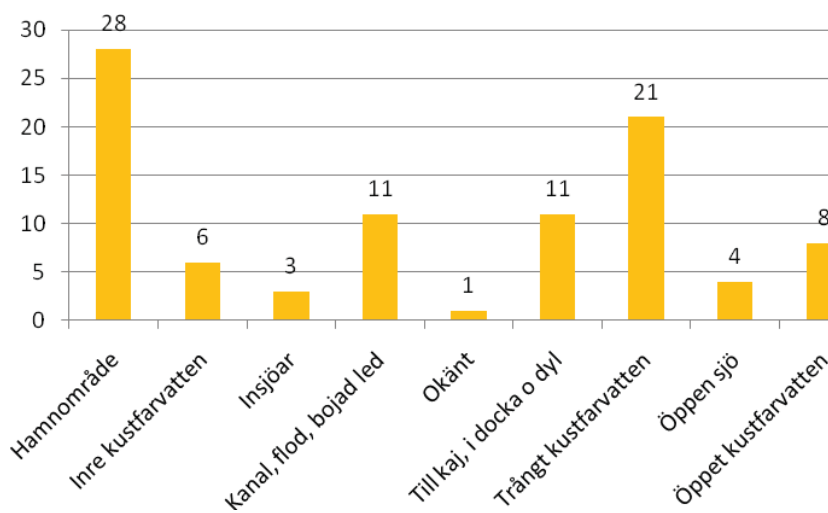
Övriga fartyg:

Datum	Reg.bet./Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Sammanfattning
2010-11-29	SFC-8802 RAMNÖ Plast 2008	-	Plötsligt uppstod ett mekaniskt ljud ombord på RAMNÖ och två-tre sekunder senare smällde det till. Larmet för vatten i maskinrummet gick omedelbart och befälhavaren startade länsumpen. Befälhavaren beslutade, efter att han konstaterat att fartyget tog in vatten, att sätta RAMNÖ upp på en närliggande strand, fartyget bogserades senare till hamn. Vid undersökning visade det sig att bälgen runt styrbords drev var trasigt och vatten hade fått de två knutkorsen att rosta. Vid olyckshändelsen skar ett lager i drivknuten. Drivknuten bröts sönder och bitar spräckte drevets sköld. N 58° 36,1' E 011° 14,2'
2010-12-14	SFGV SAXKRAN Stål 1976	77	När ÄLV-SNABBEN 4 backade ut från kaj upptäckte inte befälhavaren att SAXKRAN låg bakom, fartygen kolliderade med varandra. N 57° 41,6' E 011° 54,6'

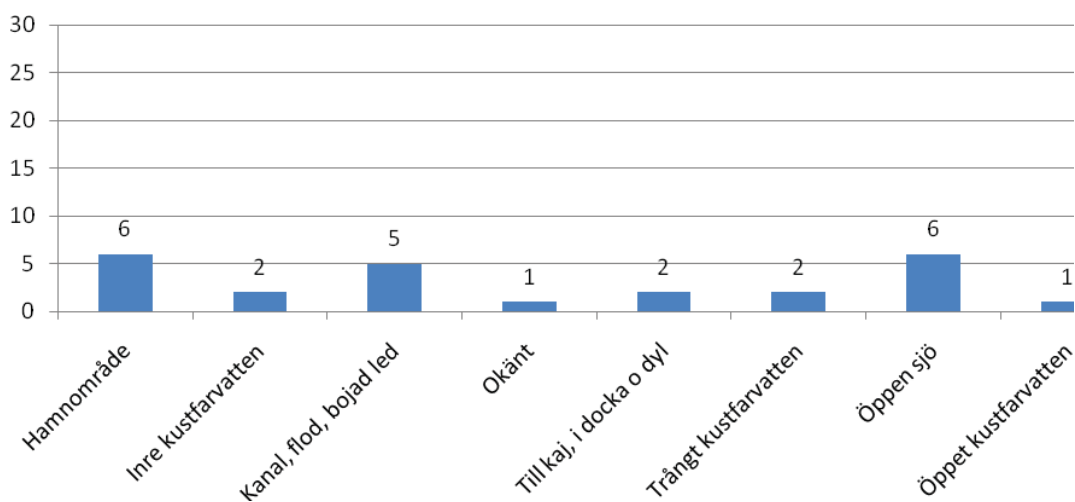
Fartygsolyckor och tillbud - fördelning efter farvattentyp

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	Tillbud	Utsläpp	Övriga händelser	Totalt
Last											
Annan/ okänd last	2	4	2	3	-	3	-	-	1	2	17
Bilar	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	4
Bilar + passagerare	2	-	3	-	-	-	-	-	-	1	6
Bulk (malm, kol, spannmål etc)	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	3
Fisk/ fiskprodukter	-	1	-	-	-	2	3	-	-	-	6
Olja/ oljeprodukter	-	1	-	-	-	-	1	-	-	1	3
Passagerare	1	16	8	12	-	1	6	-	-	1	45
Torrlast/ styckegods/ container	-	1	2	1	-	-	3	1	-	-	8
Trailers/ flak	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Totalt	7	25	17	16	-	6	14	1	2	5	93
Barlast/ tomt	2	8	-	3	-	6	2	1	1	2	25
Totalt inkl. barlast/tomt	9	33	17	19	-	12	16	2	3	7	118

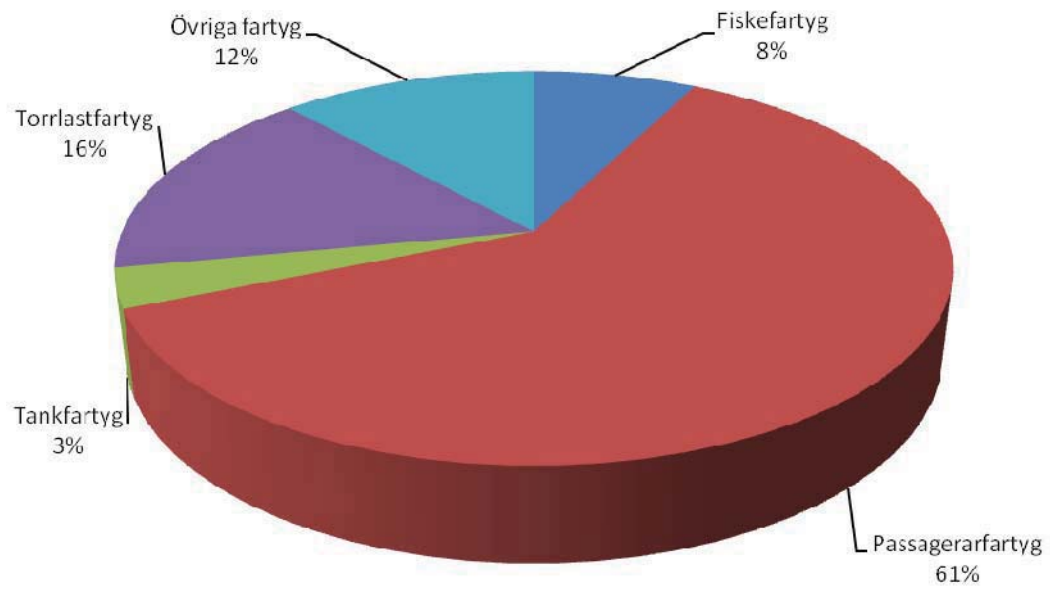
Olyckornas/tillbudens fördelning efter typ av händelse, fartygens brutto samt byggnadsår

Typ av händelse	Brand/Explosion	Grundstötning	Kollision med annat föremål	Kollision mellan fartyg	Lastförsjutning	Läckage, kantring, väderskada	Maskinhaveri	Tillbud	Utsläpp	Övriga händelser	Totalt
0 - 19	-	3	1	2	-	5	1	1	-	-	13
20 - 99	2	9	2	6	-	3	4	-	-	-	26
100 - 499	1	13	6	9	-	-	3	-	2	1	35
500 - 2999	1	5	2	-	-	1	2	-	-	3	14
3000 - 9999	1	1	2	-	-	1	4	1	-	-	10
10000 - 49999	4	1	2	2	-	1	-	-	1	2	13
50000 - över	-	1	2	-	-	-	-	-	-	1	4
Okänt	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	3
Totalt	9	33	17	19	-	12	16	2	3	7	118

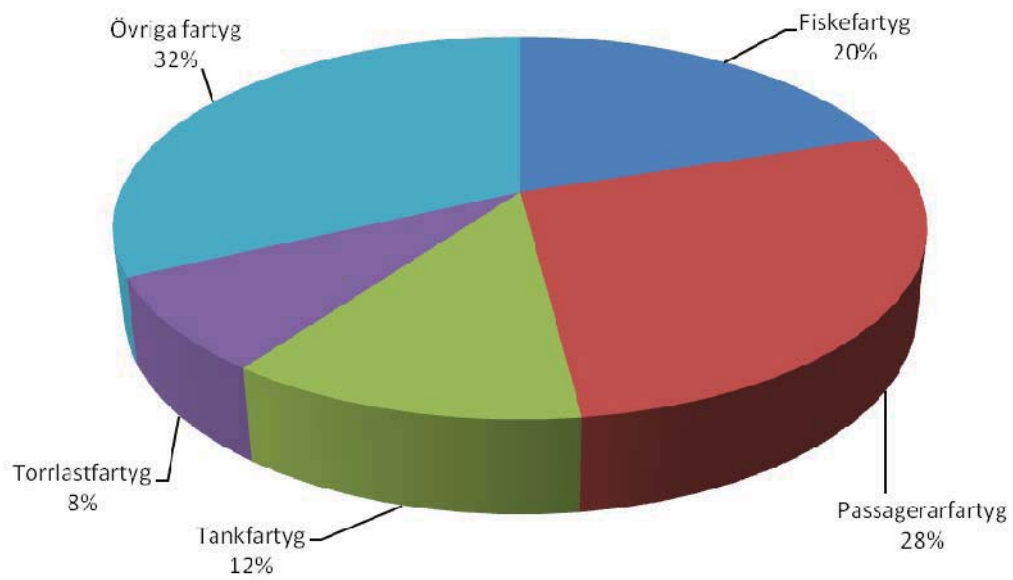
Byggnadsår

t o m -1980	4	15	6	10	-	3	8	1	2	2	51
1981-1985	-	4	1	-	-	4	1	0	-	1	11
1986-1990	-	2	2	2	-	1	3	0	-	-	10
1991-1995	-	3	2	1	-	-	2	0	-	-	8
1996-2000	2	2	2	3	-	1	-	0	1	-	11
2001-2005	1	3	1	1	-	1	-	1	-	3	11
2006-2010	2	4	3	2	-	1	2	0	-	1	15
Okänt	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Totalt	9	33	17	19	-	12	16	2	3	7	118

Lastat fartyg, fördelningen efter fartygsart



Barlastat/tomt fartyg, fördelning efter fartygsart

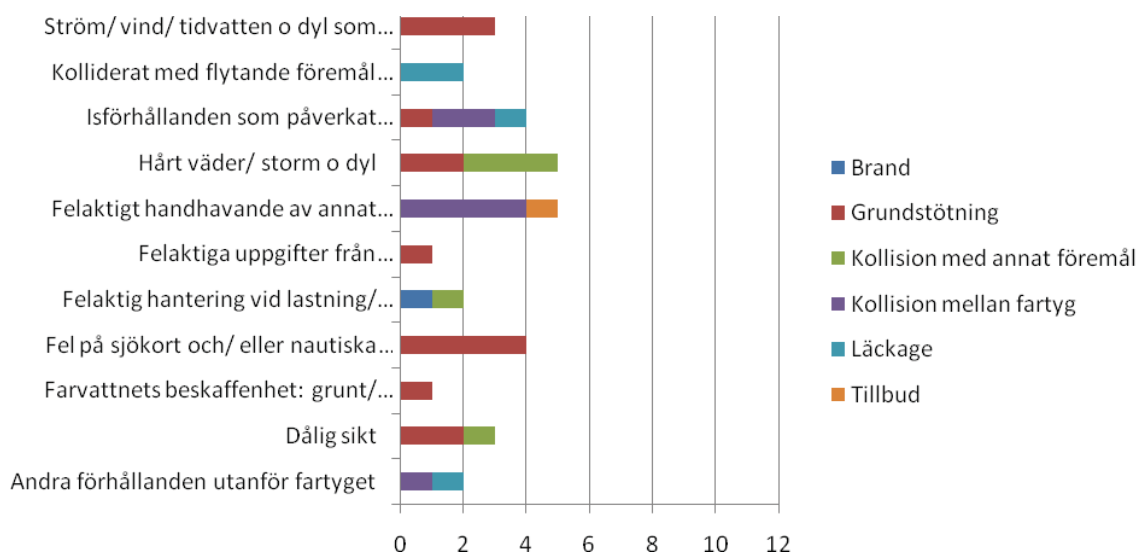


Fördelning efter orsaksindelning

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*. Se under rubriken "*Definition av orsaksindelning*". Här redovisas de rapporterade olyckorna och tillbudena efter fördelning av huvudgrupperna och dess undergrupper. Bidragande orsaker presenteras under varje händelsetyp.

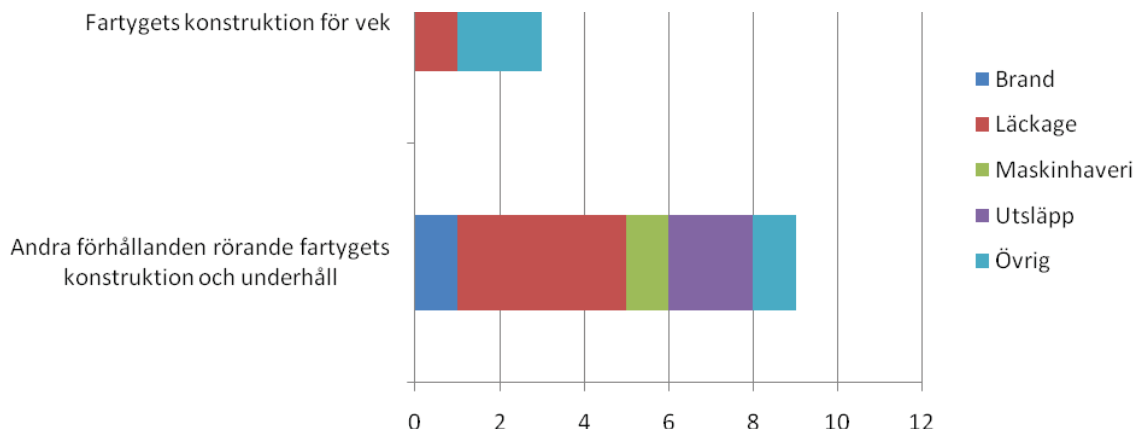
Fördelning av faktorn "Yttre faktorer"

Av de totala 118 händelserna bedömdes *Yttre faktor* som huvudsaklig orsak för 31 olyckor och 1 tillbud.



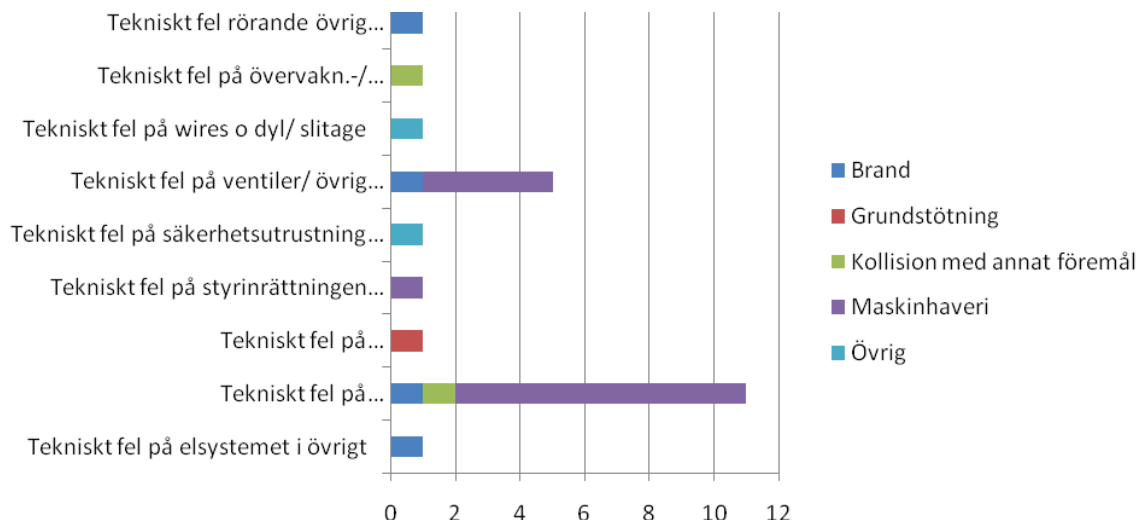
Fördelning av faktorn "Fartygets konstruktion"

Av de totala 118 händelserna bedömdes *Fartygets konstruktion* som huvudsaklig orsak för 12 olyckor.



