



SINTEF Fiskeri og havbruk AS
Fiskeriteknologi

Postadresse: 7465 Trondheim
Besøksadresse:
SINTEF, Forskningscenteret på Rotvoll
Arkitekt Ebbellsvei 10
Telefon: 73 59 56 50
Telefaks: 73 59 56 60

E-post: fish@sintef.no
Internet: www.fish.sintef.no

Foretaksregisteret: NO 980 478 270 MVA

SINTEF RAPPORT

TITTEL

Personulykker til sjøs – Forslag til forbedringer av register for ulykker i fiske og fangst.

FORFATTER(E)

Halvard L.Aasjord, Turid Myhre (SINTEF Fiskeri og Havbruk)
Helge Sandtorv, Eivind H. Okstad (SINTEF Teknologiledelse)

OPPDRAGSGIVER(E)

Sjøfartsdirektoratet, Norges forskningsråd (NFR), Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond (FHF)

RAPPORTNR. STF80 F043057	GRADERING Fortrolig	OPPDRAGSGIVERS REF. Marianne Riddervold, Turid Hiller, Terje Flatøy	
GRADER. DENNE SIDE Åpen	ISBN	PROSJEKTNR. 830117.00 PUS – fiskeri - personulykker	ANTALL SIDER OG BILAG 30 + 36
ELEKTRONISK ARKIVKODE sluttrapport SFT80 F043057 - PUS fiskeri.doc		PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.) Halvard L. Aasjord	VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.) Tord Hanssen
ARKIVKODE	DATO 2004-07-30	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.) Håvard Røsvik, forskningssjef	

SAMMENDRAG

Ulike registre for registrering av personskader og -ulykker i fiskeflåten, inkludert PUS og DAMA er gjennomgått og evaluert. PUS, sett fra fiskeri, inneholder for mange generelle parametere for sjøfart uten interesse for fiskeri. Kodeverket for fiskeri er ofte dårlig oppbygd og lite dekkende. Dette må endres dersom Sjøfartsdirektoratets mål med ulykkesregistreringen skal oppfylles. Ideelt sett ville også en felles database for fiskeri og havbruk vært å foretrekke, da det er mange likehetstrekk i disse næringene, selv om disse ligger under to ulike myndighetsområder (Sjøfartsdirektoratet og Dir. for Arbeidstilsynet).

Informasjonselementer og tilhørende koder i PUS ut fra dagens oppbygging er blitt gjennomgått og kommentert i forhold til mulige endringer. Alle foreslåtte endringer er ikke ferdig behandlet og det er behov for mer utredning før en mulig slutføring av arbeidet på en kvalitativ måte. Her nevnes behovet for videre arbeid på stikkordsform:

- definere primære sluttbruker og deres ulike behov
- kartlegge mangel på innrapportering til Sjøfartsdirektoratet, omfang og årsak
- detaljering av hendelsesbeskrivelse (aktiviteter, involvering av utstyr, gradering av skade)
- grundigere vurdering av hvilke informasjonselement m/tilhørende koder som gir best mulig hendelsesbeskrivelse
- systemer for innrapportering av skadesaker (skjema og rutiner)
- avklaring av hvilke ulykker som skal rapporteres sentralt eller bare internt (vernearbeid)
- utarbeide metoder for kvalitetssikring av mottatt informasjon
- samkjøring mot andre nordiske fiskerinasjoner/EU
- forslag til enkel kravspesifikasjon for databaseløsning

Sett fra brukersiden er det ønskelig med en felles databaseløsning for DAMA og PUS, samt en samkjøring mot annen innrapportering (forsikringsselskap og Rikstrykdeverket).

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Fiskeri	Fisheries
GRUPPE 2	Sikkerhet	Safety
EGENVALGTE	Personulykker	Personal accidents
	Registrering	Registration

INNHALDSFORTEGNELSE

Sammendrag	4
1 Innledning	5
1.1 Bakgrunn	5
1.2 Målsetting	5
1.3 Hensikten med Sjøfartsdirektoratets ulykkesregistrering	5
2 Beskrivelser og definisjoner	7
3 Status for ulykkesrapportering	8
3.1 Rutiner for rapportering av ulykkesdata fra fiskeri	8
3.1.1 Kontakt med rederier og skippere	8
3.1.2 Sjøfartsinspektøren i Trondheim	8
3.1.3 Fiskernes Gjensidige Trygdslag (FGT)	9
3.1.4 Arbeidstilsynet 10. distrikt	9
3.2 Nytteverdi av dagens PUS register	9
3.3 Sammenholding av ulike databaser for personulykker i på fiskefartøyer	11
4 Problembeskrivelser	14
4.1 Beregning av årsverk i fiskeflåten	14
4.2 Underrapportering	18
4.3 Kobling mot eksisterende database	18
4.4 Generelle forhold ved registrering	19
4.5 Kobling mellom PUS og DAMA	21
5 Valg av informasjonselement og koder	23
5.1 Fartøybeskrivelse	23
5.2 Arbeidsgiverdata	24
5.3 Persondata – skadede	24
5.4 Aktivitetsbeskrivelse ved ulykke, for fartøyet	25
5.5 Miljø- / stedsbeskrivelse	26
5.6 Beskrivelse av ulykkeshendelse	26
5.7 Årsaksbeskrivelse	27
5.8 Forebyggende utstyr	27
5.9 Konsekvens	27
5.10 Utbedrende tiltak	28
5.11 Annet	28
6 Konklusjon og anbefalinger	29
6.1 Databaseløsning	29
6.2 Informasjonselement og koder	29
7 Videre arbeid	30
Referanseliste	31
Vedlegg 1 Sammenholding av ulike databaser	32
Vedlegg 2 Sammenstilling informasjonselementer i DAMA og PUS	38
Vedlegg 3 Bearbejdede informasjonselement og koder for PUS	42
Vedlegg 4 Detaljert liste for informasjonselement "utstyr involvert"	48
Vedlegg 5 Eksisterende informasjonselement og koder i PUS	51

TABELLEOVERSIKT

Tabell 1: Eksempler på koder.....	7
Tabell 2: Tall fra Budsjettnemnda (tabell F1) og SINTEF (kalk. årsverk)	14
Tabell 3: Fiskerulykker i PUS for perioden 1998-2002.....	16
Tabell 4: FGT-skadedata for Møre og Romsdal, 1998-2002	18
Tabell 5: PUS-skadedata for Møre og Romsdal, 1998-2002	18
Tabell 6: Oversikt over registre for registrering av person-ulykker på fiskefartøyer	33
Tabell 7: Oversikt over informasjon i de ulike registre	34
Tabell 8: Rangering informasjon i de ulike registre	36
Tabell 9: Sammenstilling av informasjonsfelter i DAMA og PUS.....	39
Tabell 10: Bearbejdede informasjonsfelter og koder i PUS.....	43
Tabell 11: Detaljert liste over "utstyr involvert"	49

FIGUROVERSIKT

Figur 1: Antall skader og ulykker fordelt på perioden 1990-2002.....	10
Figur 2: Antall skader / ulykker fordelt på fartøytyper og år	10
Figur 3: Direkte bruk av informasjon i PUS databasen	11
Figur 4: Antall omkomne (PUS) og risiko per 1000 årsverk, 1998-2002	17
Figur 5: Antall skader (PUS) og risiko per 1000 årsverk, 1998-2002	17
Figur 6: Struktur samordnet database.....	20

Sammendrag

SINTEF har i løpet av det siste året vært i kontakt med flere institusjoner og personer for å avdekke dagens rutiner for rapportering av ulykkesdata fra fiskeri. Som resultat av dette presenteres en kortfattet status for ulykkesrapportering i rapportens **kapittel 3**. Denne informasjonen, i lag med en opparbeidet forståelse av de ulike aktørers og brukeres behov for ulykkesdata har gitt SINTEF et grunnlag for å presentere en utdypende problembeskrivelse for utforming av fremtidens system for rapportering og registrering av ulykkesdata. Denne er gjengitt i **kapittel 4**. I **kapittel 5** presenteres noen anbefalinger mht valg av informasjonselement og koder for fremtidens databaseløsninger. Utgangspunktet er her å bygge videre på systemet som ligger til grunn for Sjøfartsdirektoratets PUS-database. Det er lagt vekt på å forbedre eksisterende koder i PUS, samt at det er foreslått tilføyd enkelte nye informasjonselement for å bedre databasens reelle nytteverdi.

I **kapittel 6** konkluderes det med at som ulykkesdatabase er PUS i sin nåværende form i liten grad tilrettelagt for behovene innen fiskeri. Databasen inneholder for mange generelle parametere for sjøfart som ikke er interessante for fiskeri. Ut fra fiskerifaglige hensyn ville det ideelle være å arbeide frem en egen database for fiskeri og havbruk, da dette er fartøysgrupper og sjørettede arbeidsoperasjoner med mange fellestrekk. Fra myndighetenes side er det imidlertid fortsatt ønskelig med en løsning som omfatter området fiskeri og sjøfart.

Foreslåtte endringer i denne rapporten er ikke ferdig behandlet, og det er behov for mer utredning og analyse før dette arbeidet kan slutføres. I **kapittel 7** nevnes behovet for videre arbeid i stikkordsform:

- definere primære sluttbruker og deres ulike behov
- kartlegge mangel på rapportering til Sjøfartsdirektoratet, omfang og årsak
- detaljeringsgrad av hendelsesbeskrivelse (aktiviteter for person, involvering av utstyr, gradering av skade)
- grundigere vurdering av hvilke informasjonselement med tilhørende koder som gir en best mulig beskrivelse av hendelse
- systemer for innrapportering av skadesaker (skjema og rutiner)
- avklaring av hvilke ulykker som skal rapporteres sentralt og hva som bør rapporteres internt (vernarbeid)
- utarbeide metoder for kvalitetssikring av mottatt informasjon
- samkjøring mot andre nordiske fiskerinasjoner / EU
- forslag til enkel kravspesifikasjon for databaseløsning

Fra et brukersyn (fiskere, rederier, forsikringsselskap, Sjøfartsdirektoratet, forskere) er det en fordel med mest mulig gjenbruk av data og felles rapporteringssystemer. Dette reduserer mengde av data som må innrapporteres, medfører standardisering av data og reduserer muligheten for feil i innrapportering og registrering. Det kan derfor ut fra sikkerhetsfaglige hensyn argumenteres for en felles databaseløsning for DAMA og PUS, samt en samkjøring mot annen innrapportering (forsikringsselskap og Rikstrygdeverket). Første steg mot en samkjøring er en intern vurdering av disse mulighetene i Sjøfartsdirektoratet, samt en diskusjon med forsikringsselskapene. Felles databaseløsning kan derfor først behandles når Sjøfartsdirektoratet har tatt en egen beslutning på at dette er ønskelig. Dette temaet er derfor ikke vektlagt i forslaget til videre arbeid.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Fiskere er en utsatt yrkesgruppe hva gjelder risiko for arbeidsrelatert skade. Samtidig er det en rekke særpreg knyttet til denne yrkesgruppen, parallelt med at det er store variasjoner fiskerne imellom hva gjelder risikoelementer og arbeidsforhold. Erfaringsmessig antas det å være en relativt høy grad av underrapportering av ulykker i fiskeflåten, spesielt av lettere skader, samtidig som risikoen er høy, hvilket per i dag begrenser muligheten for effektiv bruk av slike skader i statistikkøymed i det forebyggende sikkerhetsarbeid.

I henhold til forskrift av 4. august 2000 nr. 808 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip, plikter kaptein/rederi å rapportere personskader på arbeidstakere på norske skip til Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet har myndighetsansvar for tilsyn og oppfølging av sjøfolks arbeids- og levevilkår, og har myndighetsansvar for statistikkutvikling på området. Bakgrunn for prosjektet er behovet for å få en bedre kvalitetssikring og et mer brukertilpasset system for rutiner for rapportering, analyse og presentasjon av data for personulykker i den norske fiskeflåten.

Norges Forskningsråd (NFR) startet høsten 2002 en dialog med Sjøfartsdirektoratet vedrørende behovet for etablering av hensiktsmessige statistikkverktøy for økt sikkerhet for arbeidstakere i fiskeflåten. Det vises til brev av 30. januar 2003 hvor det fremgår at Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond (FHF) har kommet frem til at det er ønskelig at det igangsettes et forskningsprosjekt der det i samarbeid med SINTEF tas sikte på å etablere et kvalitetssystem knyttet til personulykker innen fiskeflåten.

NFR ønsket også en kommunikasjon mot prosjektet "Personulykkesstatistikk i norsk skipsfart" (utført i SINTEF) for å sikre gjensidig nytte mellom de to prosjektene. Sjøfartsdirektoratet har stått for denne kommunikasjonen. NFR skulle stille midler til disposisjon for et forskningprosjekt i samarbeid med SINTEF Fiskeri og havbruk, og hvor Sjøfartsdirektoratet skulle stå som prosjektansvarlig.

1.2 Målsetting

Målsetningen med forskningsprosjektet har vært å etablere et kvalitetssystem for statistikkutvikling og analyse av personulykker innen fiskeflåten som tar hensyn til denne gruppens særpreg. Formålet er videre å bruke dette materialet til å øke sikkerheten ved reduksjon i antallet ulykker. Det vil også søkes å finne fram til bedre rutiner og systemer for rapportering og registrering av personulykker for etablering av et egnet system for analyse, formidling og presentasjon av denne type ulykkesdata for de primære brukergrupper og til nytte i det forebyggende sikkerhetsarbeid.

1.3 Hensikten med Sjøfartsdirektoratets ulykkesregistrering

Sjøfartsdirektoratet er det organ som skal føre tilsyn med gjeldende lovverk, arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for sjøfolk, herunder også fiskere. Sjøfartsdirektoratet ønsker å samle ulykkesdata for bruk i tilsyn og oppfølging av sjøfolks sikkerhet, arbeidsmiljø og helse. I det forebyggende HMS arbeidet er ulykkesregistrering og utarbeiding av statistikk et viktig forebyggende verktøy. En statistikk som beskriver næringens problemer best mulig gjør det lettere å identifisere problemområder og å gå inn med målrettet innsats.

Ulykkesregistreringen og påfølgende statistikk bør være på en slik form at den er direkte nyttbar for de ulike aktørene i fiskerinæringen, fra fiskere til instruktører i sikkerhetsopplæringen. Grunnlagsmaterialet bør gjøres tilgjengelig for miljøer og organisasjoner som arbeider målrettet for å øke sikkerheten i fiskeflåten. Det er i denne sammenheng viktig å se på dataløsninger som gir tilgang til utvalgte brukere, uten at dette er i strid med den enkelte registrertes personvern.

2 Beskrivelser og definisjoner

I dette prosjektet er "koder" forhåndsdefinerte svaralternativer ved registrering av informasjon i forbindelse med ulykker. Koder kan være på den enkle formen "ja" "nei", eller kan bestå av lengre lister med forhåndsdefinerte svaralternativer. I Tabell 1 vises et eksempel på dette.

Tabell 1: Eksempler på koder

Hovedkategori informasjon	Informasjonselement	Koder
Persondata	Stilling ombord	Enefisker Skipper Fisker Styrmann Stuert Maskinist Lærling

Noen viktige navneforkortelser:

- PUS** Database for personulykker til sjøs. Alle personskader på norske skip (herunder også fiskefartøy) skal registreres. Registrering foretas på bakgrunn av innsendt kopi av RTV skjema.
- DAMA** Database for ulykker med skade på skip, inklusiv kollisjoner og grunnstøtinger som ikke skader skipet. Registreringen omfatter alle norske yrkesfartøy og utenlandske skip i norske farvann (eksklusiv fritidsbåter).
- RTV 11.01B** Rikstrygdeverkets skjema 11.01B. Rikstrygdeverkets skjema for yrkesskader / -sykdommer. Skjema 11.01B gjelder for alle norske og utenlandske statsborgere som er medlem av folketrygden og ansatt på norske skip (herunder fiskefartøy).
- FGT** Fiskernes Gjensidige Trygdelaag. Dette er et forsikringsselskap/trygdelaag som har spesialisert seg på forsikringer av fiskere.

3 Status for ulykkesrapportering

3.1 Rutiner for rapportering av ulykkesdata fra fiskeri

SINTEF har vært i kontakt med flere institusjoner og personer for å avdekke dagens rutiner for rapportering av ulykkesdata fra fiskeri.

I følge vår oppdragsgiver i Sjøfartsdirektoratet har alle arbeidsulykker som medfører betydelig skade sjøforklaringsplikt, og skal etterforskes av sjøfartsinspektør. De mindre alvorlige ulykkene er inspektørene sjelden involvert i, og der er hoveddelen av personskadene. Rapporteringsplikten av arbeidsulykker følger av forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip, se /1/ i referanselisten, og det er kapteinen/rederiets plikt å rapportere personskader som medfører fratreden eller medisinsk behandling til Sjøfartsdirektoratet. Dette gjøres på skjema RTV 11.01 B for de som omfattes av folketrygden (dvs. de aller fleste fiskere), hvor dette skjemaet altså går til Sjøfartsdirektoratet (og kun en kopi til RTV (Rikstrygdeverket), hvor det lagres svært få opplysninger).

3.1.1 Kontakt med rederier og skippere

Kontakt med ulike rederier og skippere gir inntrykk av at det på mange fiskefartøy ikke er rutine for å rapportere skader ombord til Sjøfartsdirektoratet. Av skader som blir leget om bord, som for eksempel lettere hånd- og fingerskader, blir sjelden rapportert videre. I hovedsak rapporteres bare skader som kan føre til sykemelding, og av mange av disse rapporteres i mange tilfeller kun til forsikringsselskapet.

3.1.2 Sjøfartsinspektøren i Trondheim

I følge sjøfartsinspektør Svein Olsen kan rutinene for rapportering av ulykke til sjøs ofte være for dårlig og tilfeldig. I første omgang er det politi/lensmann og/eller Hovedredningssentralen som blir varslet om ei sjøulykke. Disse skal varsle videre til sjøfartsinspektørene, men det forekommer av og til svikt i disse varslingsrutinene, bl.a. at påbegynte politirapporter om ulykkessaker blir liggende ”arkivert” for videre saksbehandling hos juridisk sakkyndig.

Ved betydelig skader i forbindelse med arbeidsulykker til sjøs er det sjøfartsinspektøren som skal etterforske disse. I tillegg havner mange småsaker hos sjøfartsinspektørene for videre gransking. Disse sitter tross alt inne med den maritime og fiskerikyndige kompetansen som trengs.

Sjøfartsinspektørene legger fortløpende alle innkomne ulykkessaker i forbindelse med yrkesfartøy inn på DAMA-databasen. De som legger inn ulykkesdata på PUS-databasen kan også gå inn på DAMA-databasen og sjekke innkomne saker fra sjøfartsinspektørene. (og: Sjøfartsinspektørene skal sjekke at det er sendt inn RTV-skjema ved personskade på fisker/sjømann).

- For sjøulykke benyttes eget rapport skjema, kalt rapport om sjøulykke. Data herifra samt fra etterforskning registreres i databasen DAMA
- Ved personskade som medfører medisinsk behandling eller fratreden skal ark nr. 3 på RTV-skjema 11.01 B sendes til Sjøfartsdirektoratet. Data basert på dette skjema registreres i PUS.

Sjøfartsinspektøren ønsker aller helst et felles ulykkesregister i Sjøfartsdirektoratet, d.v.s. en sammenslåing av DAMA (forlis/havarier og andre sjøulykker) og PUS (personulykker til sjøs). Forslag til slik løsning er skissert i avsnitt 4.5, se side 19.

3.1.3 Fiskernes Gjensidige Trygdslag (FGT)

FGT har sitt eget skadeskjema som fylles ut av forsikringstaker etter en inntruffet yrkesskade hvor fisker kan ha krav på erstatning (sykefravær, uførhet m.m.) fra forsikringen. Det er tydelig at rederi eller fiskere først og fremst fyller ut det skadeskjema som kan gi økonomisk uttelling, mens standard RTV-skjema som skal gå til Sjøfartsdirektoratet svært ofte uteglemmes!

SINTEF Fiskeri og havbruk har arbeidet med skadedata fra FGT, sammenholdt disse med skadedata fra PUS for perioden 1998-2002 og funnet en betydelig underrapportering av FGT-data videre til Sjøfartsdirektoratet, kapittel 4.2.

Adm. dir. Hilde Wahl Moen viser til møte mellom FGT og representanter fra Sjøfartsdirektoratet for et par år siden, hvor disse ble tilbudt et samarbeid fra FGT med oversending av alle skaderapporter som kommer inn til FGT. Etter dette utspillet har FGT ikke hørt noe mer fra Sjøfartsdirektoratet. FGT er fortsatt positiv til samarbeid for å få en bedre statistikk for personulykker i fiskeri.

3.1.4 Arbeidstilsynet 10. distrikt

Arbeidstilsynet har ansvaret for HMS i havbruk, og herved også rapporter om ulykker i havbruk.

Personulykker i havbruk – hovedgrupper (på sjøsiden):

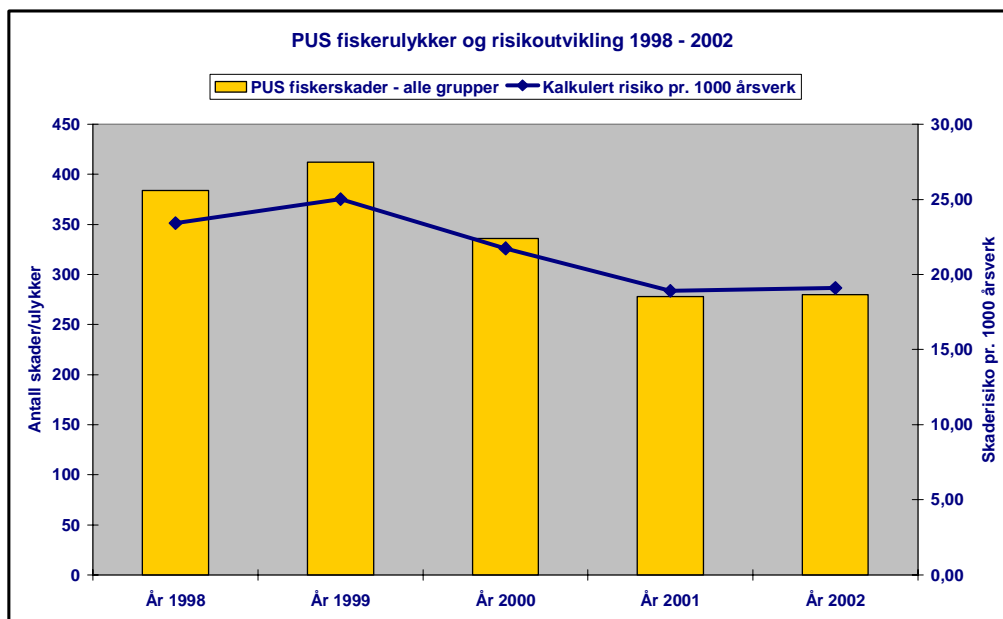
1. Personulykker i forbindelse med arbeid på flytende oppdrettsanlegg (laksoppdrett), inkludert ulykker i forbindelse ved bruk av arbeidsbåter/føringsbåter (Loa < 15 meter).
2. Personulykker som skjer om bord på brønnbåter (Loa > 15 meter) som driver med laksetransport.
3. Personulykker i forbindelse med skjellnæringen, dvs. skjelldyrking og dykking etter villskjell

Her er det store uklarheter for å lage statistikk for havbruksnæringen. Ulykker på brønnbåter, lengde Loa > 15 meter blir rapportert til Sjøfartsdirektoratet, dvs. PUS- register. Ulykker som skjer i oppdrett av fisk og andre marine arter blir registrert som ulykke under fiskeri hos Arbeidstilsynet, men bla. dykkerulykker som skjer under fangst av villskjell, kråkeboller m.v. blir rapport som "andre ulykker" da Direktoratet for arbeidstilsynet sier at dette er fiskeri.

SINTEF Fiskeri og havbruk vurdere det annerledes. Her har to ulykker i 2002 som skjedde under dykking etter kamskjell, blitt registrert som ulykker innenfor havbruk. Arbeidstilsynet i Trøndelag har tatt tak i den ene dykkerulykken og kommet med nye regler for slik yrkesdykking.

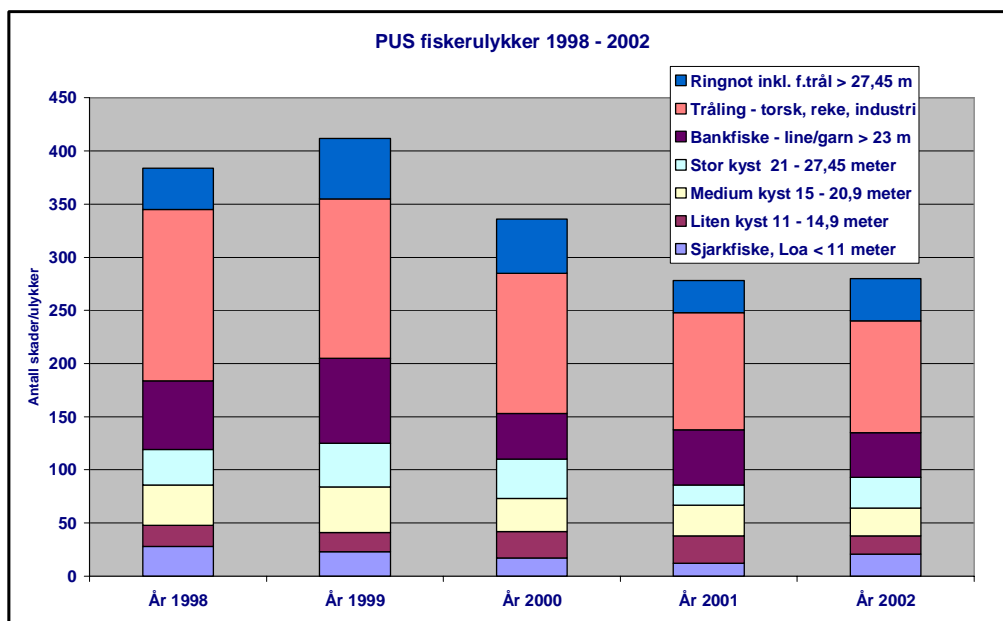
3.2 Nytteverdi av dagens PUS register

Skadedata er innhentet fra Sjøfartsdirektoratets database for personulykker til sjøs (PUS) for 5-årsperioden 1998 - 2002. Samlet ble det oversendt et regneark fra Sjømannsavdelingen i juli mnd. med diverse opplysninger om 1720 skadesaker fra fiske/fangst. En meget tidkrevende gjennomgang, bearbeiding og kvalitetssikring av sakene viste bl.a. at 30 saker ikke hadde med fiskeri å gjøre. Derved sitter vi igjen med 1690 relevante ulykkessaker, hvorav 50 dødsulykker og 1640 personskader, se oppstillinger i Figur 1. For alle sakene ble båtnavn med kjenningssignal og tonnasje sjekket mot andre datakilder for å finne fiskerinumner (fylke og kommune), fartøylengde og driftsformer/-kombinasjoner.