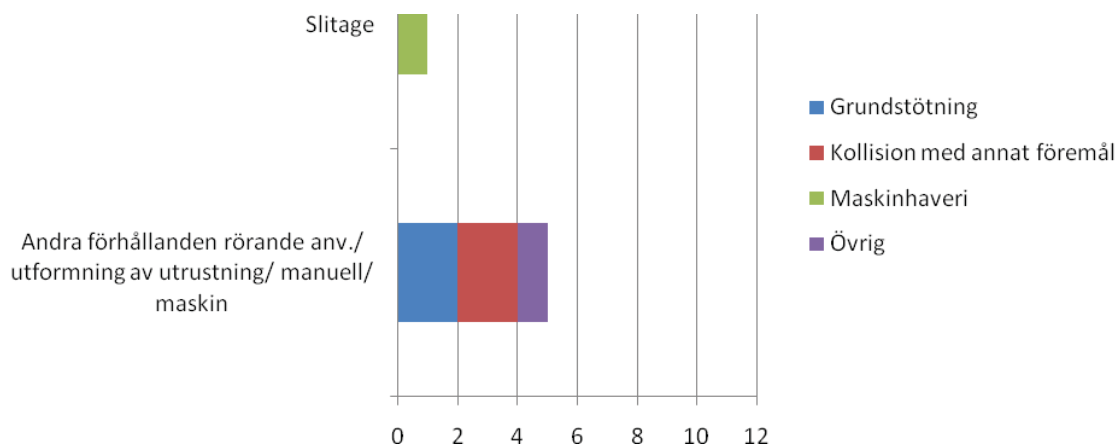
Fördelning av faktorn "Tekniskt fel på utrustning" typ av händelse

Av de totala 118 händelserna bedömdes faktorn *Tekniskt fel på utrustning* som huvudsaklig orsak för 23 olyckor.



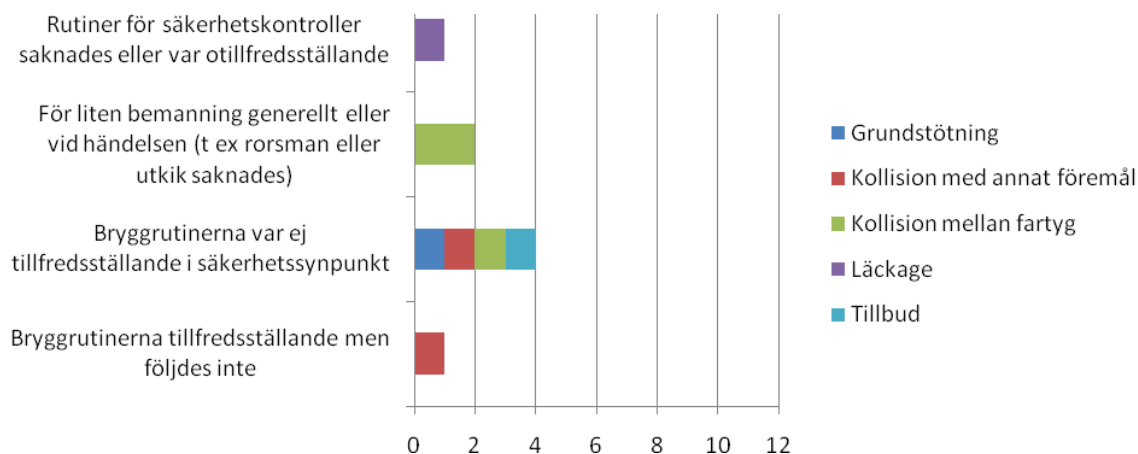
Fördelning av faktorn "Handhavande/utformning av utrustning"

Av de totala händelserna bedömdes faktorn *Handhavande/utformning av utrustning* som huvudsaklig orsak för sex (6) olyckor.



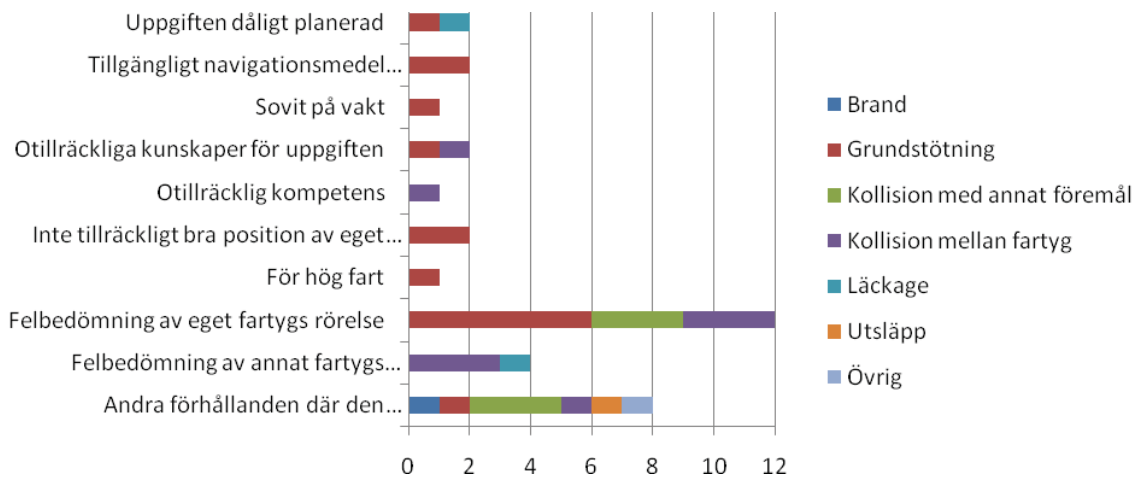
Fördelning av faktorn "Kommunikation/organisation/rutin"

Av de 118 händelserna bedömdes faktorn *Kommunikation/organisation/rutin* som huvudsaklig orsak för sju (7) olyckor och ett (1) tillbud.



Fördelning av faktorn "Förhållande rörande människan ombord" efter typ av händelse

Förhållande rörande människan ombord bedömdes som huvudsaklig orsak för 35 olyckor av de totalt 118 händelserna. Fördelning av de olika mänskliga faktorerna efter typ av händelse.



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

Av de totala händelserna bedömdes *Last/säkring* faktor som huvudsaklig orsak för en (1) olycka vid brand/explosion.

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

Huvudorsaken bedömdes vara *Annan känd orsak/okänt* för en (1) olycka vid brand/explosion.

Brand/explosion

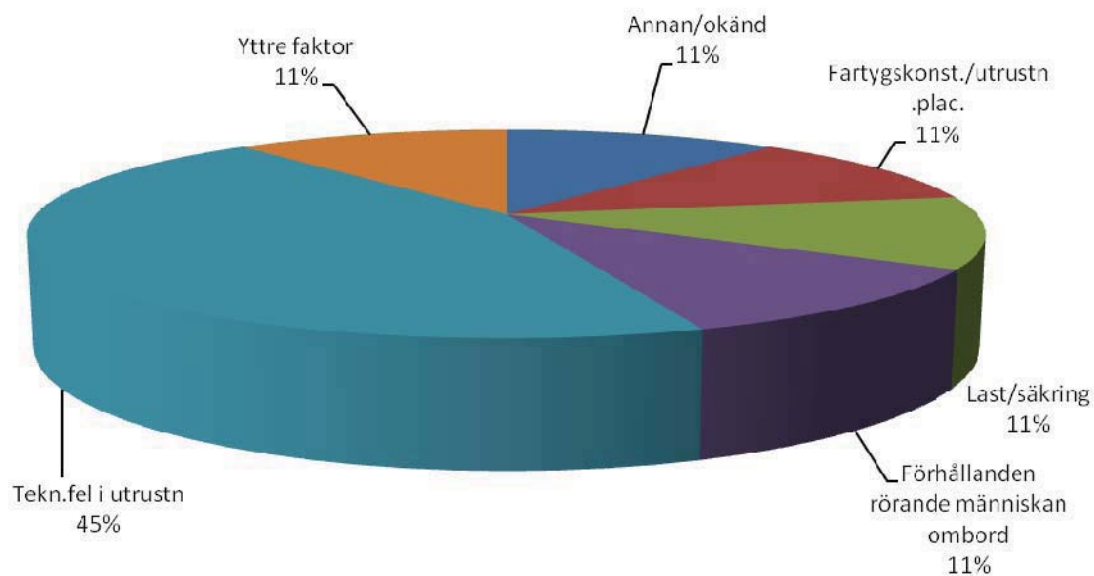
Två (2) händelser har bedömts med graderingen *allvarlig olycka*, Se händelse- och orsaksbeskrivning – allvarliga olyckor. Övriga händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Några miljöfarliga utsläpp har inte inrapporterats.

Tillbud: Några tillbud har inte inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade bränder/explosioner efter fartygsart

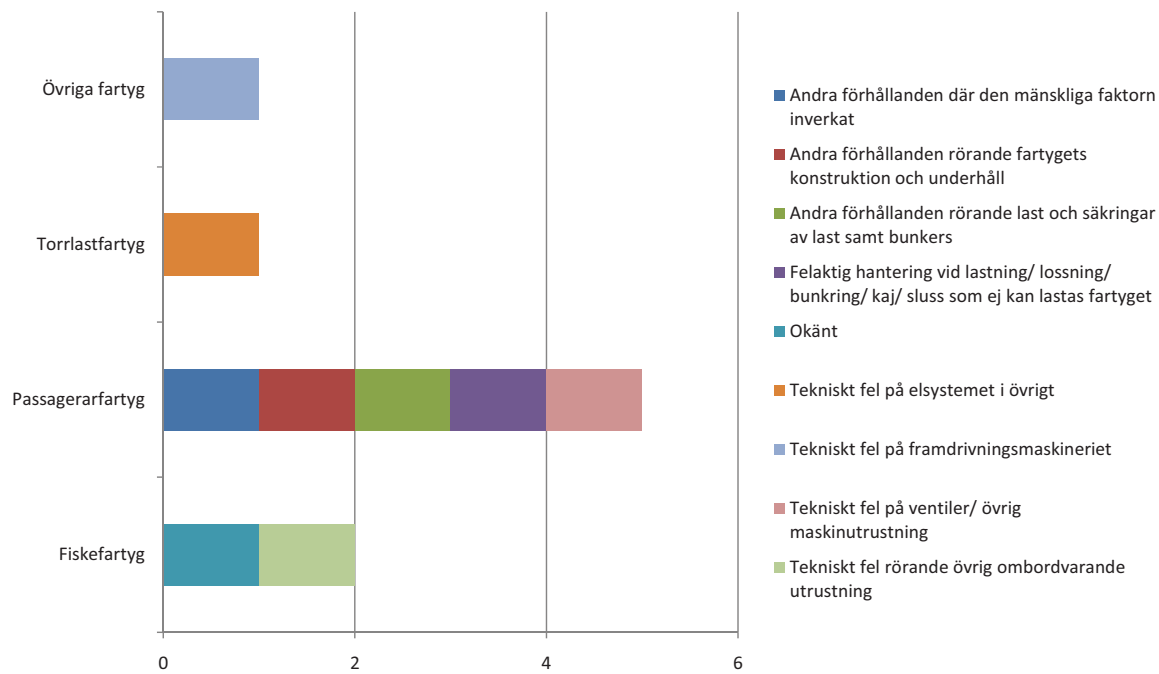
Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
2	5	-	1	1	9

Huvudsaklig orsak, fördelning efter huvudgrupp

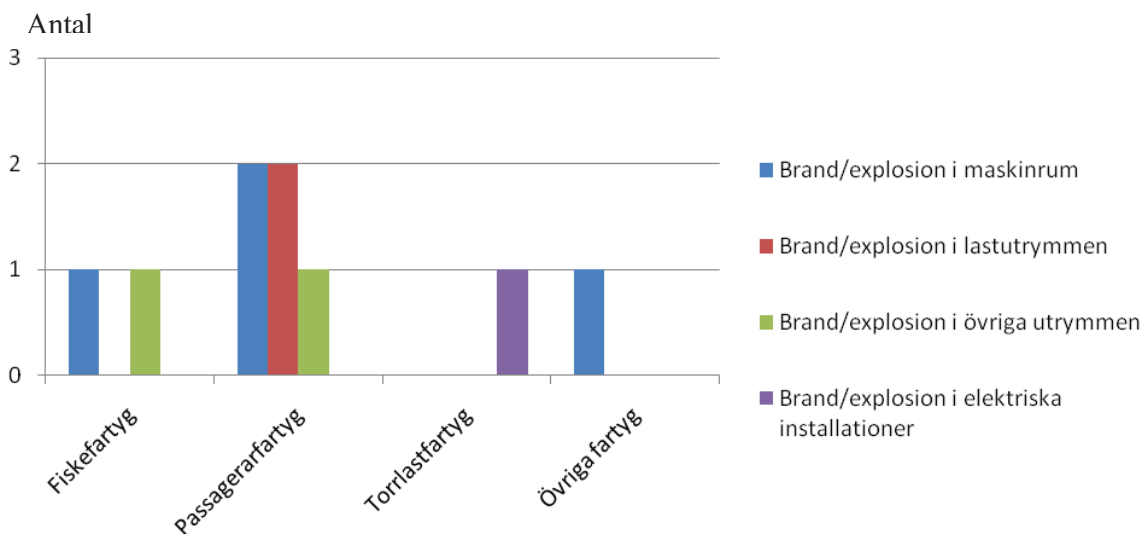


Brand/explosion (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelning efter undergrupp och fartygsart



Plats ombord för brand/explosion, fördelning efter fartygsart

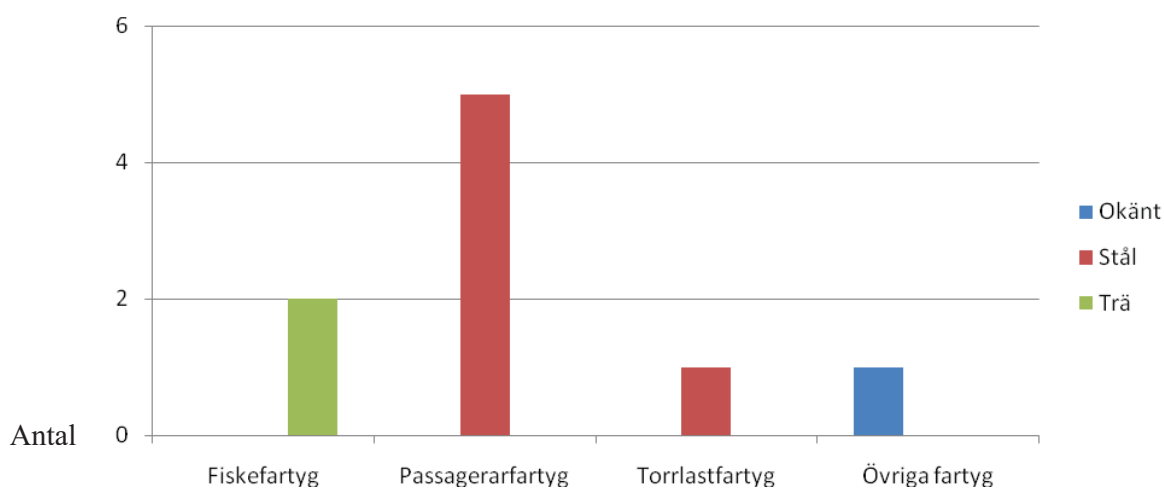


Brand/explosion (forts.)

Fartygens verksamhet vid händelserna

FARTYGETS VERKSAMHET	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Förtöjt vid kaj	2	2	-	-	-	4
Till sjöss	-	3	-	1	1	5
Totalt	2	5	-	1	1	9

Fördelning efter aktuellt byggnadsmaterial och fartygsart



Grundstötning

Av de totalt 33 grundstötningarna har en (1) bedömts enligt graderingen *allvarlig olycka*. Se händelse- och orsaksbeskrivning – allvarliga olyckor. De övriga händelserna har bedömts enligt graderingen *mindre allvarlig olycka*. En mindre oljeutsläpp har noterats i samband med en grundstötning ("andra oljeprodukter, spillolja").

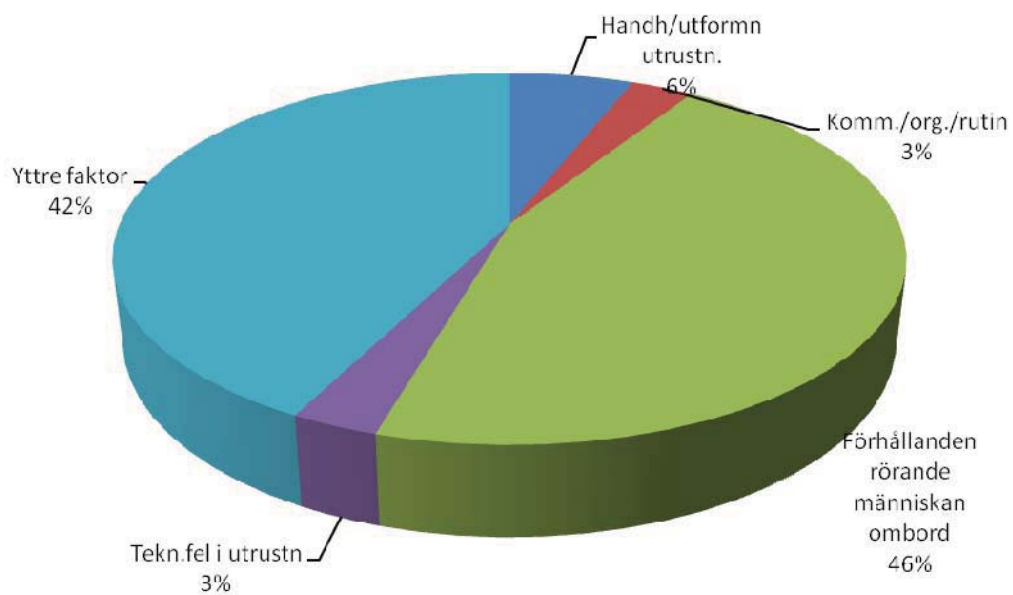
Tillbud: Några tillbud har inte inrapporterats.

Grundstötning (forts.)