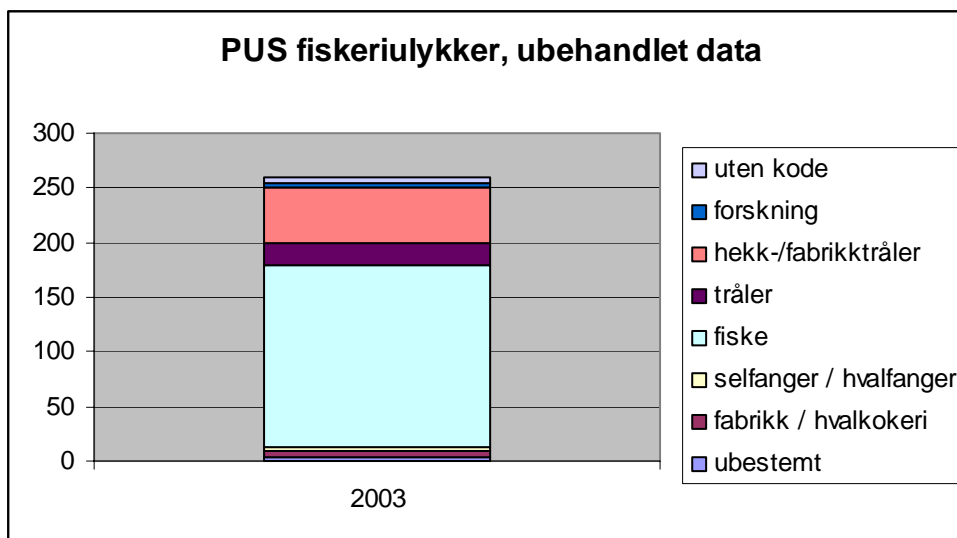
Figur 1: Antall skader og ulykker fordelt på perioden 1990-2002

Figur 1 inneholder to typer informasjon. Den ene er antall skader og ulykker fordelt på årstall. Denne informasjonen ligger lagret i PUS og kan hentes direkte derfra. Den andre informasjonen er kalkulert risiko per 1000 årsverk for samme år. PUS databasen inneholder ikke opplysninger om årsverkstall og "Kalkulert risiko pr. 1000 årsverk" kan ikke beregnes på bakgrunn av data fra PUS. Kalkulert risiko er informasjon som er utarbeidet på bakgrunn av tall fra Fiskeridirektoratet i Bergen, Budsjettnemnda for fiskerinæringen. En mer grundig diskusjon om årsverk og risikovurdering behandles i kapittel 4.1.



Figur 2: Antall skader / ulykker fordelt på fartøytyper og år

Figur 2 viser hvordan antall skader / ulykker er fordelt på ulike fartøytyper i perioden 1998-2002. Den informasjonen som ligger til grunn her er hentet fra PUS, men er så blitt grundig behandlet, både med hensyn til kvalitetssikring av informasjon, endring av koder, samt bearbeiding og supplering. En direkte bruk av data fra PUS gir dette resultatet:



Figur 3: Direkte bruk av informasjon i PUS databasen

Figur 3 viser at kodene som er tilgjengelig i PUS databasen ikke er tilpasset fiskeri. Hele 65 % av hendelsene er kategorisert som hendelser på "fiske", da mer korrekte koder for fartøytype ikke fantes. Nødvendig informasjon for å få tilsvarende detaljerte data som i Figur 2 er heller ikke tilgjengelig for de som registrerer ulykkeshendelsene. SINTEF Fiskeri og havbruk, som har kvalitetssikret og supplert informasjonen, anslår da også at så mye som 80 % av fartøy-/driftsinformasjon i PUS databasen er direkte feil. Dette som følge av at rapporteringsskjemaer ikke etterspør relevant data, mangelfulle koder i PUS, samt at de som gjennomfører registreringen ikke utfører kvalitetssikring av informasjonen.

Dette er bare ett eksempel på at dagens PUS database har begrenset verdi som et verktøy i forebyggende arbeid.

3.3 Sammenholding av ulike databaser for personulykker i på fiskefartøyer

SINTEF har identifisert og samlet inn informasjon om hvilke ulike databaser som anvendes i forbindelse med registrering av personulykker i fiskeriflåten. Denne kartlegging er basert på henvendelse til de ulike parter, samt at noen parter også er direkte intervjuet. Vi mener at det innsamlede materiale gir et godt bilde av de mest relevante databaser, men utelukker ikke at alle relevante data vi har bedt om er blitt mottatt. De dataregistre vi har adressert er oppsummert i vedlegg 1, Tabell 6. I Tabell 7 og Tabell 8 har vi vist hvilken type data det spørres etter i de ulike registre, spesifikt i Tabell 7 og oppsummert på antall like informasjonen i Tabell 8. Denne oppsummeringen tar ikke utgangspunkt i noen spesiell database, men er en frittstående sammenligning. Informasjonen er gruppert i flg. hovedkategorier:

- A. Beskrivelse av fartøyet – data for selve fartøyet
- B. Data om arbeidsgiver/reder – hoveddata for arbeidsgiver
- C. Persondata (skadet person) – diverse personopplysninger om den skadede
- D. Aktivitet før/under ulykkeshendelsen – aktivitet for fartøyet og/eller skadet person
- E. Miljø- og stedsbeskrivelse – værforhold og sted geografisk og lokalt
- F. Ulykkeshendelse, beskrivelse – diverse opplysninger om selve hendelsen
- G. Årsaksbeskrivelse – direkte årsak og i noen tilfeller bakenforliggende årsak
- H. Forebyggende utstyr – om forebyggende utstyr var brukt og hvilket
- I. Konsekvens – hva skaden har resultert i både type, omfang, sykefravær
- J. Utbedrende tiltak – hva ble gjort for å hindre gjentakelse (kort/lang sikt)
- K. Annet – div. opplysninger s.s. fritekstbeskrivelse for å supplere avkryssingsinformasjon

Ser vi på de enkelte kategorier kan flg. oppsummeres:

A. Beskrivelse av fartøyet

Her er det mange opplysninger som er felles for de ulike registre som for eksempel fartøynavn, fartøykategori, størrelse (tonnasje/lengde) og registermerke. I tillegg kreves det i PUS noen tilleggsopplysninger vedr. byggeår, fartsområde og type virksomhet. For DAMA kreves det også en del mer spesifikke opplysninger om bemanningsforhold, sertifikater, loggbøker, tidligere inspeksjoner m.m.

B. Arbeidsgiverdata

Her kreves det kun navn og adresse til rederi samt i et tilfelle hvor båten er forsikret.

C. Persondata for skadet person

Dette er også informasjon som er felles i mange registre som for eksempel navn, kjønn, personnr., bosted og nasjonalitet. I tillegg er det delvis krav om ulike tilleggsinformasjoner, for eksempel stilling, ansettelsesforhold, sivil- / forsørgerstatus.

D. Aktivitetsbeskrivelse

Det er få krav til beskrivelse av hvilken aktivitet den skadede bedrev før/under skaden. Det er kun i RTV-skjemaet og for PUS-registrering det kreves informasjon av denne type. Da PUS er basert på opplysninger som gies i RTV-skjemaet virker det noe underlig at det kreves mer detaljert informasjon for registrering i PUS enn det som i utgangspunktet forlanges i RTV-skjemaet. Dog er RTV-skjemaet basert på fri tekst slik at hvis denne er utførlig vil det trolig ut fra denne kunne avledes informasjon som kan tilfredsstille en del av kravene i PUS.

E. Miljø- / stedsbeskrivelse

Her er det 2 kategorier informasjon som synes å være felles for flere registre: Sted/posisjon skipet var i da ulykken skjedde og værforhold (vind, sjø). Ellers kreves det i DAMA en del tileggsopplysninger av mer spesifikk art under denne hovedgruppen.

F. Ulykkeshendelse, beskrivelse

Bildet er her noe mer innfløkt idet en del av denne informasjon både innbefatter selve hendelsen, samt noe om årsak og konsekvens i samme parametere. Grupperingen er derfor ikke nødvendigvis helt klar. De viktigste informasjoner som kreves her er: tidspunkt for hendelsen, kategorisering av ulykken/hendelsen, hvor på båten den fant sted og hvilken type skade som skjedde. Informasjon det spørres etter (i 1 – 2 registre) er: bevegelsesmønster i skadeøyeblikket, utstyr involvert, type redning. I DAMA forlanges det dessuten egne, detaljerte skjema utfylt for de ulike hovedkategorier ulykker som kan inntreffe (kollisjon, kantring, forurensning m.m.)

G. Årsaksbeskrivelse

De fleste registre krever informasjon om årsaksforholdene enten som fritekst eller basert på forhåndsdefinerte koder. En del av de parametere som etterspørres er ofte en kombinasjon av årsak og konsekvens og derfor vanskelig å skille. Vi har også søkt å skille på det som kan kalles primærårsak, som er den observerte årsak, og det vi har kalt sekundærårsak som er den mer bakenforliggende årsak. Dette går ikke helt klart fram av de registre vi har sett på slik at grupperingen i disse kategorier er basert på vår fortolkning.

H. Forebyggende utstyr

Kun et fåtall (2) registre har lagt vekt på å få innhentet denne type informasjon. Dette går primært på om det var tilgjengelig forskriftsmessig verneutstyr og om dette ble anvendt i det ulykken inntraff.

I. Konsekvens

Denne etterspørres på ulike nivåer og er som tidligere nevnt også knyttet opp mot kategori F og G. Primærinformasjon er: Død eller skade, hvilken kroppsdel som ble skadet, hvor omfattende var skaden og hva resulterte skaden i av sykefravær. For DAMA er naturlig nok også skadene på skipet en viktig parameter.

J. Utbedrende tiltak

Vi har også tatt med dette feltet selv om vi ikke fant at dette var forespurt informasjon. Denne type informasjon er imidlertid viktig med tanke på å forhindre lignende ulykker og bør vurderes ved som en del av den informasjon man bør etterstrebe i en eventuell revidering og samkjøring av disse registre.

K. Annet

Vi har også tatt med et felt kalt "Annet" som primært er krav om utfyllende fritekst. Det skal også bemerkes at en del av den informasjon det er bedt om i de øvrige grupper i noen tilfeller også er basert på fritekst.

Det bør også vurderes å gradere viktigheten av informasjon der noe blir gradert som obligatorisk og øvrige informasjon mer etter prinsippet "ønskelig men ikke obligatorisk".

4 Problembeskrivelser

4.1 Beregning av årsverk i fiskeflåten

Fiskeridirektoratet i Bergen, ved Budsjettnemnda for fiskeflåten, utarbeider årlig en lønnsomhetsundersøkelse for fiskeflåten. Denne ligger tilgjengelig på Fiskeridirektoratets web-sider, www.fiskeridir.no.

Budsjettnemnda sier blant annet dette i forordet til undersøkelsen fra 1998:

"Budsjettnemnda for fiskenæringen fremlegger med dette resultater fra lønnsomhetsundersøkelsen for fartøy i størrelsen 8 meter største lengde og over for 1998.

Undersøkelsen omfatter "vanlig godt drevne og vel utstyrte fartøy som brukes til fiske året rundt", og er basert på regnskap fra eiere av et utvalg av slike fartøy."

Budsjettnemnda deler den helårsdrevne delen av fiskeflåten inn i 29 ulike driftsgrupper. Samlet er det 7 driftsgrupper i sjarkflåten, Loa < 12,9 meter, mens det er 10 driftsgrupper i kystfiskeflåten, Loa < 28 meter. For havfiskeflåten opererer Budsjettnemnda med 12 ulike driftsgrupper.

Tabell 2: Tall fra Budsjettnemnda (tabell F1) og SINTEF (kalk. årsverk)

Grp.	Driftsgrupper / fartøygrupper :	DG	Antall fartøy	Antall årsverk	Antall mann	Arbtid /mann	Sysset- setting	Kalk. Årsverk
D01	Garn- og juksafiske. Nord-Norge. 8-12,9 meter st. lengde	S	530	1,4	1,4	2100	742	842
D02	Garn- og juksa. NNorge. 13- 20,9 m	K	186	3,6	3,6	2606	670	943
D03	Snurrevadfiske. NNorge. 8-12,9 m st.l.	S	7	2,1	2,1	2100	15	17
D04	Snurrevadfiske. NNorge. 13 - 20,9 m	K	113	4,6	4,6	2727	520	766
D05	Linefiske. NNorge. 8-12,9 meter st. l	S	187	1,6	1,6	2100	299	340
D06	Linefiske. Nord-Norge. 13 - 20,9 m st.l	K	80	3,4	3,4	2432	272	358
D07	Diverse fiske etter torskeartet fisk m.m. Sør-Norge. 8 - 12,9 m	S	341	1,3	1,3	2100	443	503
D08	Diverse fiske e/torskeartet fisk m.m. Sør-Norge.13 - 20,9 m	K	100	2,6	2,6	2882	260	405
D09	Snurrevadfiske. Nord-Norge. 21 - 27,9 meter st. lengde	K	39	5,9	5,9	2979	230	371
D10	Div. fiske e/torskefisk m.m. Hele landet 21-27,9 m st.l.	K	45	7,1	7,1	3019	320	521
D11	Bankfiske hele landet. 28 meter st. lengde og over	H	58	12,5	23,1	2379	1340	1723
D12	Diverse fiske e/torskeartet fisk m.m. Hele landet > 28 meter	H	11	11,2	15,5	2358	171	217
D13	Ferskfisktrålere/rundfrysetrålere på 250 BRT / 500 TE og over	H	39	13,7	22	2267	858	1051
D14	Torsketrålere m/omb.prod. på 250 BRT / 500 TE og over	H	21	29,3	51,5	2514	1082	1470
D15	Andre trålere og småtrålere. Konsumfiske e/sei, torsk m.m.	H	47	9,8	15,4	2234	724	874
D16	Ren reketråling. Fartøy under 50 BRT / 80 TE, 8- 12,9 m st.l	S	34	1,2	1,2	2100	41	46
D17	Ren reketråling. Fartøy under 50 BRT / 80 TE, Loa>13 meter	K	97	1,5	1,5	1988	146	156
D18	Reketråling m/kombinasjoner. Fartøy< 50 BRT/80 TE, 8-12,9 m st. l.	S	35	1,1	1,1	2100	39	44
D19	Reketrål m/komb. Fartøy < 50 BRT/ 80 TE, 13 m st.l.og over	K	55	2	2	2100	110	125

D20	Rekefrysetrålere som har deltatt i rekefiske ved Grønland	H	9	13,4	23,5	2139	212	245	
D21	Rekefrysetrålere som ikke har deltatt i rekefiske ved Grønland	H	15	11,8	20,7	2061	311	346	
D22	Andre havreketrålere (m/rekekonsesj.) Fartøy over 50 BRT / 80 TE.	H	31	3,6	6,1	1753	189	179	
D23	Trålfiske e/øyepål, tobis, brisling m.m.(Inkl. Nordsjøtrålkonsesjon).	H	54	5,7	7,4	2094	400	452	
D24	Notfiske etter sei, sild, makrell, brisling m.m. 8-12,9 m st.l.	S	15	2,9	2,9	2100	44	49	
D25	Notfiske etter sei, sild, makrell, brisling m.m. 13-21,34 m st.l.	K	66	5,3	5,3	2375	350	449	
D26	Notfiske etter sei, sild, makrell, brisling m.m. 21,35 st.l.og over	K	42	6,6	6,6	2230	277	334	
D27	Ringnotsnurpere med tillatt lastekapasitet inntil 7999 hl	H	34	9,1	11,9	2035	405	445	
D28	Ringnot m/lastekap. 8000 hl og over	H	16	9,6	12,7	2079	203	228	
D29	Ringnotsnurpere m/kolmule/flytetrål	H	41	10	18,1	2032	742	815	
SUM	Helårsdrevne fiskeflåte, Loa > 8 meter	29	2348			Antall	mann:	11410	14315

Forklaringer til overskrifter i Tabell 2:

Grp: Budsjettnemndas gruppeinndeling

Driftsgrupper / fartøygrupper: beskrivelse av gruppene.

DG: fordeling på hovedkategori S – sjarkflåten, K – kystfiskeflåten, H – havfiskeflåten.

Antall fartøy: Antall fartøy med Loa. større enn 8 meter som driver helårsfiske.

Antall årsverk: Gjennomsnittlig antall årsverk på fartøy i den enkelte driftsgruppe, anslått av Budsjettnemnda.

Antall mann: Gjennomsnittlig antall mann på fartøy i den enkelte driftsgruppe, anslått av Budsjettnemnda.

Arbtdid/mann: Gjennomsnittlig arbeidstid per mann, anslått av Budsjettnemnda og SINTEF.

Syssetting: Beregnet samlet årsverk for driftsgrupper /fartøygrupper, Budsjettnemnda.

Kalk. Årsverk: Beregnet samlet årsverk for driftsgrupper/fartøygrupper, SINTEF.

I Tabell 2 er tall som ikke direkte er hentet fra lønnsomhetsundersøkelsen, uthevet. Arbeidstid per mann er ikke angitt av Budsjettnemnda for fartøy under 13 meter. Arbeidstiden per mann er av SINTEF anslått til 2100 timer for disse fartøyene, da årsverkstall i fiskeri i snitt ligger høyere enn årsverkstall i landindustri.

For fartøy med lengde under 13 meter er "Antall årsverk" og "Antall mann" (begge størrelser i snitt per fartøy) likt. For fartøy med lengde over 13 meter er "Antall mann" større enn "Antall årsverk". Dette fordi denne delen av flåten benytter utskiftingsmannskap. Her viser størrelsen "Antall årsverk" hvor mange personer som er ombord per tur, mens "Antall mann" viser hvor mange som er involvert i skiftordningen og som i løpet av et år / sesong utfører arbeidsinnsatsen som er gitt av "Arbeidstid per mann".

Budsjettnemnda beregner "Syssetting" (antall årsverk) som produktet av "Antall fartøy" og "Antall mann".

$$\text{Antall fartøy} * \text{Antall mann} = \text{Syssetting}$$

Av Tabell 2 fremkommer det at "Arbeidstid per mann" varierer mellom de ulike driftsgruppene. Kolonnen "Kalkulert årsverk" viser antall årsverk justert til et snitt på 1850 timer (normalårsverk

for industriarbeider på land). "Arbeidstid per mann" divideres med 1850 og resultatet multipliseres med "Sysselsetting".

$$\frac{\text{Arbeidstid per mann}}{1850} * \text{Sysselsetting} = \text{Kalkulert årsverk}$$

SINTEF anbefaler at det benyttes "Kalkulerte årsverk" ved beregning av risiko. Dette er antall årsverk gitt en arbeidstid på 1850 timer på år. De fleste heltidsfiskere jobber mer enn 1850 timer per år, men dette relaterer i det minste antall årsverk til en gitt arbeidsbelastning i form av antall timer. Tallene som ligger til grunn for Budsjettnemndas beregninger er beheftet med flere usikkerhetsmoment, noe som også diskuteres i den årlige lønnsomhetsundersøkelsen.

Årsverkstallene skal i denne sammenheng brukes til å beregne risiko for ulykker / død. I den sammenheng er det viktigste, for en statistisk fremstilling av risiko fra år til år, at samme metode for beregning av årsverk benyttes hvert år.

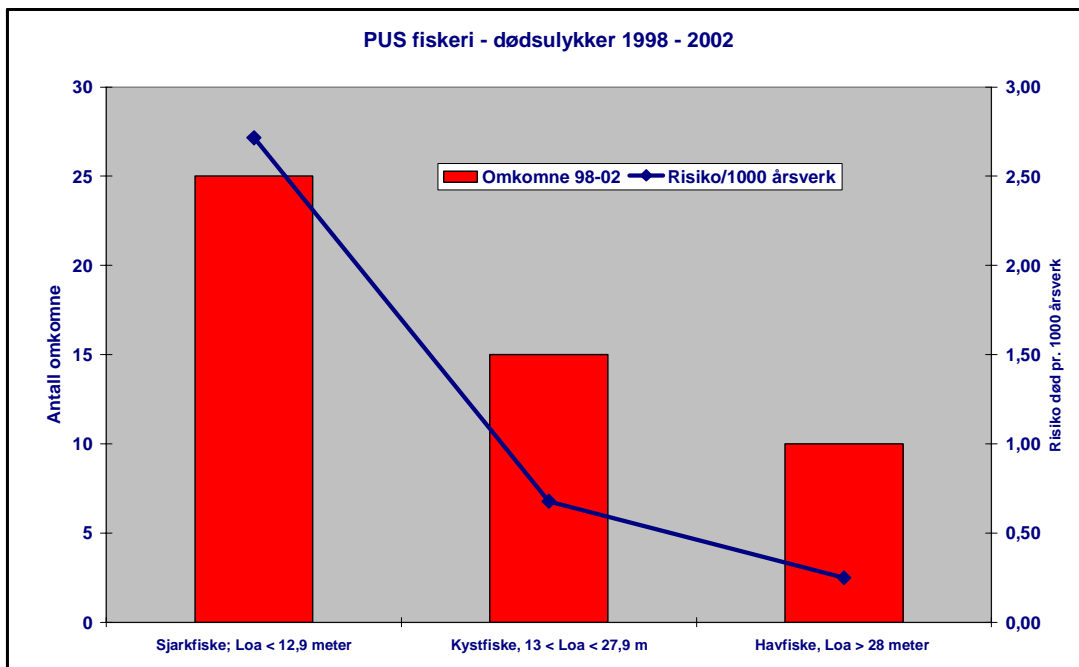
Ved hjelp av årsverkstall fordelt på de ulike driftsgruppene kan en beregne risiko for den enkelte gruppen eller for ulike lengdekategorier, f. eks.:

- Sjøfiske, fartøylengde Loa < 12,9 meter
- Kystfiske, fartøylengde fra 13 til 28 meter
- Havfiske, fartøylengde Loa over 28 meter

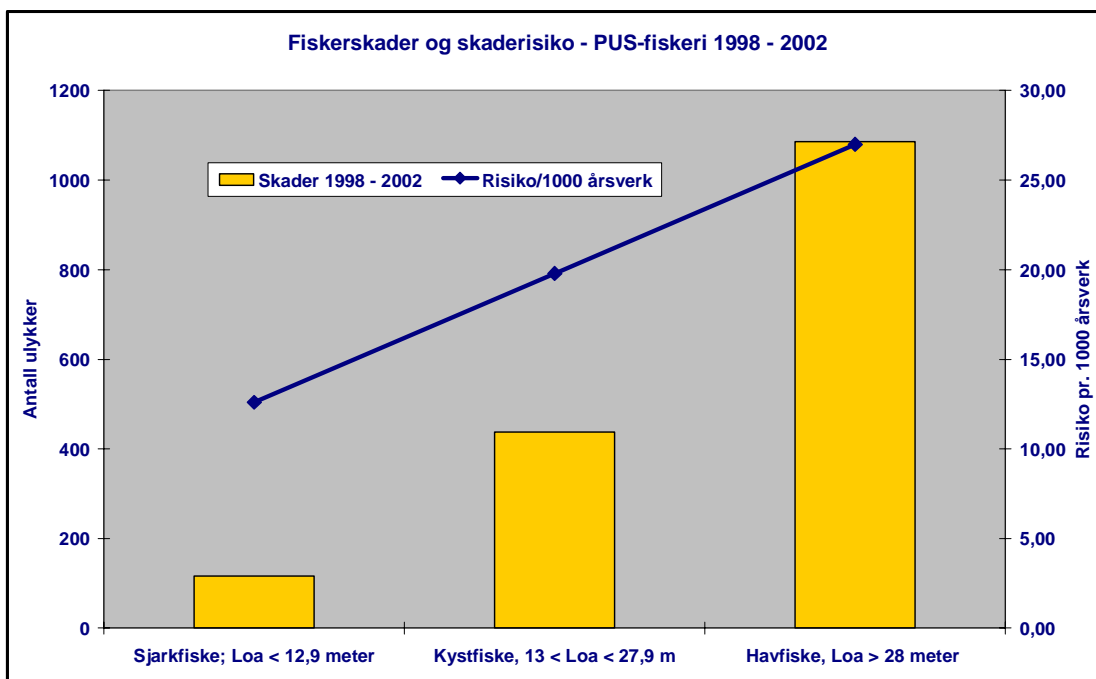
Tabell 3: Fiskerulykker i PUS for perioden 1998-2002

Fartøygrupper – hoved	Årsverk 1998	Reg. ulykker 98-02	Risiko/1000 årsverk
Sjøfiske; Loa < 12,9 meter	1841	141	15,32
Kystfiske, 13 < Loa < 27,9 m	4428	453	20,46
Havfiske, Loa > 28 meter	8046	1096	27,24
Sum ulykker 1998 – 2002	14315	1690	23,61
Fiskerulykker/død registrert i PUS			
Fartøygrupper – hoved	Årsverk 1998	Omkomne 98-02	Risiko/1000 årsverk
Sjøfiske; Loa < 12,9 meter	1841	25	2,72
Kystfiske, 13 < Loa < 27,9 m	4428	15	0,68
Havfiske, Loa > 28 meter	8046	10	0,25
Sum ulykker 1998 – 2002	14315	50	0,70
Alle personskader registrert i PUS			
Fartøygrupper – hoved	Årsverk 1998	Skader 1998-2002	Risiko/1000 årsverk
Sjøfiske; Loa < 12,9 meter	1841	116	12,60
Kystfiske, 13 < Loa < 27,9 m	4428	438	19,78
Havfiske, Loa > 28 meter	8046	1086	26,99
Sum ulykker 1998 – 2002	14315	1640	22,91

Oppstillingen i ovenstående tabeller viser en ulykkesfordeling på tre ulike driftsgrupper etter lengdegrupper, først samlet for alle ulykker og derpå med fordeling på dødsulykker og personskader. Antall omkomne og skader er gitt for en 5-års periode, mens risikotallene relateres til antall årsverk i 1998 og er gitt som gjennomsnitt per år.



Figur 4: Antall omkomne (PUS) og risiko per 1000 årsverk, 1998-2002



Figur 5: Antall skader (PUS) og risiko per 1000 årsverk, 1998-2002

Ut fra dette materialet fremkommer det at sjørfiskerne har høyest risiko m.h.p. dødsulykker, mens havfiskerne er mest utsatt for personskader med ikke dødelig utgang. Kystfiskerne kommer i mellomsjiktet for begge ulykkesgruppene.

Uansett om det er en del under rapportering, spesielt fra de miste båtgruppene, vil dette bli kompensert med for lave årsverk tall for de samme gruppene, da årsverk fra deltidsfiske ikke er medregnet i Tabell 3.

4.2 Underrapportering

Det er kjent at underrapporteringen av ulykker i fiskeri er betydelig. For å få et tall på hvor stor underrapportering det kan være snakk om, er det gjennomført en sammenligning av rapporterte ulykker til PUS og til Fiskernes Gjensidige Trygdslag (FGT). Sammenligningen er begrenset til perioden 1998-2002, Møre og Romsdal fylke.