Fördelning av antal inrapporterade grundstötningar efter fartygsart

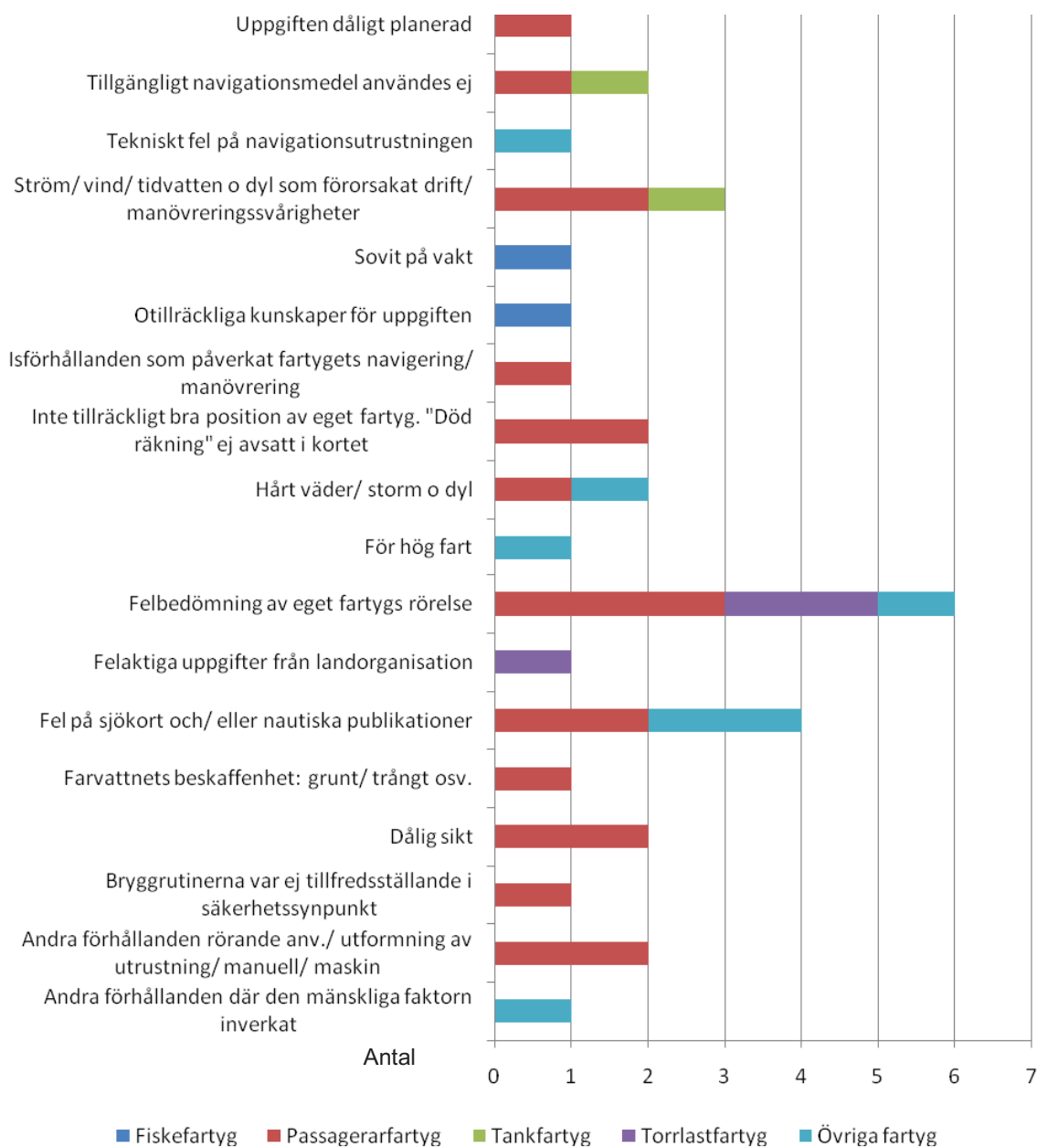
Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
2	19	2	3	7	33

Huvudsaklig orsak, fördelning efter huvudgrupp



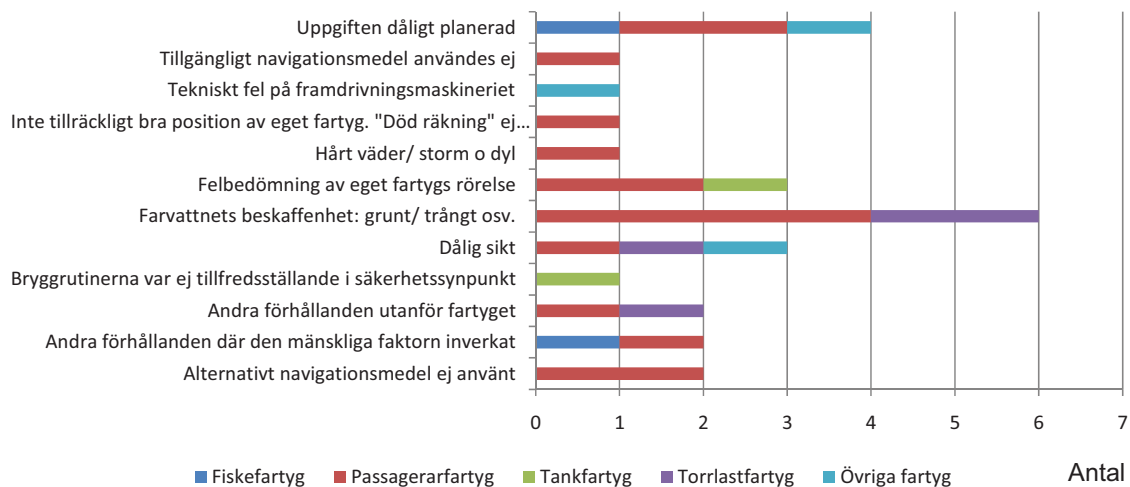
Grundstötning (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelning efter undergrupp och fartygsart



Bidragande orsaker, fördelning efter undergrupp och 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

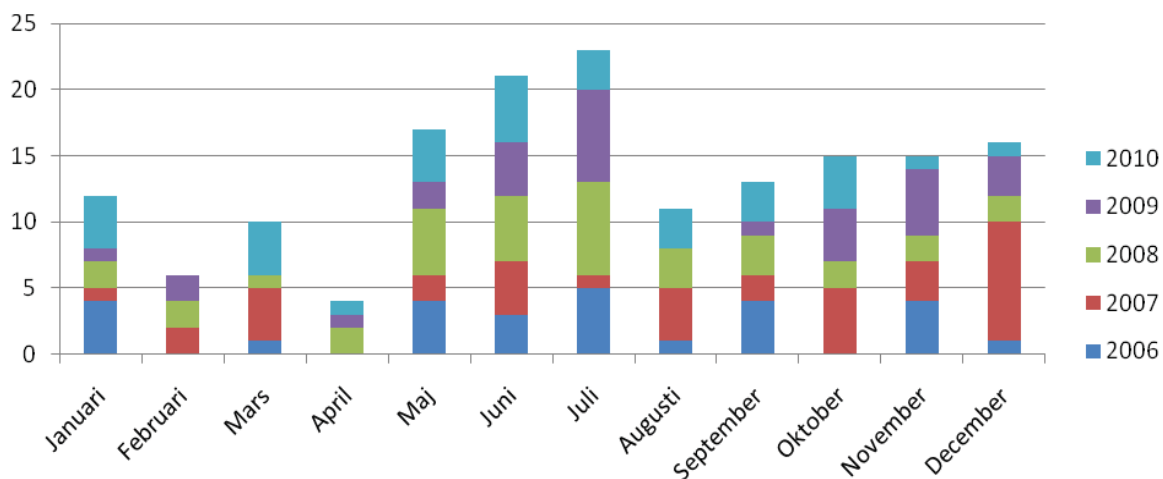
SKROVSKADA	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	2	16	2	2	4	26
Mindre läckage	-	1	-	1	2	4
Okänt	-	2	-	-	1	3
Totalt	2	19	2	3	7	33

Grundstötning (forts.)

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

LOTS	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fanns ej ombord	2	17	2	1	6	28
Fanns ombord	-	-	-	1	-	1
Lotsdispens	-	1	-	1	-	2
Okänt	-	1	-	-	1	2
Totalt	2	19	2	3	7	33

Antal grundstötningar, fördelade under årets månader 2006 - 2010



Grundstötning (forts.)

Definition av siktförhållande:

God sikt > 5 M

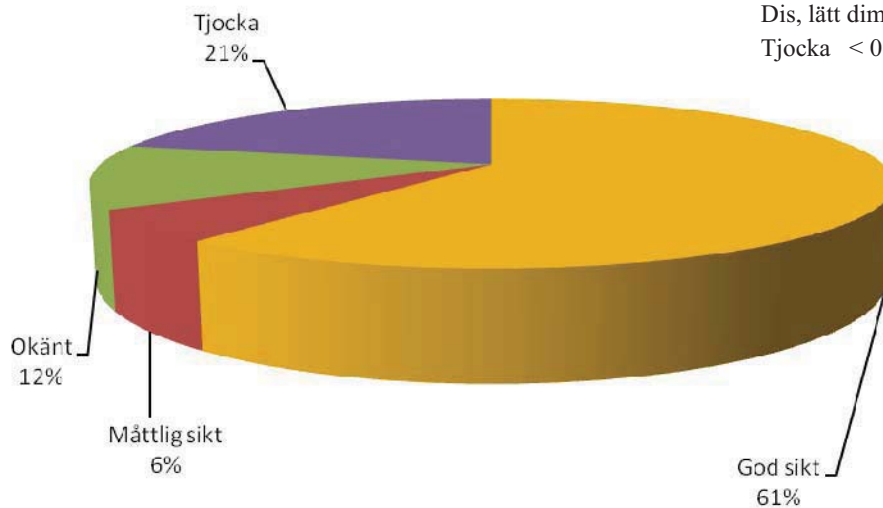
Måttlig sikt 2 - 5 M

Dålig sikt 0,5 - 2 M

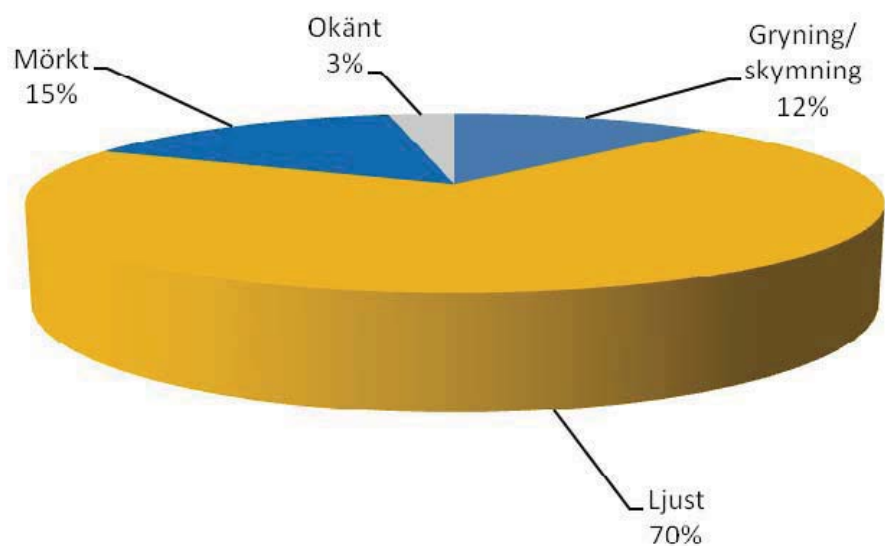
Dis, lätt dimma, nederbörd 0,25 - 0,5 M

Tjocka < 0,25 M

Siktförhållande, fördelning i %



Ljusförhållande, fördelning i %



Kollision med annat föremål

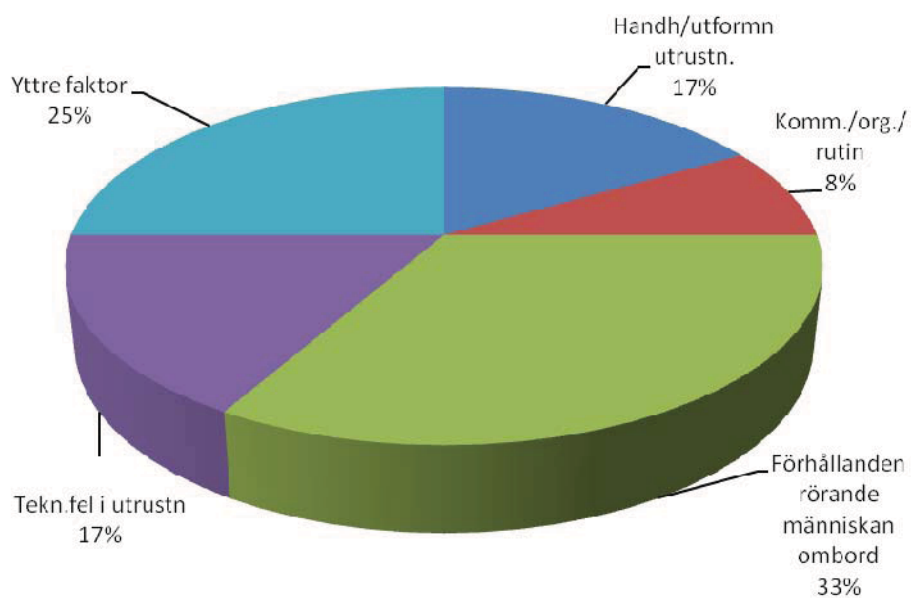
Två (2) olyckor har bedömts som *allvarlig olycka*. Övriga händelser har bedömts enligt graderingen *mindre allvarlig olycka*. Ingen förlisning och något miljöfarligt utsläpp har inrapporterats.

Tillbud: Några tillbud har inte inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade kollisioner med annat föremål efter fartygsart

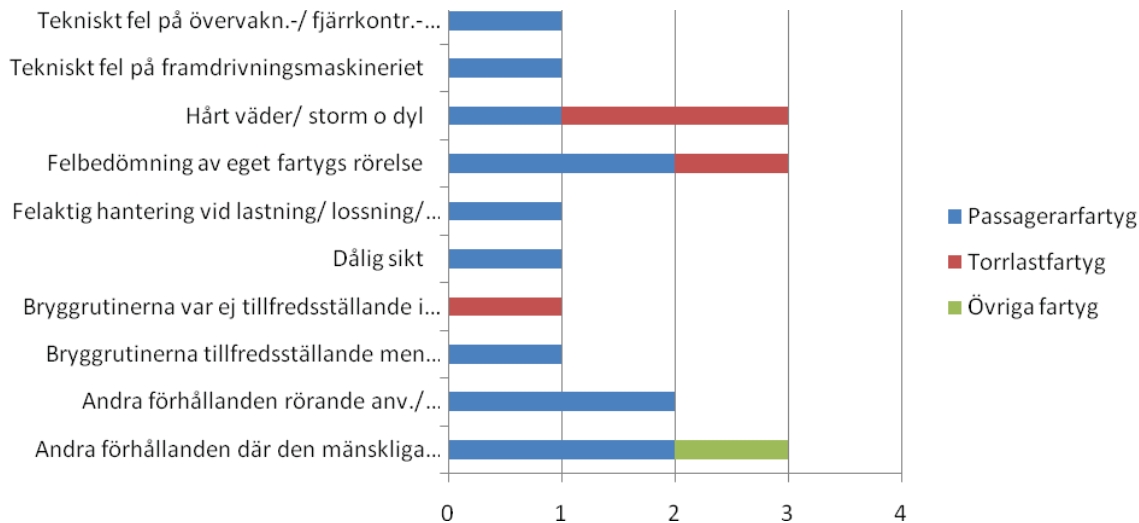
Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
-	12	-	4	1	17

Huvudsaklig orsak, fördelning efter huvudgrupp



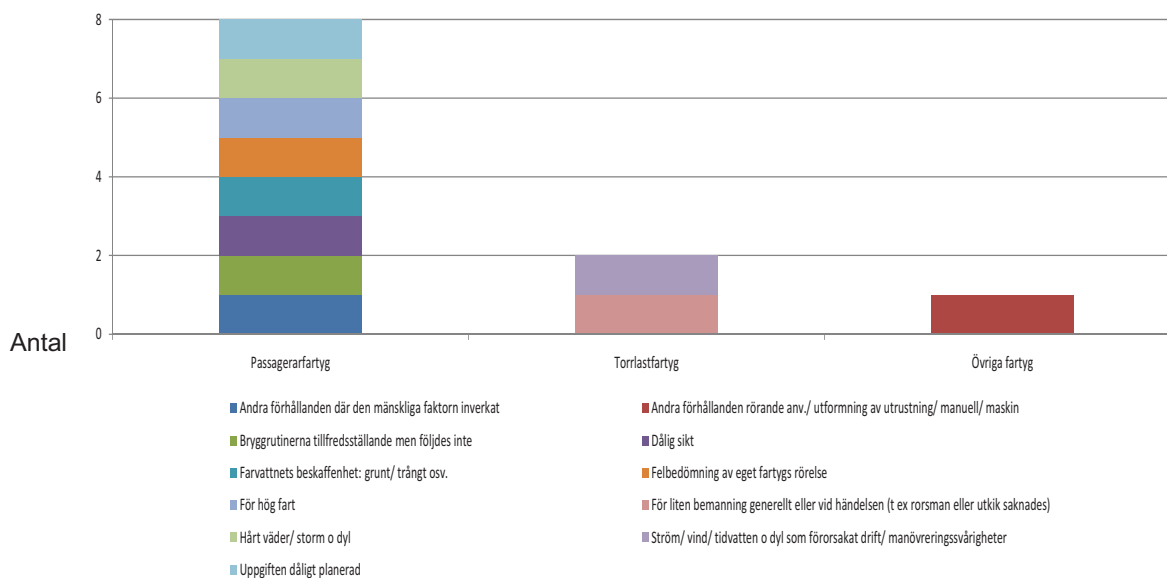
Kollision med annat föremål (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelning efter undergrupp och 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 undergrupp och fartygsart



Kollision med annat föremål (forts.)

Konsekvenser av skrovskadorna på fartygen

SKROVSKADA	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	-	12	-	3	1	16
Större läckage	-	-	-	1	-	1
Totalt	-	12	-	4	1	17

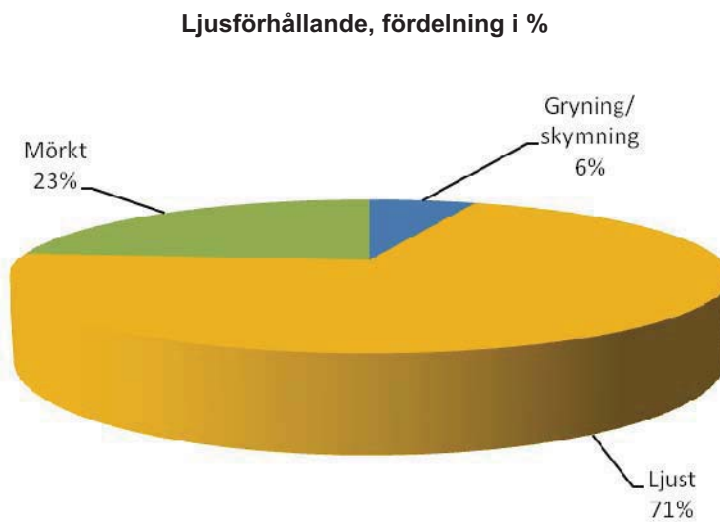
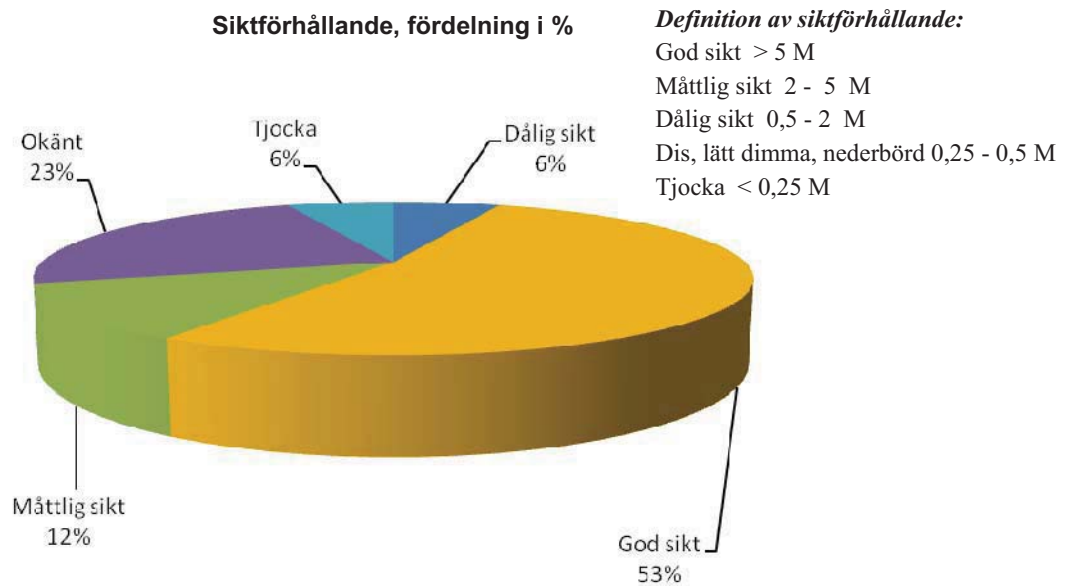
Uppgift om lots ombord/ej ombord/lotsdispens i samband med händelserna

LOTS	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fanns ej ombord	-	9	-	-	1	10
Fanns ombord	-	-	-	4	-	4
Lotsdispens	-	1	-	-	-	1
Okänt	-	2	-	-	-	2
Totalt	-	12	-	4	1	17

Fartygens verksamhet vid händelserna

FARTYGETS VERKSAMHET	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Till sjöss	-	2	-	-	-	2
Vid ankomst till hamn	-	8	-	4	1	13
Vid avgång från hamn	-	2	-	-	-	2
Totalt	-	12	-	4	1	17

Kollision med annat föremål (forts.)



Kollision mellan fartyg

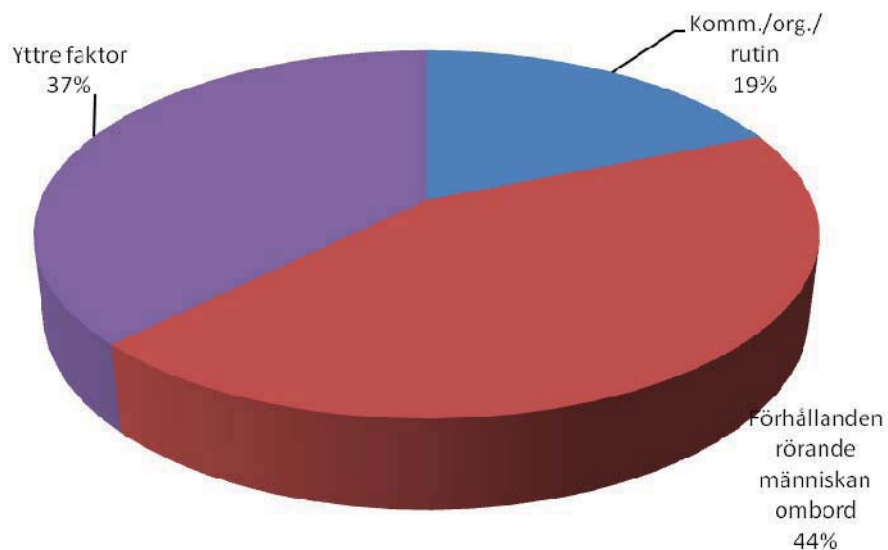
Tre (3) händelse har bedömts enligt graderingen *allvarlig olycka*, se händelse- och orsaksbeskrivning – allvarliga olyckor. Övriga händelser har bedömts enligt graderingen *mindre allvarlig olycka*. Inget miljöfarligt utsläpp har inrapporterats.

Tillbud: Två (2) tillbud har inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade kollisioner och tillbud efter fartygsart

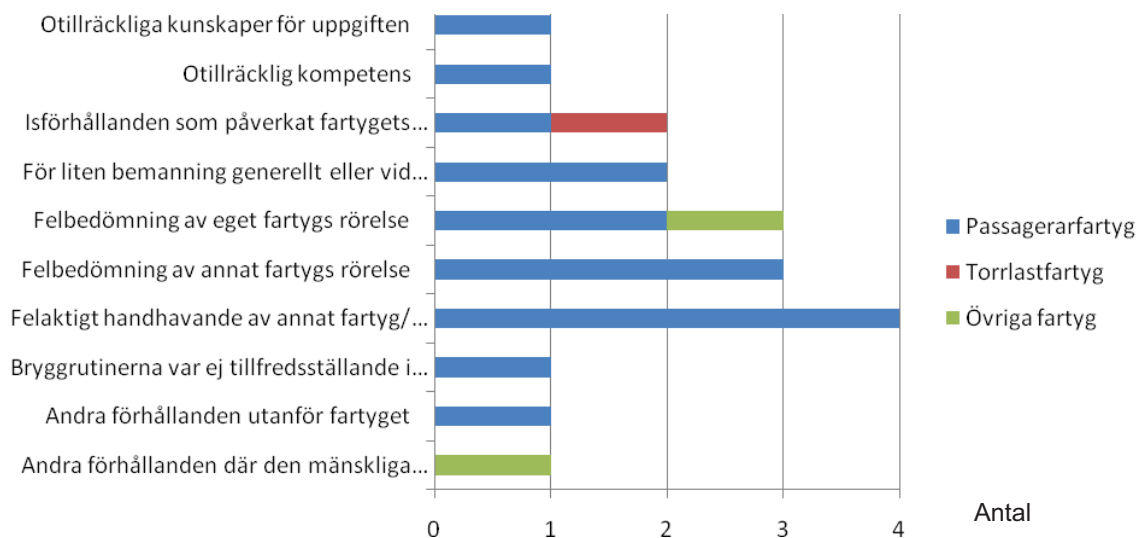
Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
-	16	-	1	2	19

Huvudsaklig orsak, fördelning efter huvudgrupp



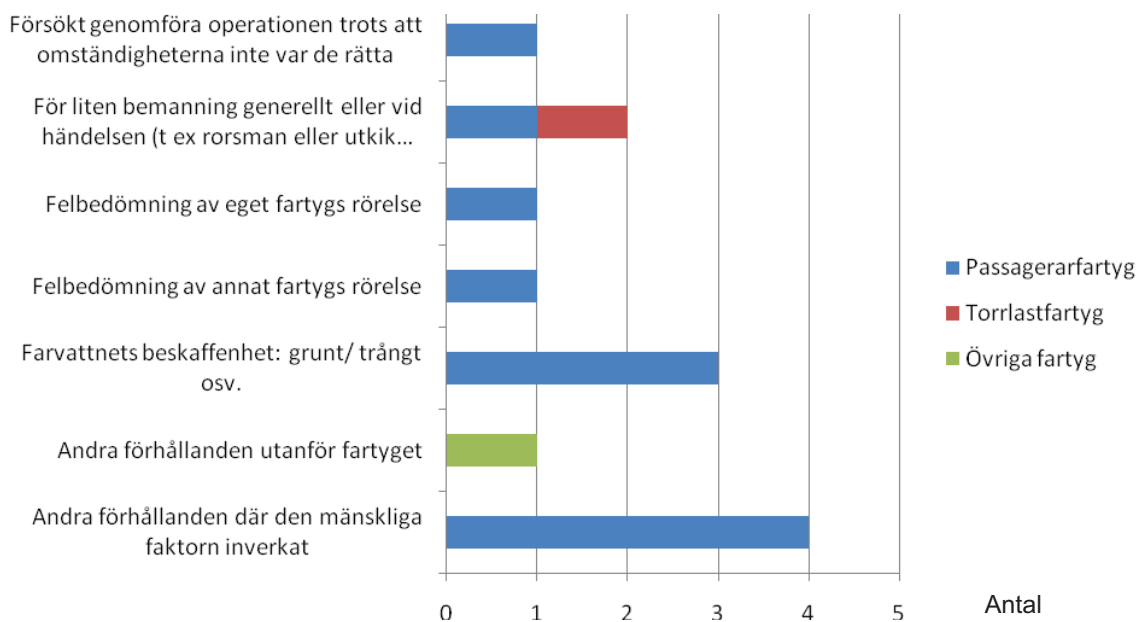
Kollision mellan fartyg (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelning efter undergrupp och 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 undergrupp och fartygsart



Kollision mellan fartyg (forts.)

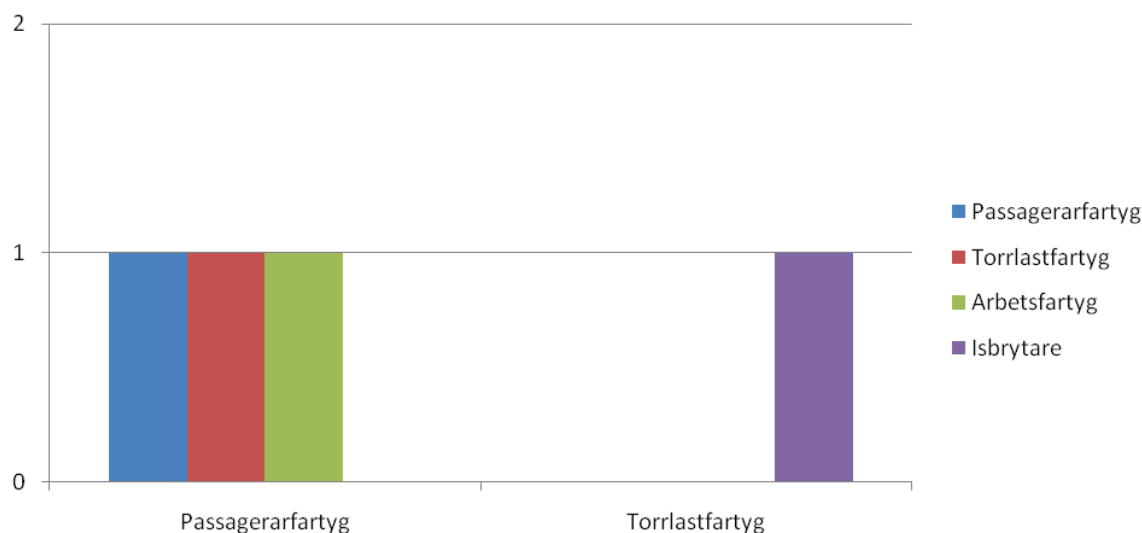
Fördelning av kollisioner mellan fartyg efter nationalitet och fartygsart

Under år 2010 noterades fem (5) kollisioner mellan svenskregistrerade fartyg. Fem (5) svenska handels-/fiskefartyg kolliderade med fritidsbåtar samt fyra (4) svenska handels- och fiskefartyg kolliderade med utländska fartyg.

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



Antal svenska handels- och fiskefartyg som kolliderat med utländska fartyg



Kollision mellan fartyg (forts.)

Konsekvenser av skrovskadorna på fartygen

SKROVSKADA	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	-	16	-	1	2	19
Totalt	-	16	-	1	2	19

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

LOTS	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Fanns ej ombord	-	15	-	1	2	18
Fanns ombord	-	1	-	-	-	1
Totalt	-	16	-	1	2	19

Fartygens verksamhet vid händelserna

FARTYGETS VERKSAMHET	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Annat	-	1	-	-	2	3
Förtöjt vid kaj	-	1	-	-	-	1
Till sjöss	-	6	-	1	-	7
Vid ankomst till hamn	-	2	-	-	-	2
Vid avgång från hamn	-	6	-	-	-	6
Totalt	-	16	-	1	2	19

Kollision mellan fartyg (forts.)

Definition av siktförhållande:

God sikt > 5 M

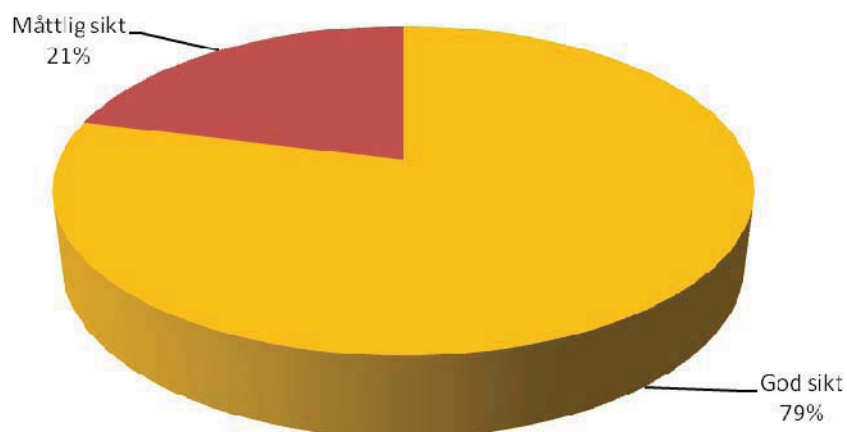
Måttlig sikt 2 - 5 M

Dålig sikt 0,5 - M

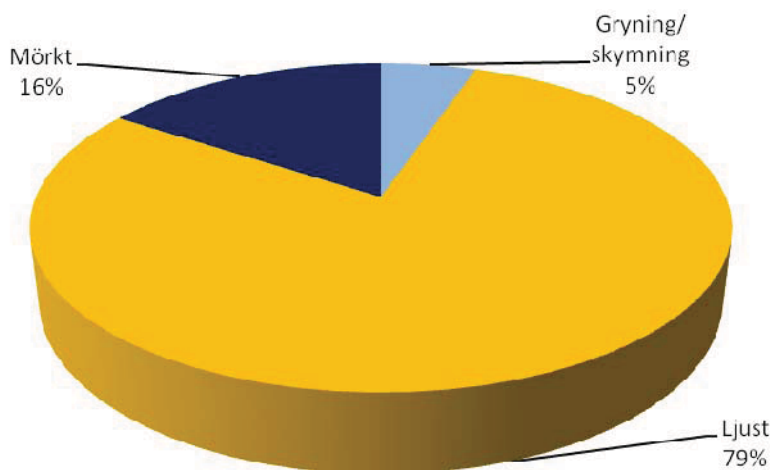
Dis, lätt dimma, nederbörd 0,25 - 0,5 M

Tjocka < 0,25 M

Siktförhållande, fördelning i %



Ljusförhållande, fördelning i %



Lastförskjutning

Under 2010 har inte någon lastförskjutning inrapporterats.