Tabell 4 viser antall skadedata rapportert til FGT, samt hvor mange av disse som også fantes i PUS. En antar at de sakene som kun er rapportert til FGT (samlet 114), også burde vært rapportert til PUS i henhold til regelverket for rapportering av skader.

Tabell 4: FGT-skadedata for Møre og Romsdal, 1998-2002

Driftsgrupper	Sjarkfiske	Kystfiske	Bankfiske	Trålfiske	Ringnot	MR-sum	%-andel
FGT og PUS	4	5	70	29	4	112	50 %
kun FGT	10	13	66	22	3	114	50 %
Sum FGT	14	18	136	51	7	226	
Ikke rapp. PUS	71 %	72 %	49 %	43 %	43 %	50 %	

Tabell 5 viser totalt antall ulykkesdata i PUS for Møre og Romsdal, uavhengig av rapportering til FGT. Legger en til de ulykkene som kun er rapportert til FGT (samlet 114), får vi ett bilde på hvor mange skadehendelser som minimum skulle vært registrert i PUS, og ut i fra dette er det beregnet en prosentvis underrapportering.

Tabell 5: PUS-skadedata for Møre og Romsdal, 1998-2002

Driftsgrupper	Sjarkfiske	Kystfiske	Bankline	Trålfiske	Ringnot	MR-sum	%-andel
PUS	14	17	149	264	64	508	82 %
kun FGT	10	13	66	22	3	114	18 %
Minimum ulykker MøreRoms.	24	30	215	286	67	622	100 %
Underrapport.	42 %	43 %	31 %	8 %	4 %	18 %	

Anslagsvis 40-50% av flåten i Møre og Romsdal var i den aktuelle perioden forsikret i FGT. Vi kjenner ikke til om samsvar mellom rapportering til andre forsikringsselskap og PUS var bedre eller dårligere for de resterende fartøyene i fylket. Beregningene viser imidlertid en underrapportering til PUS i forhold til FGT på 18 %. Forskjellen i underrapportering for de ulike flåtegruppene har sammenheng med at FGT har større del av markedet i noen flåtegrupper.

4.3 Kobling mot eksisterende database

Det bør søkes mest mulig kompatibilitet med bestående database og de informasjonselement og koder som ligger der. Dog bør ikke hensynet til å ta vare på "gamle" data helt overskygge vesentlige forbedringer.

Foreslåtte endringer har 3 ulike grader av forandring:

- mindre endringer i koder for informasjonselement, tilføyd noen få ekstra koder
- store endringer i koder for informasjonselement, total endring av koder
- innføring av nye informasjonselement

I de tilfeller der det gjøres mindre endringer (f. eks. stilling) vil kompatibilitet oppnåes. Utvidelsen av antall koder er så begrenset at det statistisk har liten betydning.

I de tilfeller der nye informasjonselement innføres er kompatibilitet med gamle data umulig uten at disse suppleres med nødvendig informasjon. Eksempler på dette er fartøylengde, yrkeskode og driftsform. Dette forhold kan likevel ikke brukes som et argument mot å innføre denne informasjonen.

I enkelte tilfeller er det foreslått store endringer i eksisterende kodemateriell. Dersom en har tilgang på gamle og nye databaser og ber om å få antall ulykker fordelt på "Arbeidsoperasjoner, diverse fiske- og fangstoperasjoner" som dekker begge tidsperioder, vil dette gi et forvirrende bilde:

Eksisterende koder: setting / innhaling av trål / not / snurrevad, setting/draging av garn, setting/draging av line, setting/draging av annet redskap, egning, sløyning, bløgging/kapping, arbeid på land med fiskeredskaper, andre uspesifiserte fiske/fangst operasjoner.

Forslag til nye koder: leitefase, settefase, tauefase, snurpefase, drage/halefase, bløgging av fisk, innfrysing av fisk, videreføring av fisk.

SINTEF har gjennom prosjektet mottatt data fra PUS-databasen. Data for en 5-års periode er kvalitetssikret, rettet og supplert med nye data. Dette opprettingsarbeidet viser at opp til 80 % av fartøy-/driftsinformasjon i PUS databasen er direkte feil, ref. kapittel 3.2. Feilene består f. eks. i at fartøy er registrert med feil "fartøytype". Sett i lys av dette må målet om høy kompatibilitet mellom databasene vike for målet om å registrere korrekt og relevant informasjon i fremtiden.

SINTEF vil av samme grunn foreslå at Sjøfartsdirektoratet benytter seg av det kvalitetssikrede materialet når en ny database tar form, og gjennomfører et opprettingsarbeid. På den måten kan Sjøfartsdirektoratet få full nytte av kvalitetssikringen (lengde, fartøytype, fiskeri) som er gjort, og allerede ved start av den nye databasen ha statistisk korrekt materiell fra flere år. På enkelte områder vil det likevel ta lang tid å samle nytt materiell, f. eks. "utstyr involvert, fiske-/fangstutstyr" og informasjon som ikke har blitt undersøkt i prosjektarbeidet.

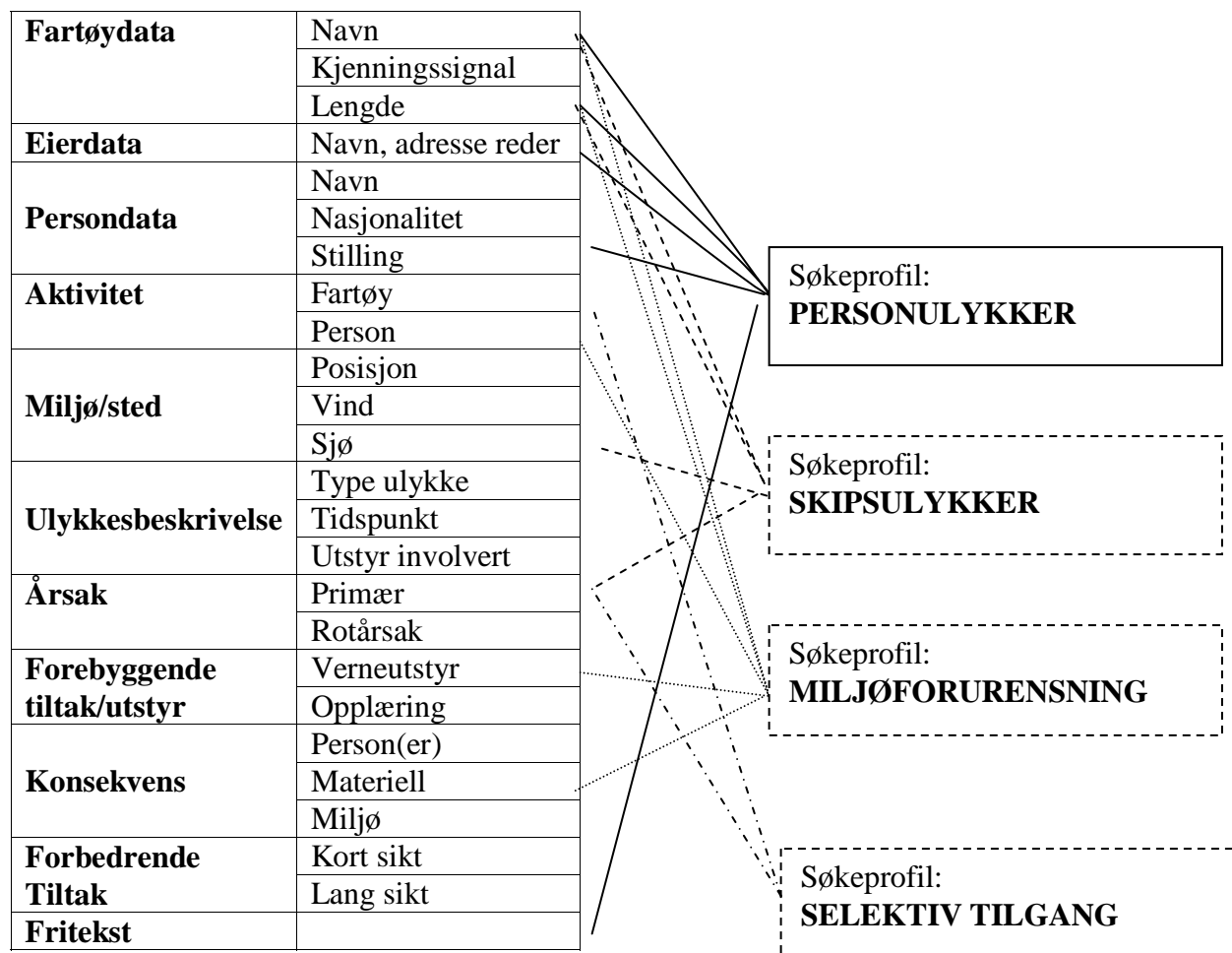
Dersom Sjøfartsdirektoratet velger å gjennomføre en retting bør de også påta seg jobben med å utfylle, rette og oppgradere informasjon som har skjedd / vil skje for perioden 2003 – frem til en ny database og nye registreringsskjema står klar.

4.4 Generelle forhold ved registrering

Basert på en gjennomgang som er gjort av ulike databaser/registre for registrering av data i forbindelse med personulykker i fiskeflåten har vi nedenfor påpekt noen forhold en bør ta hensyn til, samt kommet med noen anbefalinger:

- Man bør søke å samordne mest mulig av den informasjon man ønsker innenfor en etat og ett register (database). Ut fra en samlet database vil det så være enkelt å utføre søk for de selektive data man ønsker å analysere (personulykker, materielle skader, forurensning etc.). Her kan man også gi mulighet for avgrenset tilgang for andre brukere som forsikringsselskaper, redningsetater etc.). Se Figur 6.
- Man bør tilpasse mengden og type informasjon som etterspørres den næring og den kultur som denne næring representerer. Dvs. dette er en næring som i stor grad er representert i praktikere og i mindre grad personer som er vant til å fylle ut skjemaer og svare på kompliserte spørsmålsstillinger.
- Der personvern krever det bør slike data anonymiseres eller gies begrenset tilgang til.

- De fleste informasjonstyper man ønsker å samle inn bør baseres på koder og ikke fritekst. Dette gjør det enklere for brukerne å fylle inn slik informasjon samt at det gjør senere analyser, både statistiske og selektive søk, vesentlig enklere.
- Det bør ikke velges flere koder enn at brukeren orker å bla seg gjennom. For mange koder fører lett til at det blir valgt en kode blant de 5 – 10 første og kan gjøre nyansene mellom ulike koder diffuse. Der det av hensyn til nødvendig detaljering kreves forholdsvis mange koder bør disse grupperes i sammenhørende klasser (2-nivå koder). Dette er langt på vei gjennomført i PUS.
- Det bør legges vekt på at i tillegg til koder er det sterkt anbefalt å gi muligheter for utfyllende fritekst.
- Kravet om informasjon bør graderes med hensyn til viktighet. Det bør tydelig fremgå hva som er obligatorisk og hva som er "kjekt-å-ha".
- Det må klart defineres hvilke hendelser som skal rapporteres og hvilke som ikke skal det.



Figur 6: Struktur samordnet database

4.5 Kobling mellom PUS og DAMA

Dette er data som registreres av Sjøfartsdirektoratet og det bør derfor være både rasjonelt og gjennomførbart å få til en samordning av disse databasene og dette er diskutert nærmere i det følgende. Vi har ikke tatt stilling til behovet for de ulike data som etterspørres, men i noen tilfeller stilt spørsmål ved behovet for data og/eller detaljeringsgrad av data.

De to databasene har som kjent noe ulike behov og dermed profil idet DAMA primært er ment å dekke materielle og miljømessige skader, mens PUS er ment å dekke skader på personer. I noen tilfeller vil en ulykke kunne medføre både materielle og menneskelige skader slik at det for samme basishendelse vil kreves to rapporter til henholdsvis DAMA og PUS, pluss øvrige rapporter vi har identifisert til ulike etater (Rikstrykdeverket, forsikringsselskap etc.).

DAMA er basert på en fellesdel som fylles ut for alle typer ulykker samt en spesifikk del for hver av ulike hovedkategorier ulykker som kollisjon, kantring, forurensning, *personskader* m.m. Her inngår altså personskader som et av flere hovedkategorier ulykker som det skal utfylles et spesifikt skjema for i tillegg til den generelle delen som nevnt. Da de ulike kategorier ulykker krever nokså ulik type informasjon både av bakenforliggende karakter, og selve ulykkeshendelsen, ser vi at det prinsipp som nå anvendes i DAMA synes å være godt begrunnet. Det som kreves utfyllt i DAMA for personskader er imidlertid bare delvis sammenfallende med det som kreves i PUS for de samme typer skader. Det bør derfor være et potensial for å få til en bedre samordning mellom personskadeinformasjonen i DAMA og PUS.

Hvis vi betrakter innholdet i en database som inneholder all informasjon man ønsker å registrere ut fra et samlet behov i DAMA og PUS kan denne struktureres etter et mønster som vist i Figur 6. Her vil man kunne legge inn all informasjon som en sammenhengende samling "records", og avhengig av hva man vil analysere kan man ha forhåndsdefinerte filtre som henter ut de relevante "records" for de ulike behov. Eks.: Vil man analysere personulykker henter filteret ut alle hendelser som er kategorisert som personulykker og de tilhørende informasjonsfelt.