Läckage/kantring/väderskada

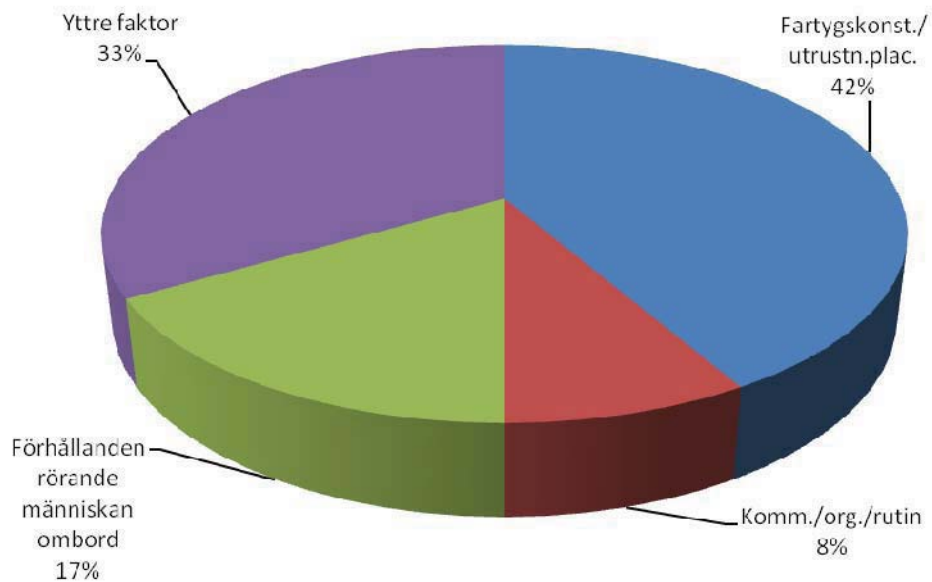
Två (2) av de 12 händelserna medförde totalförlust (förlisning), se Händelse- och orsaksbeskrivning – förlista fartyg. Övriga händelser har bedömts enligt graderingen *mindre allvarlig olycka*. Inget oljeutsläpp har rapporterats.

Tillbud: Några tillbud har inte inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade läckage/kantringar/väderskador efter fartygsart

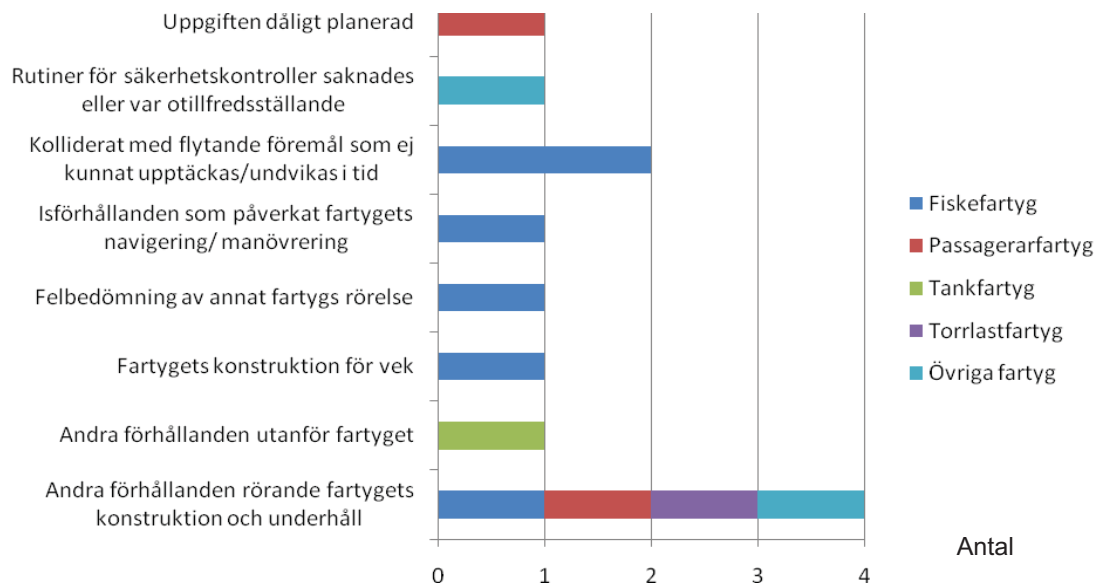
Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
6	2	1	1	2	12

Huvudsaklig orsak, fördelning efter huvudgrupp



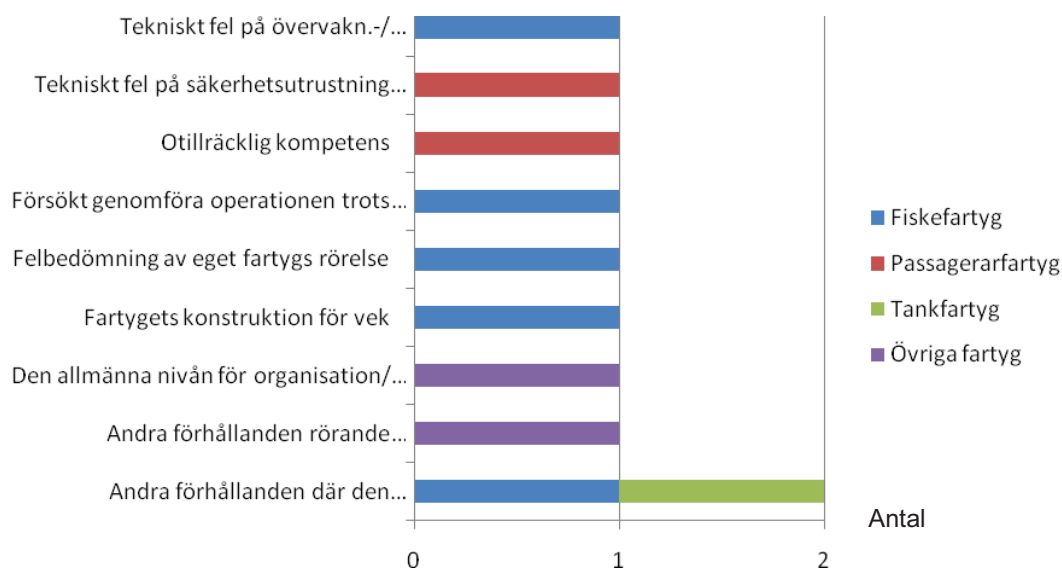
Läckage/kantring/väderskada (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelning efter undergrupp och fartygsart



Bidragande orsaker, fördelning efter undergrupp och 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.



Läckage/kantring/väderskada (forts.)

Konsekvenser av skrovskadorna på fartygen

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

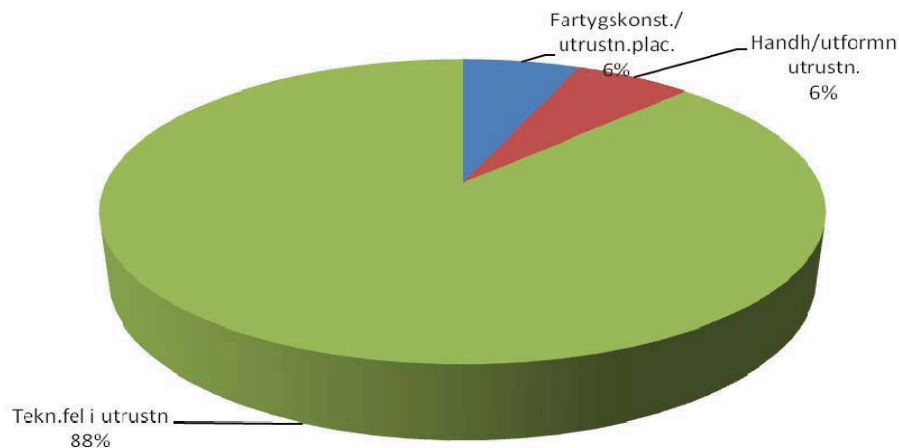
Maskinhaveri

Åtta (8) händelser har bedömts enligt graderingen *allvarlig olycka*. Sju (7) av de åtta (8) allvarliga olyckorna klassificerades, enligt EU direktivet 2009/18/EG, som *allvarlig olycka* p.g.a. att de blev bogserade efter olyckan. Övriga åtta (8) händelser har bedömts som *mindre allvarlig olycka*. Inga oljeutsläpp har rapporterats.

Tillbud: Några tillbud har inte inrapporterats.

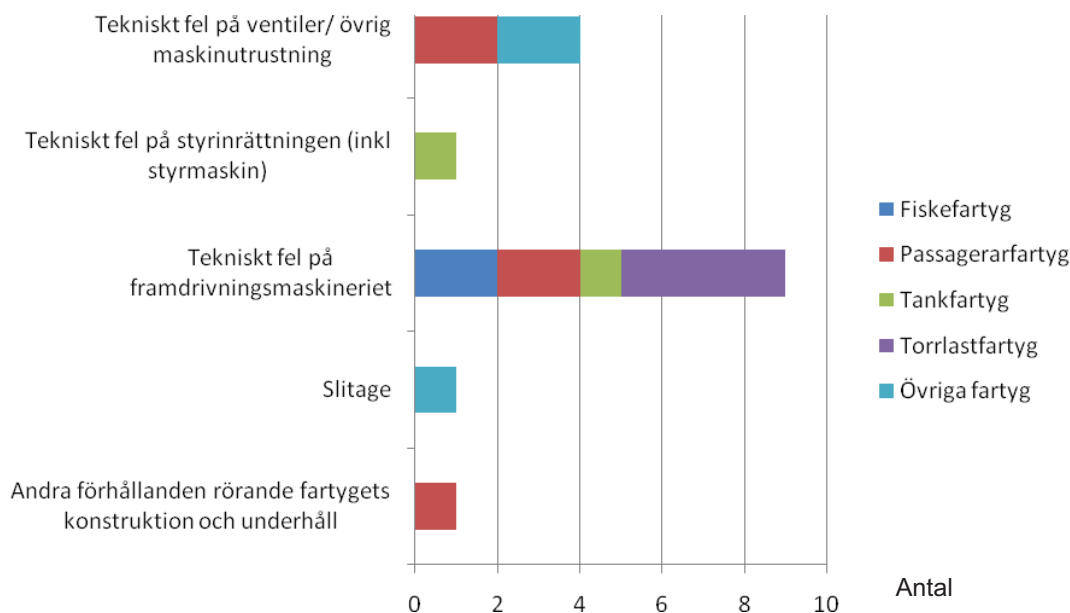
Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
2	5	2	4	3	16

Huvudsaklig orsak, fördelning efter huvudgrupp



Maskinhaveri (forts.)

Huvudsaklig orsak, fördelning efter undergrupp och fartygsart



Bidragande orsaker, fördelning efter undergrupp och 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.

	Passagerarfartyg	Övriga fartyg
Tekniskt fel på navigationsutrustningen	1	0
Tekniskt fel på övervakn./ fjärrkontr.-automatik och/ eller varning	0	1
Totalt	1	1

Konsekvenser av skrovskadorna på fartygen

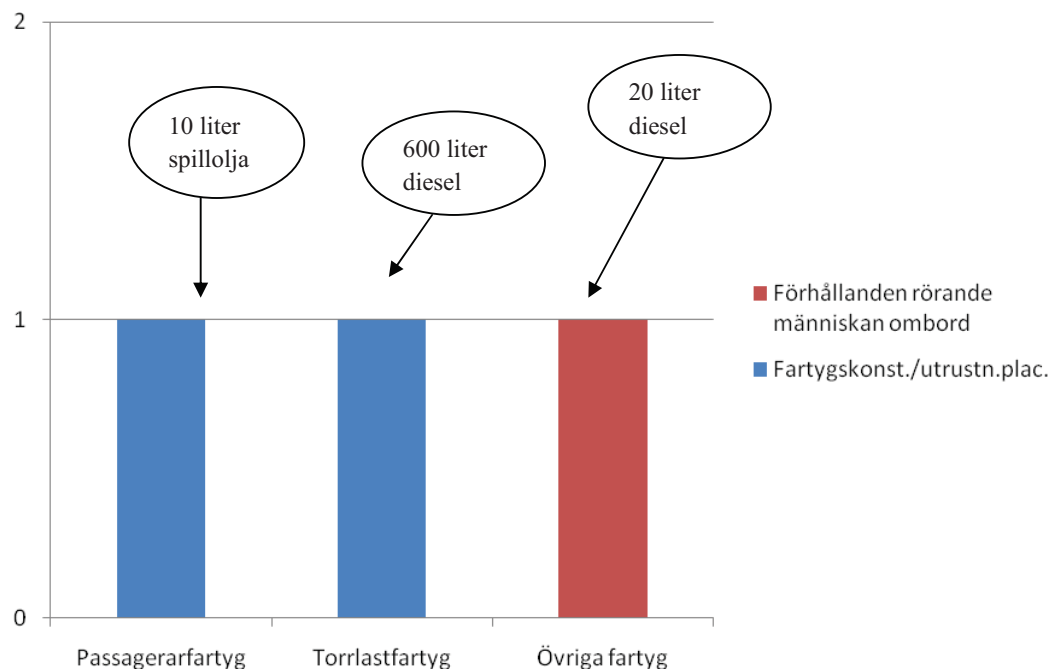
SKROVSKADA	Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Inget läckage	2	5	2	4	2	15
Mindre läckage	-	-	-	-	1	1
Totalt	2	5	2	4	3	16

Utsläpp

Under år 2010 inrapporterades tre (3) händelser. Samtliga händelser klassificerades, enligt EU direktivet 2009/18/EG, som *allvarlig olycka*.

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

Huvudsaklig orsak, fördelning efter undergrupp, fartygsart samt



Övriga händelser

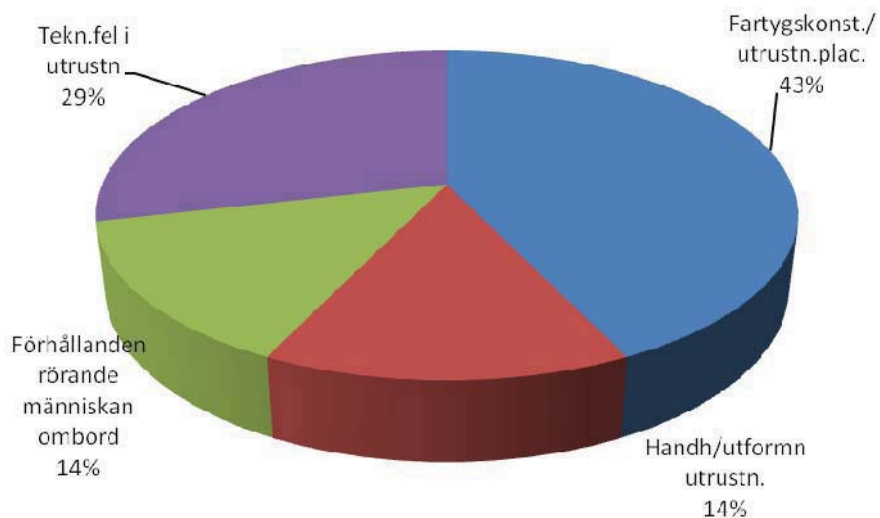
En (1) händelse bedömdes som *allvarlig olycka*, övriga sex (6) händelser bedömdes enligt graderingen *mindre allvarlig olycka*.

Tillbud: Något tillbud har inte inrapporterats.

Fördelning av antal inrapporterade övriga händelser efter fartygsart

Fiskefartyg	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
-	4	1	1	1	7

Huvudsaklig orsak, fördelning efter huvudgrupp



Övriga händelser (forts.)

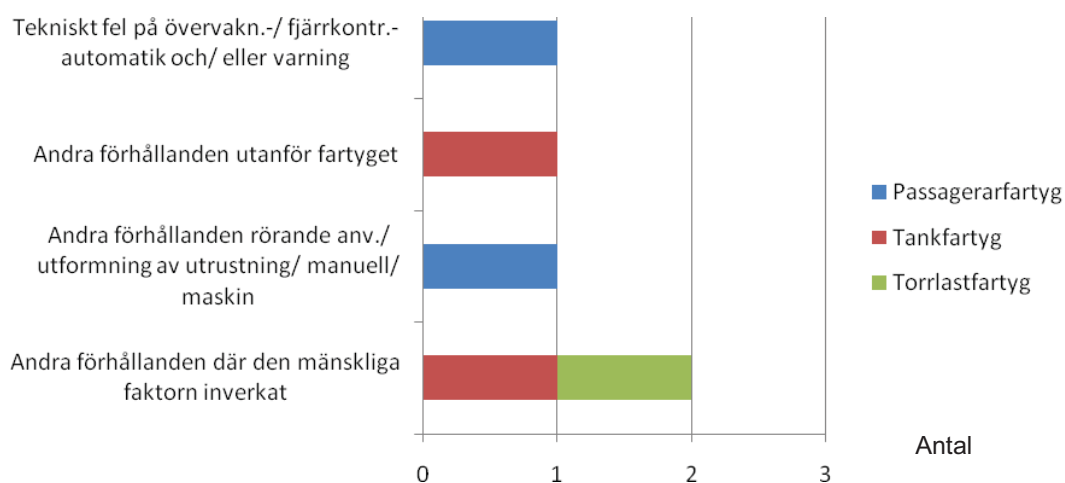
Händelse- och orsaksbeskrivning

Typ av fartyg	Beskrivning
Passagerarfartyg	När fartyget skulle förtöja slets pollaren loss då det blev kraft på förtöjningen. Pollaren flög genom luften över huvudet på två matrosar och landade rakt in i fronten på andra däck.
	Fartyget låg vid kaj och lastade passagerare samtidigt som en arbetsbåt passerade och drog upp dyning. I samma ögonblick släppte landgången från fartyget p.g.a. att spänning uppstått i kedjan som lyfte landgången. På landgången fanns passagerare vid olycksögonblicket, men inga personskador uppstod.
	Den förliga rampen på fartygets mellandäck skulle sänkas till huvuddäck. Skalkningen kördes ut och indikeringslamporna visade öppet läge. Då rampen sänktes upptäcktes att en skalkning fortfarande höll kvar rampen. Överstyrman gick då fram en aning så att han stod under rampen. Samtidigt gav skalkningen efter och rampen föll fritt tills vajrarna tajtades åt. Överstyrman träffades av rampen och fick ett sår huvudet.
	Ett evakueringsystem (MES) på fartyget utlöstes utan förvarning under resa mot Nynäshamn.
Kemikalietankfartyg (IBC)	När fartyget låg och lastade vakuumgasolja i Brofjorden hördes plötsligt en explosion och en kraftig vibration kändes i fartyget. Utredningen av olyckan visade att en ispropp hade bildats i avluftningen till 2:an babords lasttank och därmed skapat övertryck i tanken. Se även haverirapport på www.transportstyrelsen.se
Torrlastfartyg (Biltransportfartyg)	Under garantiinspektion av hängdäcken ombord på fartyget upptäcktes att några wireändar hade börjat krypa ur sina fästen.
Övriga fartyg	Vid arbete med att fästa ett sjömärke i botten gick vajern av ombord på fartyget. Inga personskador uppstod på dykare eller skador på fartyg.