For å legge inn data, vil dette også kunne følge samme mønster så lenge man jobber elektronisk, dvs. skal man rapportere en personskade direkte inn i databasen får man bare fram de aktuelle felter som er definert for denne skadekategori. En slik modell vil være ønskelig for en bruk hvor man vil ha tilgang til PC (reder, sjøfartsinspektør og lignende), men lite relevant for utfylling ombord selv om bruk av PC'er, også med direkte kommunikasjon til land, etter hvert blir mer vanlig. For en stor del av fiskeflåten (mindre båter) vil derimot dette neppe være et realistisk alternativ på noe sikt både i forhold til tilgang på slikt utstyr i seg selv og mulighet for å sende elektronisk fra båten.

I sistnevnte tilfelle vil bruk av skjema fortsatt være det aktuelle. Her kan man tenke seg 2 alternativ:

1. Et skjemaverk som inneholder alle informasjonsfelt, men der det klart går fram hva som skal utfylles for ulike typer ulykker. Dette er den modellen som DAMA er basert på.
2. Spesifikke skjema for hovedtyper ulykker der kun de relevante informasjoner er spesifisert. Dette er mer i tråd med det som PUS er basert på. Forskjellen i dag er at det som fylles ut i PUS dels overlapper informasjon i DAMA, dels er inkompatibel med direkte integrasjon med DAMA.

For å gjøre en mulighetsanalyse av sammenkobling mellom de to databaser har vi gjort en detaljert oppstilling av de enkelte informasjonsfelt som etterspørres i de to databasene. Se vedlegg

2. Her har vi strukturert informasjonen etter det viste oppsett i Figur 6. Vi har avkrysset hvilken informasjon som er felles i de to databasene (skyggelagte rekker) og spesifikt anmerket de informasjonsfelt der det bør være mulig å samordne den etterspurte informasjon både mht. type og format.

Noe av denne samordning bør det vær mulig å få til rimelig enkelt mens andre typer informasjon er av mer divergerende art. Et kjennetegn ved de 2 databaser er:

- DAMA er basert på forholdsvis få koder, men mye fritekst informasjon. Den mengde informasjon som etterspørres er forholdsvis omfattende.
- PUS er derimot hovedsakelig basert på kodet informasjon og synes å ha en noe klarere struktur enn DAMA
- DAMA har en generell del som alltid skal utfylles, der det etterspørres en del informasjoner som ikke nødvendigvis er relevant for alle typer personskader
- Definisjonen av hva som skal defineres som personulykke synes ikke klart harmonisert i de 2 databasene. Vi får en forståelse av at det i dag vil rapporteres mer alvorlige skader i DAMA enn det som i alle fall er ønskelig i PUS og som man bør tilstrebe for fiskeflåten

5 Valg av informasjonselement og koder

På bakgrunn av samlet materiale fra ulike databaser, samt lang erfaring med egen registrering av ulykker og utarbeidelse av statistisk materiale, vil det i følgende kapittel argumenteres for hvilken informasjon som bør registreres i PUS databasen. I diskusjonen brukes samme inndeling på informasjonselement som i kapittel 3.3. Referanser til eksisterende informasjon henviser til informasjonselement og koder i dagens PUS database.

Det vil bli kommentert hvorvidt informasjon skal legges inn som koder eller som fritekst. Informasjonselementet vil få anslått en prioritet, 1 – viktig, 3 – lite viktig. Så lenge ikke noe annet står har informasjonen prioritet 1 og anbefales beholdt / innført. Lavere prioritet vil bli kommentert. I noen tilfeller gis koder på to nivå, dette blir kommentert. SINTEF har foreslått noen nye informasjonselement samt endringer i eksisterende koder. For informasjonselement hvor ingen endringer foreslås vil det stå IEF (ingen endringer foreslått).

I vedlegg 3 gis en tilnærmet fullstendig oversikt over informasjonselement i dagens PUS database med eksempler på koder og fritekst. Disse er analysert gjennom prosjektet og SINTEF har kommet med forslag til endringer av koder og har foreslått flere nye informasjonselement. I vedlegg 5 ligger dagens PUS koder.

5.1 Fartøybeskrivelse

Her er det lagt vekt på å få inn fartøybetegnelser som samsvarer med dagens fiskeriaktivitet. Derfor er det foreslått store endringer på kodene til informasjonselement "fartøytype", nivå 2 – fiske- / fangstfartøy. Nødvendigheten av dette er demonstrert i kapittel 3.2 "Nytteverdi av dagens PUS register".

Det er foreslått innført 4 nye informasjonselement. Det viktigste av disse er "fartøylengde" (Loa), som må sies å være helt nødvendig i utarbeidelse av statistisk materiale. Det kan ellers nevnes at informasjonselement "fiskerinummer" vil gjøre det mulig å utarbeide statistikk for fartøygrupper i hvert enkelt fylke. Dette har i mange sammenhenger stor nytteverdi.

Navn på båt	Gis i fritekst. IEF
Fartøytype	Gis i koder på to nivåer. Kodene for nivå 1 fungerer bra. IEF
Fartøytype, fiskefartøy	Eksisterende koder for nivå 2 er mangelfulle og svært dårlige for fiskefartøy. Her er det foreslått nye koder, se vedlegg 3. For å få godt statistisk materiale er det viktig at disse kodene fungerer.
Fartsområde (sertifikat)	Dette er et nytt informasjonselement. Sier hvilke fartsområder fartøyet har sertifikater til å drive i. Kan være nyttig hvis fartøyet befant seg i et område det ikke var sertifisert for. Har prioritet 2. Legges inn med koder.
Brutto reg. tonn	Gis i fritekst. IEF
Lenge (over alt)	Nytt informasjonselement. Fartøyet lengde er en viktig parameter ved utarbeidelse av statistikk. Sammen med informasjonselement "fartøytype" (nivå 2) er dette det viktigste utvalgsriteriet ved sortering på type fartøy / fiskeri.

Byggeår	Gis i fritekst. IEF
Fartsområde	Gis i koder. Har liten relevans for fiskefartøy, kodene passer ikke (snakker ikke om innenriks eller utenriks fiskeri). Prioritet 3.
Virksomhet	Gis i koder. IEF
Kjenningsignal	Gis i fritekst. IEF
Fiskerinummer	Nytt informasjonselement. Gjør det mulig å sortere fartøyene på fylker. Nødvendig dersom en vil utarbeide statistikk for landsdeler eller fylker. Gis i fritekst. Får prioritet 1.
Motorstørrelse	Nytt informasjonselement. Gis i fritekst. Får prioritet 2.

5.2 Arbeidsgiverdata

Her er det foreslått to nye informasjonselement. Flere større fiskebåter drives av egne driftsselskap. En bør vite navnet på evt. driftsselskap i tillegg til rederiets navn. Forsikringsselskap er også nyttig å vite.

Rederiets navn	Gis i fritekst. IEF.
Forsikringsselskap	Nytt informasjonselement. Er nyttig å vite dersom en trenger flere opplysninger. Gis i fritekst.
Driftsselskap	Nytt informasjonselement. I mange tilfeller drives fiskefartøyet av annet selskap enn rederiet. Gis i fritekst.

5.3 Persondata – skadede

Her er det også foreslått noen endringer. Flytting av arbeidskraft over landegrensen gjør at det kan være vanskelig å forutsi hvilke nasjonaliteter som bør stå på en liste til en hver tid, derfor kan FNs koder for nasjonalitet brukes. På skjemaene som fylles ut av skipper kan fritekst brukes. Her er det ikke stor sannsynlighet for feil tolkning av svaret

Det er foreslått tre nye informasjonselement, vi kommenterer her to av dem. "Personnummer" er et informasjonselement som det er noe usikkerhet rundt. På de data vi har fått fra PUS står som oftest personnummer oppført, men personnummer står ikke på listen over PUS – koder. Det er nyttig å ha en unik referanse å knytte persondata til. Her må en selvfølgelig ta hensyn til personvern og bruk av kun fødselsdato vil være et alternativ.

"Yrkeskode" er et annet informasjonselement som vil være meget nyttig. Det oppstår ofte usikkerhet rundt en persons tilknytning til fiskeri, dette fordi det er stor grad av gjennomstrømning på båter. Det har i flere tilfeller også vært diskutert hvorvidt personer faktisk var fiskere, eller om de drev fiske på hobbybasis eller egentlig var havbrukere. Statistisk vil det også være interessant å kunne skille på blad A og blad B fiskere.

Det kunne også vært interessant å registrere fiskeriutdanning, sikkerhetsopplæring og fiskerierfaring, men dette er ikke foreslått tatt inn.

Navn	Gis i fritekst. IEF.
Nasjonalitet	Gis i dag i koder, disse bør være basert på FN's koder.
Bosted - fylke	Nytt informasjonselement. Nyttig dersom en ønsker å lage statistikk for landsdeler / fylker. Gis i koder. Har prioritet 2.
Personnummer	Nytt informasjonselement. Gis i fritekst. Har prioritet 2.
Yrkeskode, hel / deltidsfisker	Nytt informasjonselement. Gis i koder. Nyttig for å skille mellom hel- /deltidsfisker, havbrukere og andre.
Stilling (om bord)	Gis i koder. Her er det foreslått noen nye (enefisker, stuert, fabrikk sjef, lærling) koder i tillegg til de eksisterende.
Tid om bord	Gis i fritekst. IEF. Må defineres tydeligere hva som ligger i begrepet.

5.4 Aktivitetsbeskrivelse ved ulykke, for fartøyet

Her har det vært behov for en grundig gjennomgang og oppdatering for å få til en best mulig og gjenkjennelig aktivitetsbeskrivelse for fiskeri. For informasjonselement "arbeidsoperasjon fartøyet", nivå 2 – diverse fiske- og fangstoperasjoner, er det utarbeidet nye koder som bedre skiller de enkelte aktiviteter fra hverandre. Sammen med informasjonselement "utstyr involvert, fiske- / fangstutstyr" i kapittel 5.6 vil dette gi en detaljert beskrivelse av hendelsen.

I tillegg anbefales informasjonselement "driftsform, redskapstype" innført. Mange fartøy driver med kombinasjoner av fiskerier og karakteristikkene av fartøyet gjennom "fartøystype fiske/fangst" (kapittel 5.1) gir ikke nødvendigvis et korrekt bilde av hvilket fiske som ble bedrevet da ulykkeshendelsen oppstod. Derfor er det nødvendig å spørre hvilket fiskeredskap som ble benyttet på ulykkestidspunktet.

Fartøyet befant seg	Gis i koder. Beskriver type havområde fartøyet befant seg i. IEF.
Fartøyets bevegelse	Gis i koder. Beskriver hovedbevegelse for fartøyet. IEF.
Arbeidsoperasjon fartøyet	Gis i koder. Nivå 1. IEF.
Arbeidsoperasjon fartøyet, diverse fiske- og fangstoperasjoner.	Gis i koder. Nivå 2. Her er det behov for nye koder som er bedre egnet til å beskrive operasjonene. Nye koder er listet opp i vedlegg 3.
Tid i arbeid før ulykke	Gis i fritekst. IEF. Må defineres tydeligere hva som ligger i begrepet.
Lastkondisjon	Nytt informasjonselement. Gis i fritekst. Nyttig tilleggsinformasjon.
Driftsform, redskapstype	Nytt informasjonselement. Nødvendig for å vite type fiskeriaktivitet ved ulykke. Gis i koder.

5.5 Miljø- / stedsbeskrivelse

Det er behov for å få til en bedre stedsbeskrivelse for fiskeri. En må få inn kjente fiskebanker (fiskefelt) og overfartssteder fiskebåtene bruker for eksempel på tur til Svalbard, Island, Grønland og Canada. Norskekysten bør også dekkes bedre enn i dag og her kan det tas utgangspunkt i DAMA sine koder.

Geografisk område	Gis i koder. Her trengs det nye koder som er bedre tilpasset fiskeri. Det kan også anbefales å dele inn i to nivåer. Hvor nivå 1 (den fiskerirelaterte delen) kan være: Norskekysten, fiskebanker, nordområdene, andre havområder.
Geografisk område, nivå 2	Gis i koder. For Norskekysten bør DAMAs koder brukes. I tillegg bør fiskebankene legges inn.
Lengde og breddegrad	Gis i fritekst.
Vindforhold	Gis i koder. IEF.
Sjøforhold	Gis i koder. IEF.

5.6 Beskrivelse av ulykkeshendelse

Her er endringene i helhet knyttet til "utstyr involvert, fiske- / fangstutstyr". Dette informasjonselementet skal beskrive hvilket utstyr personer håndterte da ulykken skjedde. På mange av feltene er denne meget detaljert, f. eks. "fast verktøy" som har underkodene: dreiebenk, smergelskive, boremaskin, sag, høvel, fres. For "fiske/fangstutstyr" er listen så kort at det meste må karakteriseres som "annet uspesifisert". Skal det være noe poeng i å ha en slik inndeling må den være detaljert. Siden fiskefartøy er utrustet med mye utstyr, selve fiskeredskapen og tilhørende dekkmaskineri, blir en detaljert liste lang. I vedlegg 4 ligger en detaljert liste over det mest vanlige utstyr for de ulike fiskeriene.

Dato for hendelse	Gis i fritekst. IEF.
Klokkeslett	Gis i fritekst. IEF.
Skipsulykke	Gis i koder. IEF.
Aktivitet, person	Gis i koder. Kodene her er meget generelle (aktivitet fiske/fangst), og for å beskrive aktiviteten til personen må en se på "Sted" og "Utstyr involvert". IEF.
Sted	Gis i koder. IEF.
Utstyr involvert	Gis i koder. Er på to nivåer. Nivå 1 er grei som den er. IEF.
Utstyr involvert, fiske-/fangstutstyr	Gis i koder. Her må det legges inn mange flere og bedre koder. Se vedlegg 4.

5.7 Årsaksbeskrivelse

Det kan registreres 3 typer ulykker/skader; primær, sekundær og tertiær skadeårsak. Dette er en av de viktigste bestanddelene i skademeldingsskjemaet. Det bør gå klart fram hva årsaken til ulykken/skaden var. Koden uspesifisert bør unngås.

Personulykke Gis i koder. Dette må utredes nærmere, både med hensyn til eksisterende koder, samt om oppbygging av årsaksbeskrivelse fungerer etter hensikten.

Fot / håndfeste Gis i koder. IEF.

Eksempel på inndeling av årsaksforhold

Hendelse	Primær årsak (koder)	Bakenforliggende årsak(er) (koder + beskrivelse)
Fall på dekk med skade	Fall samme nivå	Mye sjøgang, store fartøybevegelser
Klemskade i spill	Klemming	Feil arbeidsutførelse, uforsiktighet
Fall over bord, i sjøen	Fall over bord	Stor sjøgang, lavt rekkeverk, uheldig arbeidsstilling
Kuttskade i finger	Skarp gjenstand	Kniv glapp under sløyning, brukte ikke vernehansker

5.8 Forebyggende utstyr

Det spørres i dag om verneutstyr fantes og om det ble benyttet. En spør også om feil på utstyr. Derimot spørres det ikke om hvilken type verneutstyr, og dermed har informasjonen som etterspørres lav nytteverdi. Derfor er det lagt inn et nytt informasjonselement, "verneutstyr benyttet", hvor det kan krysses av for aktuelt verneutstyr.

I tillegg kan det være aktuelt å registrere om tilstrekkelig opplæring og/eller prosedyrer for utførelse av oppgaven var utført og kjent, men dette er ikke tatt med i denne omgang.

Bruk av verneutstyr Gis i koder. Er på to nivåer, men sier ikke noe om type verneutstyr. IEF.

Verneutstyr benyttet Nytt informasjonselement. Gis i koder. "Multiple choice".

Feil ved verneutstyr Gis i koder. IEF.

Rapport fra verneombud Gis i koder. IEF.

5.9 Konsekvens

Her er det behov for tilføyelser. Eksisterende informasjonselement sier noen om

- konsekvenstype: død, alvorlig skadet, savnet, osv.
- fysisk skade: brudd av overlem, hjernerystelse, åpent sår, osv.
- skadet legemsdel: hode, rygg, kne, osv.

Det sier ikke noe om alvorlighetsgrad i form av å angi varig men, uførhet eller langt sykefravær. Skjemaet skal fylles ut relativt raskt etter ulykken, noe som kan gjøre det vanskelig å anslå alvorlighetsgrad, og vedkommende som fyller ut har mest sannsynlig lite medisinsk utdanning. Det ville likevel vært interessant og fått anslått forventet alvorlighetsgrad. Medisiner / lege bør

kontaktes for å utrede muligheten for å lage en skala 1-5 / 1-10. Eventuelt må andre metoder for kategorisering av alvorlighetsgrad vurderes.

"Type behandling" er et informasjonselement det kan være vanskelig å få riktig svar på. Det kan finnes tilfeller der vedkommende får behandling på sykehus etter at skjemaet er utfylt. "Fratrådt pga. skade" kan også være vanskelig å få riktig. Hvordan skal en definere fratrådt dersom vedkommende settes til annet arbeid? Her trengs det mer enn et ja / nei svar.

Konsekvenstype	Gis i koder. Er på to nivåer. IEF.
Alvorlighetsgrad	Nytt informasjonselement. Her trengs en grundigere utredning.
Fysisk skade	Gis i koder. Er på to nivåer. IEF.
Skadet legemsdel	Gis i koder. Er på to nivåer. IEF.
Type behandling	Gis i koder. IEF.
Fratrådt pga. skade / sykdom	Gis i koder. Her må det utarbeides nye koder, evt. spesifiseres bedre hva som ligger i begrepene. Eksempel på nye koder: nei, ja 1-3 dager, 72 timer eller mer.

5.10 Utbedrende tiltak

Det vil være relevant å registrere hvilke tiltak man har satt i verk for å forhindre lignede ulykke i framtida, både strakstiltak og mer langsiktige tiltak. Sistnevnte krever ofte noe utredning og kan være vanskelig å få registrert før det har gått noe tid. En mulighet er å spørre om risikovurdering er utført etter at ulykken skjedde.

Kortsiktige	Nytt informasjonselement. Gis i fritekst. Prioritet 2.
Langsiktige	Nytt informasjonselement. Gis i fritekst. Prioritet 2.

5.11 Annet

Det bør så langt mulig brukes skjema basert på avkrysningsprinsippet. Dette gjør det enklere å sikre at de nødvendige informasjonen blir registrert og vil være enklere å forholde seg til enn om det skal skrives mesteparten i fri tekst. Det gjør det også enklere å analysere dataene. Samtidig vil man miste en del informasjon for å beskrive ulykken mer nyansert. Dette kan til en viss grad kompenseres ved at man ber om en tilleggs kommentar i fri tekst. Dette gjør det også enklere å sjekke i ettertid at de riktige avkryssninger er gjort.

Annet	Gis i fritekst. IEF.
-------	----------------------

6 Konklusjon og anbefalinger

6.1 Databaseløsning

I det gjennomførte prosjektarbeidet er dagens registre for registrering av personskader og -ulykker i fiskeflåten gjennomgått. Informasjon om dette har blitt innsamlet, systematisert, kategorisert og sammenlignet. Dagens PUS database som opereres av Sjøfartsdirektoratet har blitt spesielt grundig gjennomgått, helt ned på kodenivå for hvert enkelt informasjonselement. Prosjektgruppen har diskutert svakheter, begrensninger og feilkilder. Vi har også sammenholdt den informasjon som samles inn i PUS databasen mot tilsvarende informasjon registrert i DAMA.

Svakheter ved PUS, sett fra fiskerisiden, er at den inneholder mange generelle parametere for sjøfart som ikke er interessante for fiskeri. Databasen er i liten grad skreddersydd for fiskeri. Der det tilsynelatende ser ut som om kodeverket er tilpasset fiskeri er kodene ofte dårlig oppbygd og lite dekkende. Dette må endres dersom Sjøfartsdirektoratets mål med ulykkesregistreringen skal oppfylles.

Ideelt ville en gjerne hatt en egen database for fiskeri og havbruk, da dette er fartøygrupper og sjørettede arbeidsoperasjon som har mange fellestrekk. En slik løsning er mulig å få til selv om det her er to myndighetsområder (Sjøfartsdirektoratet og Direktoratet for Arbeidstilsynet) som har ansvar for hver sin hovedflåte, men dette har aldri vært frontet som noen mulig løsning fra myndighetenes side. I dette prosjektet har derfor en fremtidig felles database mellom sjøfart og fiskeri vært fokuset.

6.2 Informasjonselement og koder

Informasjonselement og tilhørende koder er grundig gått gjennom i kapittel 5, samt vedlegg 3. Det arbeidet som er gjennomført har tatt utgangspunkt i dagens oppbygging. Det er lagt vekt på å bedre eksisterende koder, samt at det er foreslått tilføyd enkelte nye informasjonselement for å bedre databasens reelle nytteverdi.

Alle foreslåtte endringer er ikke ferdig behandlet. Her er det behov for mer utredning og analyser før det er mulig å slutføre arbeidet på en kvalitativ måte. Først når dette er gjennomført kan SINTEF komme med endelige anbefalinger.

7 Videre arbeid

I det utførte prosjektarbeidet er det komme med forslag til endringer av informasjonselement samt tilhørende koder. Dette arbeidet er ikke slutført. Før en kommer med endelige anbefalinger, er det behov for ytterligere evalueringer. Her nevnes behovet for arbeid på stikkordsform:

- definere primære sluttbruker og deres ulike behov
- kartlegge mangel på rapportering til Sjøfartsdirektoratet, omfang og årsak
- detaljeringsgrad av hendelsesbeskrivelse (aktiviteter for person, involvering av utstyr, gradering av skade)
- grundigere vurdering av hvilke informasjonselement med tilhørende koder som gir en best mulig beskrivelse av hendelse
- systemer for innrapportering av skadesaker (skjema og rutiner)
- avklaring av hvilke ulykker som skal rapporteres sentralt og hva som bør rapporteres internt (vernearbeid)
- utarbeide metoder for kvalitetssikring av mottatt informasjon
- samkjøring mot andre nordiske fiskerinasjoner / EU
- forslag til enkel kravspesifikasjon for databaseløsning

Fra et brukersyn (fiskere, rederier, forsikringsselskap, Sjøfartsdirektoratet, forskere) er det en fordel med mest mulig gjenbruk av data og felles rapporteringssystemer. Dette reduserer mengde av data som må innrapporteres, medfører standardisering av data og reduserer muligheten for feil i innrapportering og registrering. Det kan derfor ut fra sikkerhetsfaglige hensyn argumenteres for en felles databaseløsning for DAMA og PUS, samt en samkjøring mot annen innrapportering (forsikringsselskap og Rikstrygdeverket). Første steg mot en samkjøring er en intern vurdering av disse mulighetene i Sjøfartsdirektoratet, samt en diskusjon med forsikringsselskapene. Felles databaseløsning kan derfor først behandles når Sjøfartsdirektoratet har tatt en egen beslutning på at dette er ønskelig. Dette temaet er derfor ikke vektlagt i forslaget til videre arbeid.

Referanseliste

1. **"Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip"**, forskrift nr. 808, datert 2000-08-04, Nærings- og handelsdepartementet (NDH) / Sjøfartsdirektoratet

§ 2-8. Ansvar for varsel og melding om personskade

Rammes arbeidstakeren av arbeidsulykke som har voldt døden eller alvorlig skade, eller dersom døden eller alvorlig skade antas å skyldes arbeidsforholdene eller forholdene for øvrig om bord, skal det straks, og på hurtigste måte, varsles Sjøfartsdirektoratet. Varselet skal inneholde opplysninger om personalia, tilstand, hendelsesforløp og hvilke tiltak som er iverksatt. Er sjømannen brakt i land for medisinsk behandling i utlandet, skal det fremgå hvor vedkommende får behandling og hvilken utenriksstasjon som er varslet.

Ved dødsfall og enhver personskade eller sykdom som antas å skyldes arbeidsulykke, arbeidssituasjonen eller forholdene om bord, skal det dessuten så snart som mulig sendes personskadeblankett i utfylt stand til Sjøfartsdirektoratet. Tilsvarende gjelder ved personskade eller sykdom som påføres under reise til eller fra skipet for rederiets regning, eller under landlov.

- a) For arbeidstaker som omfattes av folketrygdloven 28. februar 1997 nr. 19, sendes melding som nevnt under annet ledd, til Sjøfartsdirektoratet ved bruk av den gjenpart av Rikstrygdeverkets blankett for melding om yrkesskade/personskade som er avsatt for slik bruk.
 - b) For arbeidstaker som ikke omfattes av folketrygdloven, sendes slik melding til Sjøfartsdirektoratet på Sjøfartsdirektoratets særskilte personskadeblankett
2. **"Fiskefartøy og fiskarar, konsesjonar og årlege deltakaradgangar"**, årlig utgivelse fra Fiskeridirektoratet i Bergen
 3. **"Lønnsomhetsundersøkelser for helårsdrevne fiskefartøy 8 meter største lengde og over"**, Budsjettmemnda for fiskerinæringen, årlig utgivelse fra Fiskeridirektoratet.
 4. **Illustrert norsk skipsliste**, del 2 (større fiskefartøy) og del 3 (mindre fiskefartøy < 15 meter), samt web- adresse: <http://www.ship-info.com>
 5. **"En oversikt over norsk statistikk for personulykker til sjøs"**, delrapport på Creole- PUS prosjektet, foreløpig STF- rapport pr. 18-12-2003, av Thale K. Andersen og Hans Torvatn for Marianne Riddervold, Sjøfartsdirektoratet
 6. **"FGT- personulykker i fiskeri perioden 1990 – 2002 med forslag til forebyggende tiltak- Analyser og statistikk basert på FGT's datamateriale"**, SINTEF rapport STF80 F043004, rapport utkast datert 2004-01-22, forfatter Halvard Aasjord.
 7. **"Statistikk for fiskerulykker for 6-års perioden 1998 – 2003. Bearbeidet skadedata fra PUS skaderegister i Sjøfartsdirektoratet"**, SINTEF-rapport under ferdigstilling, H. Aasjord

Vedlegg 1 Sammenholding av ulike databaser

Tabell 6: Oversikt over registre for registrering av person-ulykker på fiskefartøyer