Övriga händelser (forts.)

Bidragande orsaker, fördelning efter undergrupp och 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 i svenska handels- och fiskefartyg i samtliga farvatten

År 2010

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 2010.

OMBORDANSTÄLLDA	Antal
ARBETSSKADOR (arbetsolyckor och arbetssjukdomar inkl. fritid ombord och fritid iland) inklusive dödsfall	461
Arbetsolyckor med sjukfrånvaro <i>därav dödsfall</i>	202 -
Arbetssjukdomar	42
Arbetsolyckor utan sjukfrånvaro	207
Färdolyckor	10
SJUKDOM/SJÄLVMORD	-
FÖRSVINNANDE	-
YRKESFISKARE	Antal
ARBETSSKADOR (arbetsolyckor och arbetssjukdomar inkl. fritid ombord och fritid iland) inklusive dödsfall	3
Arbetsolyckor med sjukfrånvaro <i>därav dödsfall</i>	2 -
Arbetssjukdomar	-
Arbetsolyckor utan sjukfrånvaro	1
PASSAGERARE	Antal
DÖDSFALL (SJUKDOM/SJÄLVMORD)	5
FÖRSVINNANDE	-
PERSONSKADOR <i>därav dödsfall</i>	5 -
ANDRA OMBORD	Antal
PERSONSKADOR	2

Arbets-skador i skeppstjänst

Sjöfartsavdelningens utredningsenhet presenterar här statistik avseende arbets-skador i skeppstjänst år 2010 för svenskregistrerade handels- och fiskefartyg. Arbets-skador avseende yrkesfiskare redovisas under egen rubrik.

Statistikunderlaget har hämtats från *Arbetsmiljöverket, Enheten för utredning och statistik*. Uttaget har gjorts den 15 april 2011.

Arbets-skadeanmälan

Grundmaterialet för kodningen utgörs av de uppgifter som lämnats i arbets-skadeanmälan. Arbets-skadeblanketten ger bl.a. uppgifter om den skadade, arbets-givare, arbets-situation, skadans omfattning, olycks-förlopp och misstänkta orsaker. I samband med det nya systemet togs en omarbetad blankett i bruk för anmälan om arbets-skador. Den nya blanketten är utformad för att bättre än den gamla fånga in uppgifter om dagens arbetsmiljöfaktorer och risker på arbets-platserna. Den är även anpassad för att underlätta maskinell tolkning av informationen.

Variabler

Variabler och klassifikationer bygger i flertalet fall på rekommendationer från EU:s statistikbyrå EUROSTAT. Nedan görs en kort beskrivning av variabler som använts i föreliggande publikation.

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 arbets-uppgift, där denna avvikelse bidragit till olycks-fallet.

Statistikens omfattning och registrering

Registreringssystemet, som infördes år 2002, är anpassat till arbets-skadeblanketten och EU-klassifikationer. Alla arbets-skador bland förvärvsarbetande ingår vilket innebär att inom gruppen *fiskare* även egenföretagare och arbetande familjemedlemmar är medtagna.

Med arbets-skador avses arbets-olycksfall och arbets-sjukdomar 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 arbets-skador. Detta p.g.a. sjömansyrkets speciella arbets-förhållanden.

Statistiken avser följande

- Anmälda arbets-olycksfall med minst en sjukskrivningsdag.
- Anmälda arbets-sjukdomsfall oberoende av sjukskrivning.
- När det gäller anmälda arbets-olycksfall utan sjukfrånvaro (s.k. nollskador), utöver de undantag som anges ovan, redovisas endast det totala antalet.

Datainsamling

Grundmaterialet för statistiken är **ANMÄLAN om arbetsskada**. Alla inkomna anmälningar skannas, 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. Exempelvis 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, Administration och kommunikation telefon 010-730 90 00
Adress: Arbetsmiljöverket, Administration och kommunikation, 112 79 Stockholm**

E-post: arbetsmiljoverket@av.se

Ombordanställda

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

Totalt anmäldes **244** arbetskadorna i skeppstjänst (exklusive fiskare) för år **2010**. Fördelningen var **202** arbetsolyckor med sjukfrånvaro (arbetstid/fritid) och **42** arbetsjukdomar. Därutöver var antalet anmälda arbetsolyckor **utan** sjukfrånvaro, s.k. ”nollskador”, **207** samt **10** färd-olyckor för år **2010**. Dessa har inte medtagits i statistiksammanställningen. Närmare förklaring återges under avsnitt **Statistikens omfattning**.

Antalet **aktiva sjömän** var **11 268** för år **2010** (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.

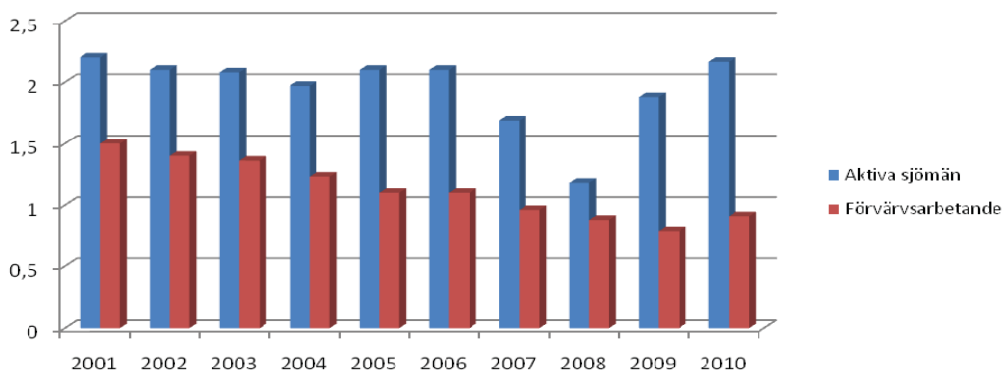
Antal aktiva sjömän åren 2006 - 2010

Antal/År	2006	2007	2008	2009	2010
Aktiva sjömän	13 391	13 449	13 525	12 250 ¹	11 268

Skadefrekvens åren 2001 - 2010

Skadefrekvensen definieras som *Antalet arbetskadorna/100 aktiva sjömän*. (Arbetsolyckor med sjukfrånvaro och arbetsjukdomar.) Figuren visar även *antalet arbetskadorna/100 förvärvsarbetande i hela landet*. (Uppgiften hämtad från SCB/Rams 2009).

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

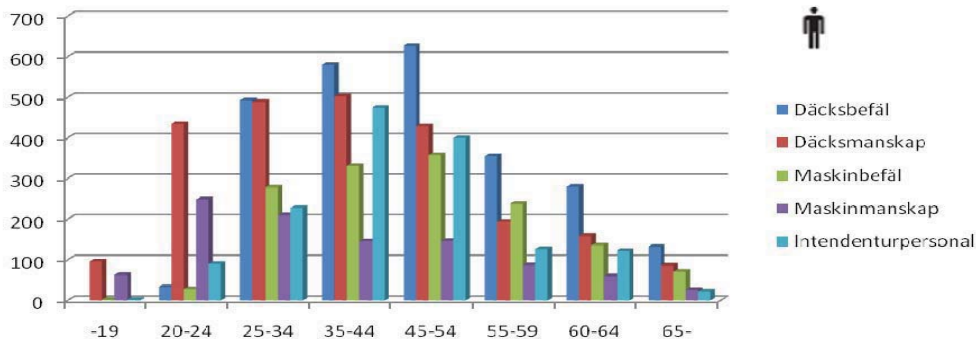
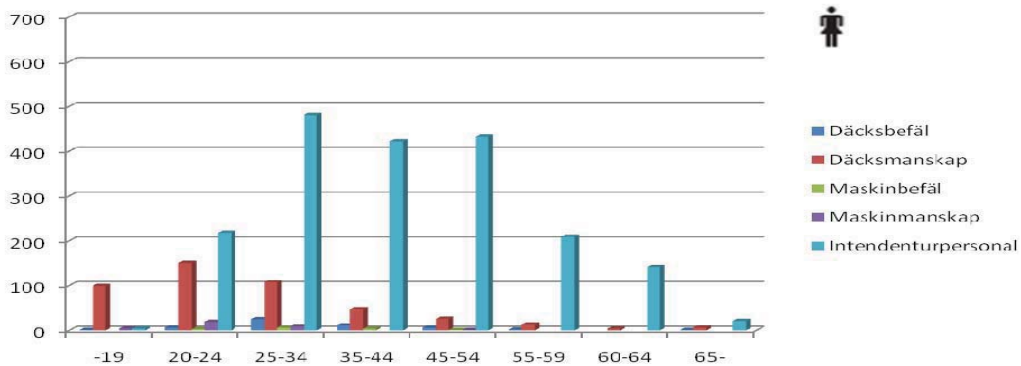


¹ En förklaring till minskningen år 2009, kan vara att uppgift om mönstring för intendenturpersonal i inre fart, inte behöver sändas in till Transportstyrelsen.

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

Ålder	- 19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-59	60-64	65 -	Totalt
Bemanningsgrupp									
Däcksbefäl	1	39	518	592	633	357	280	133	2553
Däcksmanskap	195	586	597	550	455	207	163	92	2845
Maskinbefäl	2	31	284	335	359	238	136	71	1456
Maskinmanskap	67	268	219	146	148	87	60	26	1021
Intendenturpersonal	6	308	709	896	832	336	263	43	3393
Totalt	271	1232	2327	2519	2427	1225	902	365	11268

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



Antal anmälda arbetsskador (arbetsolyckor och arbetssjukdomar) och arbetsolyckor utan sjukfrånvaro åren 2006 - 2010

År	Arbets- olyckor med sjukfrånvaro		Arbets- sjuk- domar	Arbetsolyckor utan sjukfrånvaro	Totalt
		<i>därav dödsfall</i>			
2006	235	4	128	44	407
2007	190	2	161	38	389
2008	135	-	180	25	340
2009	192	-	163	38	393
2010	202	-	207	42	451
Totalt	954	6	839	187	1980

Arbetsskadornas fördelning efter arbetsolycka/arbetssjukdom samt färdolycka under arbetstid/fritid ombord/iland år 2010

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

Bemannings- grupp	Arbets- olyckor med sjukfrånvaro		Färd- olycka	Arbets- sjuk- domar	Arbets- olyckor utan sjuk- frånvaro	Totalt
		<i>därav dödsfall</i>				
Befälhavare	1	-	1	.	2	4
Styrmän	3	-	.	.	2	5
Däcksmanskap	34	-	.	4	28	66
Maskinbefäl	4	-	.	3	.	7
Maskinmanskap	14	-	2	.	13	29
Intendentur- personal	146	-	7	35	162	350
Totalt	202	-	10	42	207	461

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



Bemannings- grupp	Arbets- olyckor	därav dödsfall	Arbets- sjukdomar	Totalt
Befälhavare	-	-	-	-
Styrmän	-	-	-	-
Däcksmanskap	3	-	-	3
Maskinbefäl	-	-	-	-
Maskinmanskap	2	-	-	2
Intendenturpersonal	72	-	22	94
Totalt	77	-	22	99



Bemannings- grupp	Arbets- olyckor	därav dödsfall	Arbets- sjukdomar	Totalt
Befälhavare	1	-	-	1
Styrmän	3	-	-	3
Däcksmanskap	31	-	4	35
Maskinbefäl	4	-	3	7
Maskinmanskap	12	-	-	12
Intendenturpersonal	74	-	13	87
Totalt	125	-	20	145

Arbetsolyckor

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

Arbetsolyckornas fördelning efter bemanningsgrupp och avvikelse

Bemanningsgrupp	Befälhavare	Styrmän	Däcksmanskap	Maskinbefäl	Maskinmanskap	Intendenturpersonal	Totalt
Avvikelse							
El, brand, explosion	-	-	-	-	-	-	-
Läckage	-	-	-	-	1	3	4
Ras, fall, bristning av material	-	1	1	-	-	6	8
Förlorad kontroll över maskin	-	-	-	-	2	5	7
Förlorad kontroll över fordon, transportmedel	-	-	7	-	-	16	23
Förlorad kontroll över handverktyg, redskap	-	-	2	-	2	16	20
Förlorad kontroll över hanterat föremål	-	-	7	1	3	20	31
Fall av person	-	1	5	1	2	37	46
Kropps rörelse utan fysisk överbelastning	-	-	3	2	2	15	22
Kropps rörelse med fysisk överbelastning	1	1	9	-	2	23	36
Fysiskt våld, angrepp, traumatisk upplevelse	-	-	-	-	-	4	4
Övrigt, oklart	-	-	-	-	-	1	1
Totalt	1	3	34	4	14	146	202

Allvarliga personolycksfall

Av de till Försäkringskassan inrapporterade 202 personolycksfallen har Sjöfartsavdelningens utredningsenhet tagit del av 35 fall som har utretts. Av dessa 35 har 15 bedömts enligt graderingen *allvarlig olycka*, se händelsebeskrivning.

Enligt EU direktiv 2009/18/EG bedöms personolycksfall som *allvarlig olycka* när det har resulterat i en skada som orsakat arbetsförmåga under mer än 72 timmar med början inom sju dagar från dagen för skadan eller varit intagen på sjukhus under längre tid än 24 timmar.

Händelse- och orsaksbeskrivning – allvarliga personolycksfall

Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet. /Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Brutto Byggnadsår	Sammanfattning
2010-05-15 22.40 Till sjöss	SKIH FINNPARTNER Passagerarfartyg Stål 33 313 1995	En besättningsmedlem ramlade och bröt benet i bastubaren, då hon skyndades sig för att servera en kund.
2010-06-16 17.30 Till sjöss	SFC-7384 EL DIABLO Fartyg för personbefordran (max 12 passagerare) Plast 20 1999	Vid en upplevelseresa skadade sig en av passagerarna allvarligt i ryggen. Befälhavaren körde för fort under de rådande förhållandena. Se även haverirapport på www.transportstyrelsen.se
2010-06-28 18.25 Vid avgång från hamn	SCJL ASKUNGEN Passagerarfartyg Aluminium 128 1991	Vid förberedelser för avgång fastnade däcksmän med vänster tumme i förtöjningsgodset ombord på fartyget.

Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud samt personolyckor i svenska handels- och fiskefartyg år 2010

Händelse- och orsaksbeskrivning – allvarliga personolycksfall (forts.)

Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet. /Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Brutto Byggnadsår	Sammanfattning
2010-08-02 18.30 Till sjöss	SIJW BIRKA PARADISE Passagerarfartyg Stål 34 924 2004	En besättningsman skulle byta vinlåda i fartygets matsal. Fingret kom i kläm mellan en 20 liters vinlåda och den metallställning som vinlådan skulle ställas på.
2010-08-28 12.00 Till sjöss	- Forsränningsbåt Fartyg för personbefordran (max 12 passagerare) Aluminium - -	Under en färd nerför Grevsjöströmmarna i Indalsälven blev befälhavaren sen i en sidoförflyttning, båten gick då upp på stenar i mitten av storfallet. Båten högg fast och välte. En passagerare slog i vänster fot i en stenkant och bröt foten.
2010-09-03 09.30 Förtöjt vid kaj	SBJU ECKERÖ Passagerarfartyg Stål 12 358 1979	Under en livbåtsövning ombord på fartyget fastnade livbåten halvvägs upp. Under tiden som två besättningsmän vevade upp båten så började elektrikern nödköra elmotorn från kontaktarskåpet. När elmotorn började köra följde veven med och slog ena besättningsmannen hårt i magen. Den andre besättningsmannen försökte att stoppa veven men lyckades inte utan träffades över ena armen. Därefter släppte veven och flög överbord.
2010-10-15 22.20 Till sjöss	SIJW BIRKA PARADISE Passagerarfartyg Stål 34 924 2004	Några passagerare ombord på fartyget lekte med en snabbköpskärra i en av fartygets korridorer. En av passagerarna klämde sitt lillfinger så pass att det gick av (amputerades).

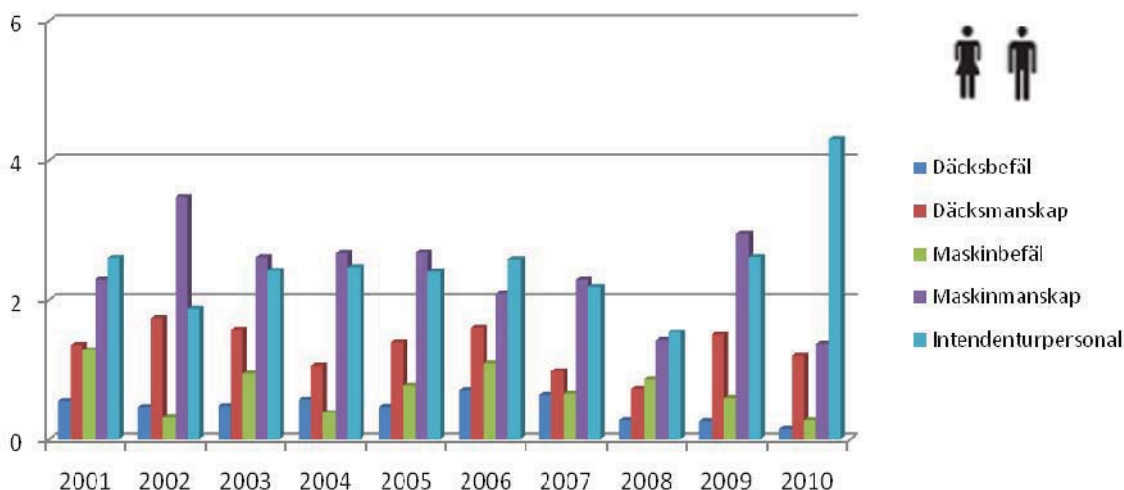
Händelse- och orsaksbeskrivning – allvarliga personolycksfall (forts.)

Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet. /Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Brutto Byggnadsår	Sammanfattning
2010-10-16 02.57 Okänt	SJPW NORDLINK Passagerarfartyg Stål 45 923 2007	En besättningsmedlem på fartyget halkade då hon var på väg in från däck. I fallet skyddade hon sig med armen som fick två frakturer. Enligt uppgift var däcket fuktigt.
2010-10-16 00.20 Till sjöss	SIJW BIRKA PARADISE Passagerarfartyg Stål 34 924 2004	En passagerare ombord på fartyget valde att rutscha nedför trappträcket istället för att gå nedför trappan. Han tappade balansen och föll handlost ett par däck neråt och bröt lårbenet.
2010-11-25 03.08 Förtöjt vid kaj	SGPI GOTLAND Passagerarfartyg Stål 29 746 2003	En besättningsmedlem skulle rengöra ett tjockoljefilter. Han öppnade fel filter med en mutterdragare varvid het olja sprutade ut över hans överkropp.
2010-07-07 15.23 Vid ankomst till hamn	SIPT TAMINA Oljetankfartyg Stål 996 1979	Vid förtöjning av fartyget lossnade en brytrulle varvid en styrman klämdes mellan vinschen och trossen. I fallet höll han i manöverhandtaget på den vinsch som han stod vid vilket ökade kraften. Han skadades så svårt att ena benet fick amputeras. Se även haverirapport på www.transportstyrelsen.se
2010-03-14 16.45 Förtöjt vid kaj	SKUN ATLANTIC COMPASS Roro-fartyg Stål 57 255 1984	En besättningsman ombord på fartyget klättrade upp på radarplattformen för att lossa surringssäkringar till signalmasten. Han hade inte meddelat bryggan enligt varningsskyltar. Då radarn startades träffade antennen honom i ansiktet. Han fördes iland i Halifax för omvårdnad och blev senare hemskickad.

Händelse- och orsaksbeskrivning – allvarliga personolycksfall (forts.)

Datum Lokal tid Fartygets verksamhet	Reg.bet. /Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Brutto Byggnadsår	Sammanfattning
2010-07-29 01.45 Vid ankomst till hamn	SMVP TINTO Torrlastfartyg Stål 1 191 1977	Vid ankomst till hamn hoppade en besättningsmedlem iland för att ta emot trossarna. Inga båtmän var beställda och istället för att klättra iland via en lejdare, hoppade besättningsmedlemmen. Han landade fel och fick frakturer på hälbena.
2010-06-30 13.25 Till sjöss	SLKA BALDER VIKING Isbrytare Stål 3 382 2000	Vid ett försök att koppla ett isberg för bortbogsering gick tampen mellan fender och bogserlinan av, varvid fendern flög över däck och träffade en matros över benen. Befälhavaren beslutade att evakuera matrosen iland för vård.

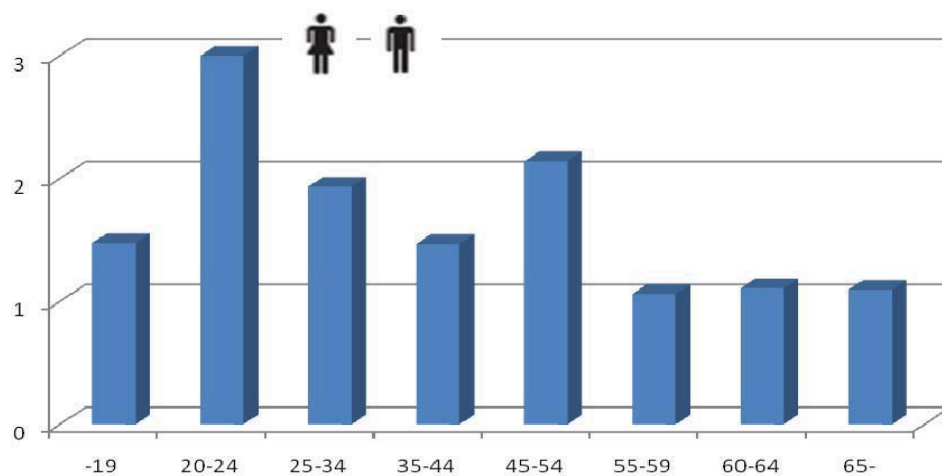
Skadefrekvens - antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän åren 2001-2010



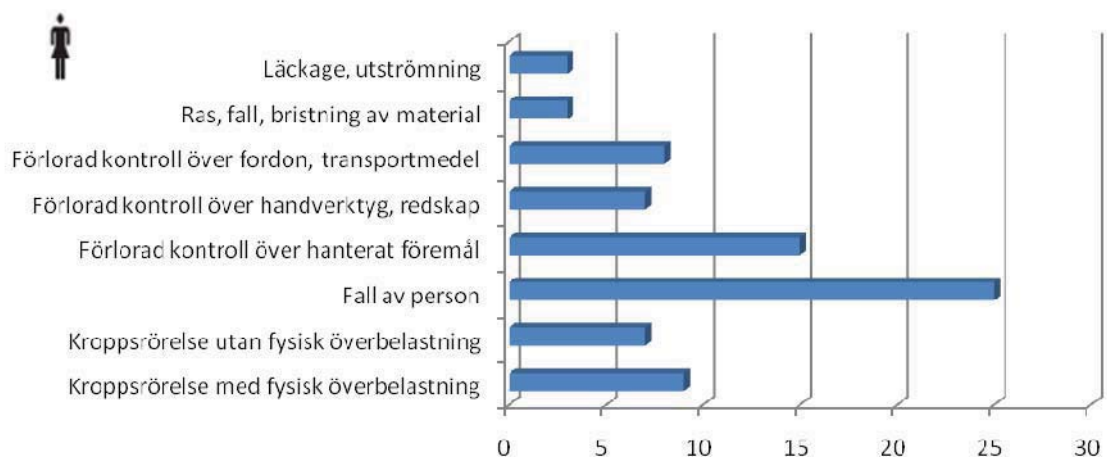
Antal aktiva sjömän och antal arbetsolyckor fördelade efter åldersgrupp år 2010

Ålder	16-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-59	60-64	65-	Totalt
Antal aktiva sjömän	271	1232	2327	2519	2427	1225	902	365	11268
Antal arbetsolyckor	4	37	45	37	52	13	10	4	202

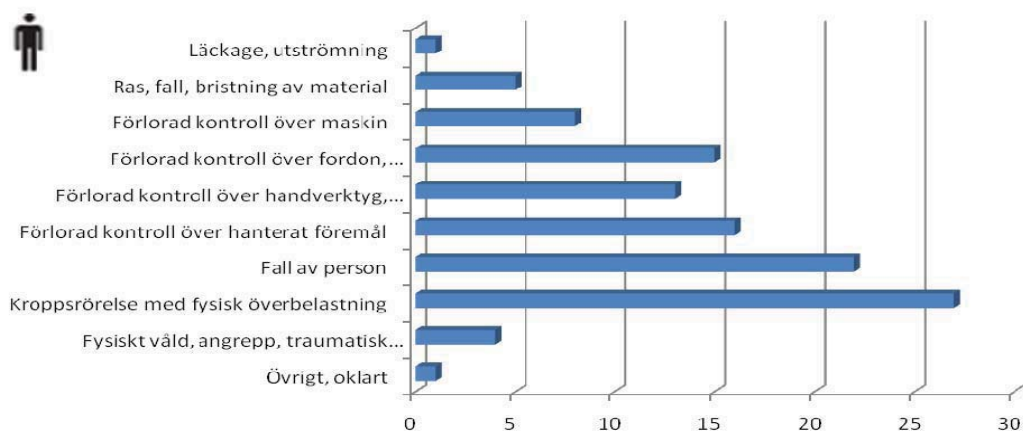
Antal arbetsolyckor/100 aktiva sjömän, fördelning efter åldersgrupp för år 2010



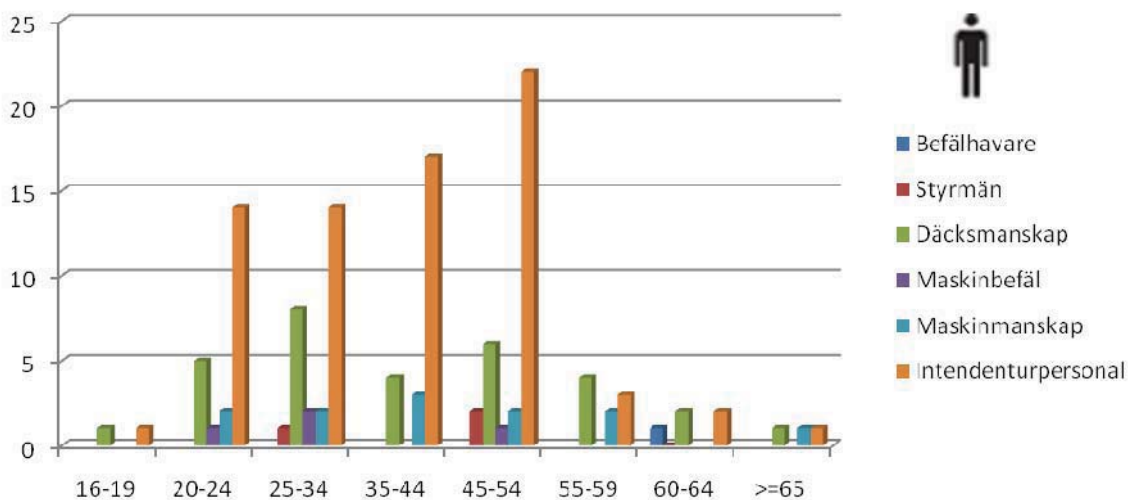
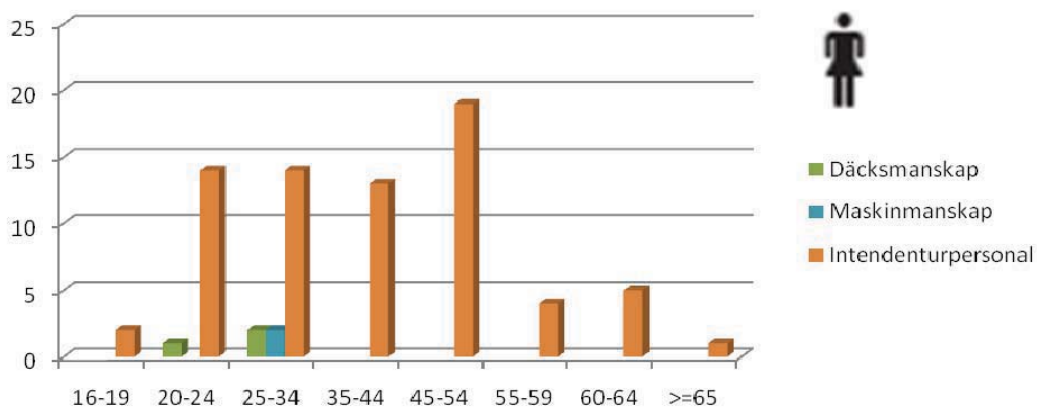
Arbetsolyckornas fördelning efter avvikelse och kön



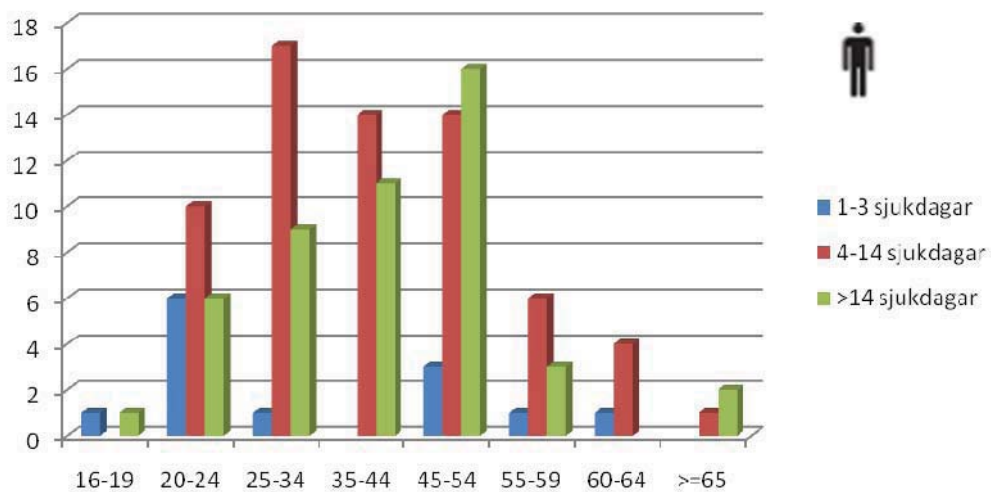
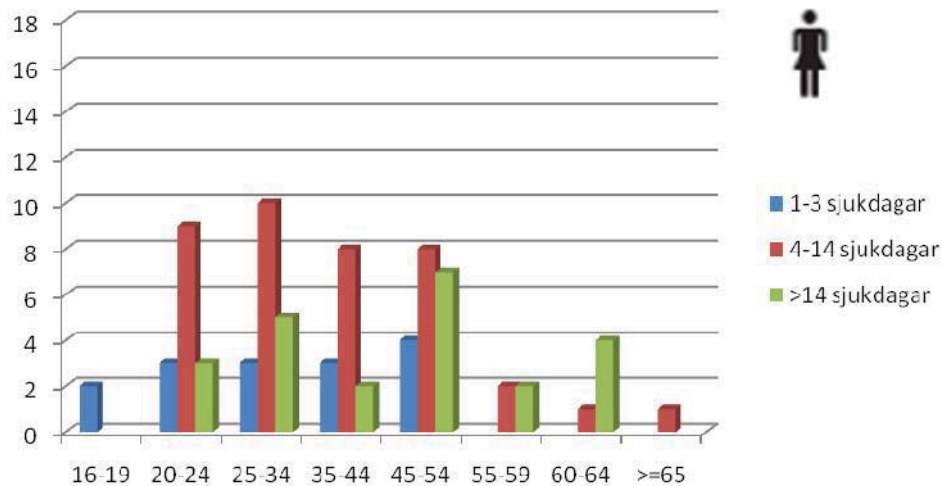
Arbetsolyckornas fördelning efter avvikelse och kön



Antal arbetsolyckor, fördelning efter ålders- och bemanningsgrupp samt kön



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



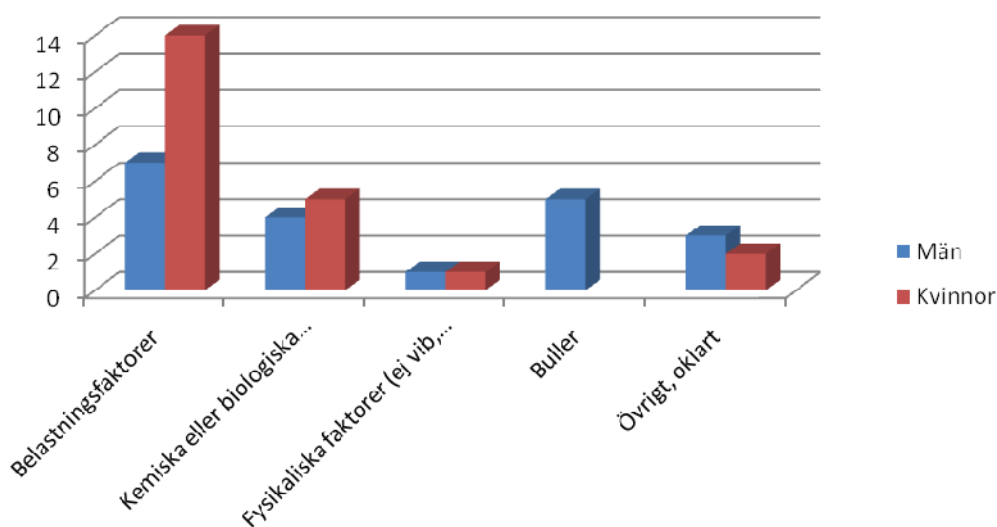
Arbetssjukdomar

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.

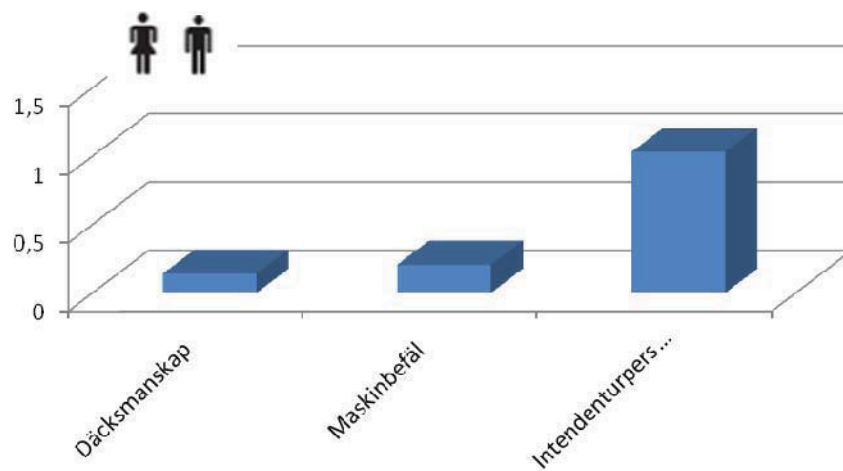
Antal anmälda arbetsjukdomar för ombordanställda åren 2006 - 2010

År	2006	2007	2008	2009	2010
Orsak					
Belastningsfaktorer	21	21	12	18	21
Kemiska eller biologiska ämnen/faktorer	5	6	5	6	9
Fysikaliska faktorer (ej vibrationer, buller)	-	1	-	-	2
Vibrationer	-	-	-	2	-
Buller	9	6	5	7	5
Smitta	-	-	1	1	-
Sociala eller organisatoriska faktorer	5	1	1	2	-
Övrigt, oklart	4	3	1	2	5
Totalt	44	38	25	38	42

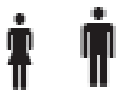
Antal arbetsjukdomar, fördelning efter orsak och kön



Skadefrekvens – antal arbetssjukdomar/100 aktiva sjömän

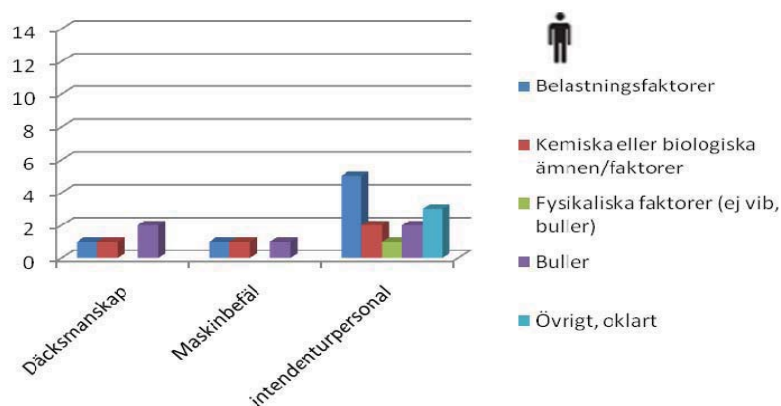
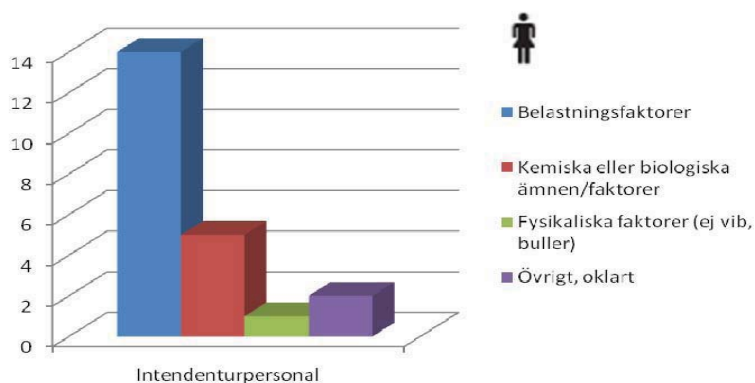


Arbetssjukdomar, fördelning efter orsak och bemanningsgrupp



Orsak Bemanningsgrupp	Belastningsfaktorer	Kemiska eller biologiska ämnen/faktorer	Fysikaliska faktorer (ej vibr., buller)	Vibrationer	Buller	Smitta	Sociala eller organisatoriska faktorer	Övrigt, oklart	Totalt
Befälhavare	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Styrmän	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Däcksmanskap	1	1	-	-	2	-	-	-	4
Maskinbefäl	1	1	-	-	1	-	-	-	3
Maskinmanskap	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intendenturpersonal	19	7	2	-	2	-	-	5	35
Totalt	21	9	2	-	5	-	-	5	42


Antal anmälda arbetssjukdomar efter bemanningsgrupp, orsak samt kön



Arbetssjukdomar, fördelning efter bemanningsgrupp och ålder samt kön

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

Arbetssjukdomar, fördelning efter bemanningsgrupp och ålder samt kön (forts.)

 Ålder	-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-59	60-64	>65	Totalt
Bemanningsgrupp									
Befälhavare	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Styrmän	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Däcksmanskap	-	-	-	2	1	1	-	-	4
Maskinbefäl	-	-	1	-	1	-	1	-	3
Maskinmanskap	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intendenturpersonal	1	-	2	3	3	1	3	-	13
Totalt	1	-	3	5	5	2	4	-	20

Yrkesfiskare

Antal anmälda arbetsskador (arbetsolyckor och arbetssjukdomar)
åren 2006 - 2010

År	Arbets- olyckor därav dödsfall	Arbets- sjukdomar	Totalt
2006	7	1	11
2007	8	-	9
2008	2	1	2
2009	2	-	5
2010	2	-	2
Totalt	21	-	29

Förlista fiskefartyg och därav omkomna, åren 2006 - 2010

År	Grundstötning	Kollision mellan fartyg	Läckage/ Kantring	därav omkomna personer
2006	2	1	-	1
2007	1	-	1	-
2008	-	-	1	-
2009	-	-	1	-
2010	-	-	1	-
Totalt	3	1	4	1

Händelse- och orsaksbeskrivning - förlista fartyg 2010

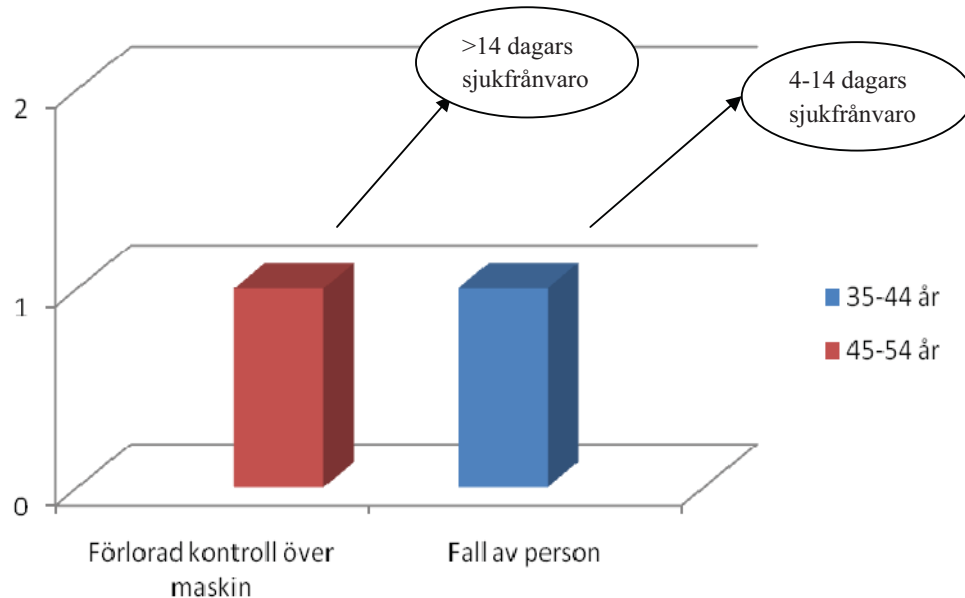
Fiskefartyg

Datum	Reg.bet./Nr Fartygets namn Fartygsart Byggnadsmat. Byggnadsår	Brutto- dräktig- het	Sammanfattning
2010-01-08	SFC-7146 JOYRIDE Fiskefartyg Plast 1990	-	På morgonen den 8 januari upptäcktes att timern som reglerade värmen var ur funktion. Timern kopplades bort och värmeförseln återställdes. Utetemperaturen var minus 16° C. På eftermiddagen provkördes motorn som p.g.a. kyla gick ojämnt och vibrerade mer än normalt. Troligtvis hade en vibrationsdämpande gummislang släppt på sjövattnet intagen under provkörningen vilket lett till vatteninträning och till slut förlisning. N 58° 21,17' E 011° 13,70'

Antal registrerade fiskefartyg med fartygstillstånd samt antal licensierade fiskare år 2010 Uppgifterna hämtade från Fiskeriverket

Fartygsstorlek	- 12 m	12 - 24 m	24 m -
Antal fiskefartyg	1 147	155	56
Antal licensierade yrkesfiskare	1 645		

Antal arbetsolyckor – fördelning efter avvikelse, ålder samt trolig sjukfrånvaro



Arbetssjukdomar



Antal anmälda arbetssjukdomar för fiskare åren 2006 - 2010

Orsak	År	2006	2007	2008	2009	2010
Belastningsfaktorer		4	1	-	3	-
Kemiska eller biologiska ämnen/faktorer		-	-	-	-	-
Vibrationer		-	-	-	-	-
Buller		-	-	-	-	-
Smitta		-	-	-	-	-
Sociala eller organisatoriska faktorer		-	-	-	-	-
Övrigt, oklart		-	-	-	-	-
Totalt		4	1	-	3	-

Passagerare

Fördelning efter fartygsart

Fartygsart	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Dödsfall (sjukdom/själv mord)	5	-	-	-	5
Försvinnande*)	-	-	-	-	-
Personskador	5	-	-	-	5

*) Vid försvinnanden kan självmord inte uteslutas

Andra ombord

Fartygsart	Passagerarfartyg	Tankfartyg	Torrlastfartyg	Övriga fartyg	Totalt
Personskador	1	-	-	1	2

Insjö/ForeSea år 2010

Sammanställning av totalt inrapporterade olyckor, olyckstillbud samt avvikelser till Insjö/ForeSea t.o.m. 2010-12-31

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning (f.d. 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 inom svensk sjöfart och förbättrar möjligheterna att tillvarata erfarenheter. I samband med internationalisering och utveckling av ett gemensamt system med Finland har namnet bytts till ForeSea.

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/ForeSea, 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). Rapporterna är ursprungligen rederiets egna interna rapporter som skickas ett steg vidare, vilket innebär att rapportering till Insjö/ForeSea inte innebär något merarbete inom rederiet.

Inrapporteringen till Insjö/ForeSea startade under 2001 och nedan visas en sammanställning av de inkomna rapporterna till Insjö/ForeSea, t.o.m. 2010-12-31, totalt **2 587** 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.

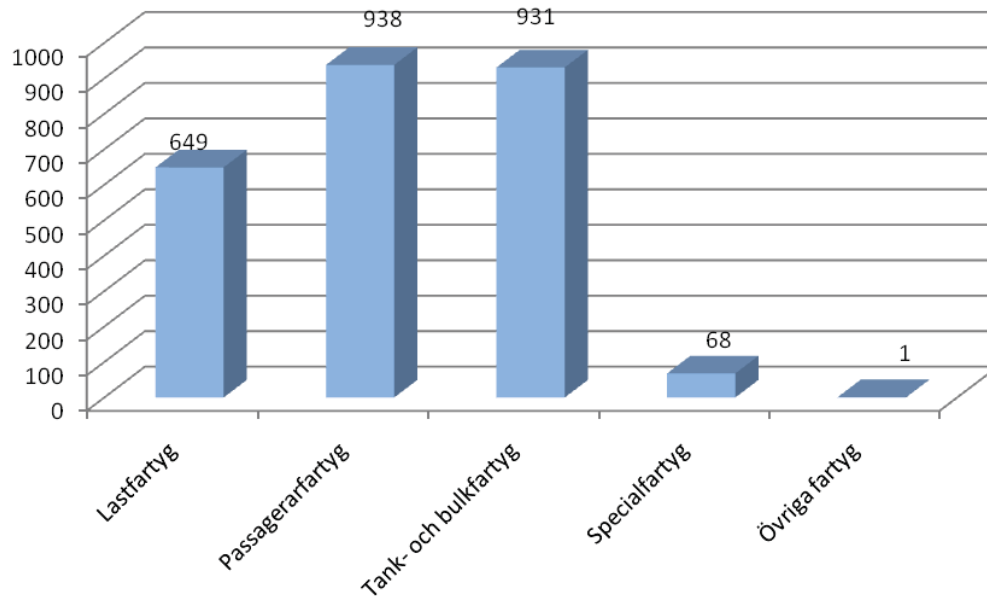
Olyckstillbud - Potentiellt farlig situation eller händelse som har inträffat men inte fått någon konsekvens.

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

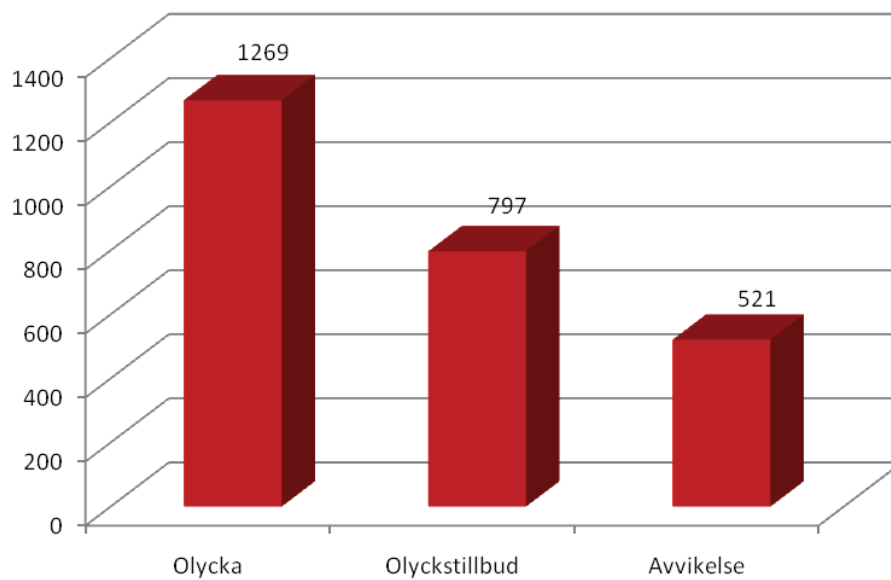
¹ International Safety Management

Insjö/ForeSea (forts.)

Fördelning efter fartygstyp

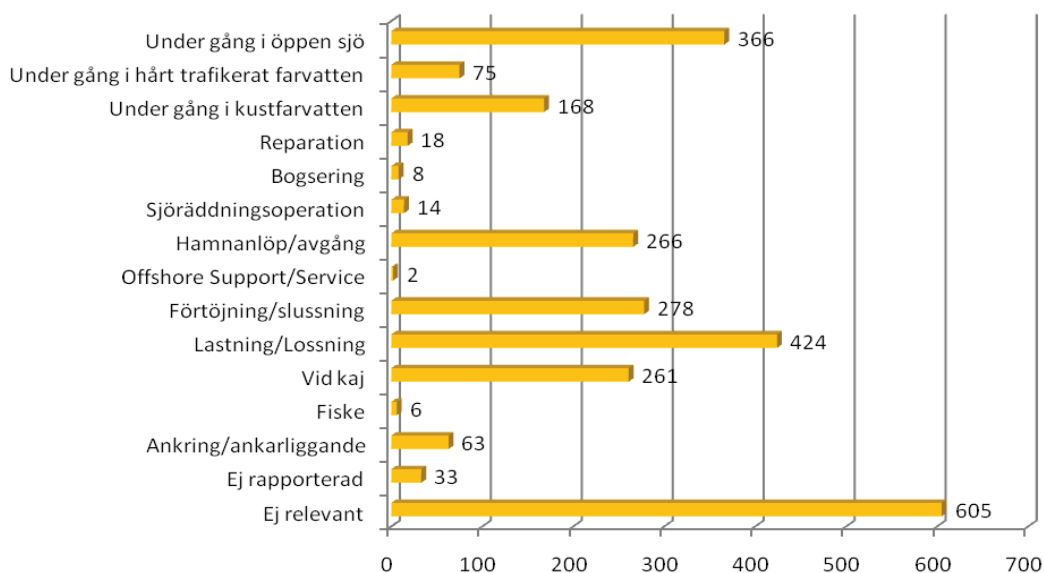


Fördelning efter typ av händelse

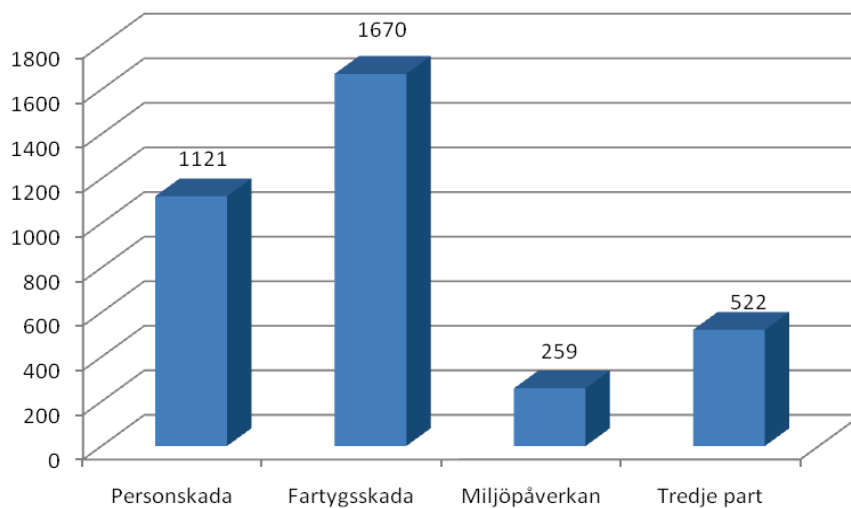


Insjö/ForeSea (forts.)

Fördelning efter fartygets aktivitet²



Fördelning efter konsekvens



² Förklaring till diagrammet:

Antal inlämnade rapporter t.o.m. 2010-12-31, fördelning efter fartygets aktivitet

Ej relevant - Fartygets aktivitet har inte haft betydelse för händelsen

Ej rapporterad – Fartygets aktivitet har inte rapporterats



Transportstyrelsen
601 73 Norrköping
www.transportstyrelsen.se, kontakt@transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503