Etat/ Organisasjon	Navn/betegnelse database/skjema	Primær-innhold	Omfang	Hvem rapporterer / når
Sjøfartsdirektoratet	PUS 11.01 b	Database for <i>personulykker</i> til sjøs. Alle personskader på norske skip på basis av rapportering	Alle norsk-registrerte skip. Omfatter ikke fartøyer i havbruksnæringen med Loa < 15 m	Får ark 3 av RTV 11.01B (gjelder alle som omfattes av folketrygden)
	DAMA	Alle ulykker med <i>skade på skip</i> inkl. kollisjoner og grunnstøtinger som ikke skader skipet.	Alle norske yrkesfartøy og utenlandske skip i norske farvann. (ikke fritidsbåter). Også nesten-ulykker. Skal rapportere alle personulykker som har forbindelse med <u>drift</u> av skipet. Personulykker som <u>ikke har forbindelse med drift</u> av skipet skal ikke medtaes.	Sjøfartsinspektør og Sjøfartsdirektoratet på basis av rapportering fra skipsfører/rederi.
Rikstrygdeverket	Skjema 11.01B	Alle yrkesskader/-sykdommer som gjør det nødvendig med medisinsk behandling og/eller medfører at arbeidsuførhet minst går inn i fiskerens neste vakt.	Alle norske og utenlandske statsborgere som er medlem av folketrygden og ansatt på norsk skip.	Skipsfører eller rederi innen 36 timer etter ulykke.
	Skjema 18.35	Registrering av diverse opplysninger om sjøfolk	Norske og utenlandske personer som arbeider på norsk-registrerte skip samt sjømenn bosatt i Norge som jobber på utenlands-registrerte skip.	Arbeidsgiver
Fiskernes Gjensidige Trygdelaag	DAISY	Yrkesskade der fisker kan ha krav på erstatning (sykefravær, uførhet m.m.)	Alle skip tilsluttet denne forsikrings-pool. (Det er ingen formell utveksling av skadedata mellom S.Dir. og FGT)	Arbeidsgiver
Fiskeridirektoratet	-	Merkeregister for fiskefartøyer	Norskregistrerte fiskefartøyer. Inneholder ikke data om hendelser	Reder
Hovedrednings-sentralen	-	Hendelser der hovedrednings-sentralen har vært innkoblet	Forholdsvis overordnet beskrivelse inkludert informasjon om årsak og rednings-forløp	Hovedrednings-sentralen
Rednings-selskapet	-	Oversikt over antall redninger av ulik type	Alle oppdrag der rednings-selskapet har vært engasjert	Rednings-selskapet
Gjensidige/IF	DAISY	Lite info. Nye koder vil bli utarbeidet		

Tabell 7: Oversikt over informasjon i de ulike registre

Aktør/ Informasjon	Rikstrygde- verket 11.01B	Rikstrygde- verket 18.35	FGT (DAISY)	S.Direktoratet (PUS)	S.Direktoratet (DAMA)	Fiskeri- direktoratet	Rednings- selskapet	Hovedredn. s. (SARA)	Gjensidig (DAISY)
A. Fartøybeskrivelse	Navn båt	Navn båt	Navn båt	Navn båt	Navn båt	Navn båt	Anntall	Navn båt	Nye kode
	Fartøy-type	Fartøy-type	Fartøy-type	Fartøy-type	Skipets data	Fiskerinr.	fartøy	Fartøy-type	blir
	Register-merke	Register-merke	Register-merke	Register-merke	Sertifikater	Tonnasje, GT og NT			utarbeide
	Fartsområde	Hvor registrert	Lengde		Logg/dagbøker	Lengde (LL)			
	Tonnasje		Tonnasje	Tonnasje	Bemanning	Bredde			
	Hvor registrert			Byggeår	Kvalifikasjoner	Motor effect			
				Fartsområde	Arbeidstid/vaktsystem	Byggeår			
				Virksomhet	Brann/rednings-øvelser	Byggeår HM			
B. Arbeidsgiver-data	Navn	Navn	Navn reder	Navn reder					
	Adresse	Adresse							
	Forsikrings-selskap								
C. Persondata - skadede	Navn	Navn	Navn	Navn		Navn	Antall	Personalia	Nei
	Bosted	Bosted	Bosted			Bosted	personer		
	Stilling	Nasjonalitet	Person-nr.	Nasjonalitet		Yrkeskategori			
	Ansettelsesforhold	Sivil status	Sivil status	Stilling		Kjønn			
	Inntekt	Ansettelsesforhold	Forsørger-status	Tid ombord		Alder			
			Yrkeskode						
D. Aktivitets-beskrivelse	Gjøremål			Fartøyets bevegelse		Drifts-			
				Arbeidsoperasjon		kombinasjon			
				Aktivitet					
				Tid i arbeid før ulykke					
E. Miljø/steds-beskrivelse	Skipets lokasjon			Geografisk område	Ytre omstendigheter			Værforhold	
	Sjø/vind			Lokalt område	Geografisk område			Posisjon	
				Vindforhold	Posisjon				
				Sjøforhold	Last/lastkondisjon				
F. Ulykkes/hendelses- beskrivelse	Tidspunkt	Skadelige påvirkning	Tidspunkt	Tidspunkt	Tidspunkt		Type	Tidsforløp	Tidspunkt
	Sted ombord/land		Sted	Sted	Sted		redning	Type hendelse	
	Sted ombord		Bevegelses- mønster	Ulykkestype	Type ulykke				
				Utstyr involvert	Detalj-data avhengig				

Aktør/ Informasjon	Rikstrygde- verket 11.01B	Rikstrygde- verket 18.35	FGT (DAISY)	S.Direktoratet (PUS)	S.Direktoratet (DAMA)	Fiskeri- direktoratet	Rednings- selskapet	Hovedredn. s. (SARA)	Gjensidig (DAISY)
					av ulykkestype				
G. Årsaksbeskrivelse	Primærårsak		Ulykkesmekanisme	Primærårsak skade	Årsak			Årsaksforhold	
	Behandling		Skadeårsak	Fysisk skade	Primærskade				
				Fot/håndfeste					
H. Forebyggende utstyr			Personlig verneutstyr	Personlig verneutstyr	Redningsmidler				
			Utstyr sikret	Rapport fra verneombud					
			Fungerte vernet						
I. Konsekvens	Død/skadet	Virkning på arbeidsevne	Død/ufør/skadet	Død/skadet/savnet	Skadebeskrivelse			Redning	Personsk.
	Skadens art		Skadens art	Fysisk skade (se H)				Ressursomfang	
	Skadet kroppsdel		Skadet kroppsdel	Skadet kroppsdel					
	Fraværsdager		Fraværsdager	Type behandling					
			Invaliditet- medisinsk	Sykefravær (Ja/Nei)					
			Invaliditet- erhversmessig						
			Betalt erstatning m.m.						
J. Utbedrende tiltak									
K. Annet	Fritekst hendelses-							Varslingsforløp	
	Beskrivelse							Div. sensitiv info.	

Tabell 8: Rangering informasjon i de ulike registre

Aktør/ Informasjon	Spesifikke data	Rikstrygde- verket 11.01B	Rikstrygde- verket 18.35	FGT (DAISY)	S.Direkt. (PUS)	S.Direkt. (DAMA)	Fiskeri- direct.	Rednings- selskapet	Hovedredn. (SARA)	Gjensidige/IF (DAISY)	Tverr- sum	R e	
A. Fartøys-beskrivelse	Navn båt	X	X	X	X	X	X		X	X	8		
	Fartøy-type	X	X	X	X	X			X	X	7		
	Register-merke	X	X	X	X	X				X	6		
	Fartsområde	X				X					3		
	Tonnasje	X		X	X	X	X				5		
	Hvor registrert	X	X			X					3		
	Lengde			X		X	X				3		
	Byggeår				X						1		
	Fartsområde				X						1		
	Virksomhet				X						1		
	Annet (detaljer vedr. fartøy)						X				1		
	B. Arbeids-giverdata	Navn	X	X	X	X						4	
		Adresse	X	X								2	
Forsikrings-selskap		X									1		
C. Persondata - skadede	Navn	X	X	X	X		X		X		7		
	Nasjonalitet		X		X				X		3		
	Bosted	X	X	X			X		X		5		
	Person-nr.			X					X		2		
	Sivil status		X	X							2		
	Forsørger-status			X							1		
	Yrkeskode			X			X				2		
	Stilling	X			X						2		
	Ansettelsesforhold	X	X								2		
	Annet (alder, kjønn, fartstid)	X				X		X			3		
D. Aktivitets-beskrivelse	Fartøyets bevegelse				X						2		
	Arbeidsoperasjon	X			X						2		
	Aktivitet				X						1		
	Tid i arbeid før ulykke				X						1		
	Annet (driftskombinasjon)						X				1		
E. Miljø/steds-beskrivelse	Geografisk område				X						1		
	Område/posisjon	X			X	X			X		4		

Aktør/ Informasjon	Spesifikke data	Rikstrygde- verket 11.01B	Rikstrygde- verket 18.35	FGT (DAISY)	S.Direkt. (PUS)	S.Direkt. (DAMA)	Fiskeri- direct.	Rednings- selskapet	Hovedredn. (SARA)	Gjensidige/IF (DAISY)	Tverr- sum	R e
	Vindforhold	X			X				X		3	
	Sjøforhold	X			X				X		3	
	Ytre omstendigheter					X					1	
	Lastkondisjon					X					1	
F. Ulykkes/hendelses- beskrivelse	Tidspunkt	X		X	X	X			X	X	6	
	Sted ombord/land	X		X	X	X					4	
	Sted ombord	X									1	
	Bevegelses-mønster			X	X						2	
	Utstyr involvert				X						1	
	Type ulykke				X	X			X		3	
	Type redning	X						X			2	
	Type skade	X			X	X					3	
	Annet (detalj-beskrivelse)					X					1	
G. Årsaksbeskrivelse	Primærårsak skade	X		X	X	X			X		5	
	Rotårsak		X	X	X	X					4	
H. Forebyggende utstyr	Personlig verneutstyr			X	X						2	
	Utstyr sikret			X	X						2	
	Fungerte vernet			X	X						2	
	Redningsmidler					X					1	
I. Konsekvens	Død/skadet/savnet	X		X	X	X				X	5	
	Fysisk skade (se H)	X		X	X					X	4	
	Skadet kroppsdeler	X		X	X						3	
	Type behandling				X						1	
	Sykefravær	X		X	X						3	
	Virkning på arbeidsevne		X	X							2	
	Betalt erstatning m.m.			X							1	
J. Utbedrende tiltak	Kortsiktige										0	
	Langsiktige										0	
K. Annet	Fritekst (diverse)	X							X		2	

H = høy, M = middels, L = lav

Vedlegg 2 Sammenstilling informasjonsfelter i DAMA og PUS

Tabell 9: Sammenstilling av informasjonsfelter i DAMA og PUS

Datakategori	Dataelement	DAMA	Ref. DAMA	PUS	Dagens format	Kommentarer	Potensiale harmonisering
Fartøy-data	Navn	x	A0	x	Fritekst	Navn på fartøy	
	Kjennings-signal	x	A0	x	Fritekst	Kan hentes fra Skipsregisteret	
	IMO-nummer	x	A0		Fritekst		
	Nasjonalitet	x	A1		Fritekst	Bør kunne kodes (DAMA) tilsv. PUS	x
	Hjemsted	x	A1		Fritekst		
	Fartøystype	x	A1	x	Koder	Egen tabell, koder på 2 nivåer	
	Skipets virksomhet			x	Koder	Sjøtransport, fiske/fangst osv.	
	Skipets fartsområde			x	Koder	Innenriks, utenriks osv.	
	Byggested	x	A1		Fritekst		
	Byggeår	x	A1	x	Verdi	Kan hentes fra Skipsregisteret	
	Tonnasje	x	A1		Verdi		
	Fartøysdimensjoner	x	A1		Verdi	Lengde, bredde, dyptgående	
	Materiale (skrog)	x	A1		Fritekst	Bør kunne kodes	
	Framdriftsmaskineri	x	A1		Fritekst	Type, fabrikk, ytelse	
	Informasjon om besiktigelser	x	A1		Fritekst	Diverse informasjon om besiktigelser	
	Sertifikater	x	A1		Avkrysning	Diverse informasjon om sertifikater	
	Logger	x	A1		Avkrysning	Diverse informasjon om logger	
	Bemannning	x	A1		Blandet	Diverse informasjon om bemanning	
	Kvalifikasjoner	x	A1		Fritekst	Diverse informasjon om kvalifikasjoner	
	Arbeidstid/vaktsystem	x	A1		Fritekst	Diverse informasjon om arbeidstid	
Øvelser (brann/redning)	x	A1		Fritekst	Diverse informasjon om utførte øvelser		
Eier-data	Navn eier (reder)	x	A0	x	Fritekst		

Datakategori	Dataelement	DAMA	Ref. DAMA	PUS	Dagens format	Kommentarer	Potensiale harmonisering
	Adresse	x		x	Fritekst	Ikke eksplisitt gitt i nåværende skjema	
Opplysninger vedr. skadet person(er)	Stilling			x	Koder	Koder gitt for besetning	
	Nasjonalitet			x	Koder	Kodeliste gitt i PUS	
	Tid ombord før ulykke			x	Verdi	Antall dager om bord før ulykke	
	Tid i arbeid før ulykke			x	Verdi	Antall timer i arbeid før ulykke	
Aktivitet - skip	Fartøyets bevegelse	x	A0,A8	x	DAMA: Fritekst PUS: Koder	Fase av seilas eller opphold. I DAMA info i innledende skjema samt i A8	x
Aktivitet - person	Aktivitet da ulykke inntraff	x	H	x	Blandet i DAMA, koder i PUS	DAMA fokuserer spesifikt på aktivitet knyttet til evakuering og havaribekjempelse. Det spørres også etter hovedaktivitet om bord . PUS har 2 kodesett for dette: Ett sett kalt <i>Aktivitet</i> (overordnet) og ett sett kalt <i>Arbeidsoperasjon</i> . Sistnevnte er et 2-nivå kodesett der laveste nivå er svært detaljert	x
	Ledelse arbeid	x	H		Fritekst	Ordre til utførelse samt ledelse av arbeidet	
Stedsangivelse	Posisjon skip	x	A9	x	DAMA: Fritekst PUS: Koder	Skipets posisjon ved ulykke både type farvann/sted og geografisk område. I DAMA også havn før/etter ulykke	x
	Sted der ulykke inntraff	x		x	DAMA: Fritekst PUS: Koder	PUS: 2 hovedkategorier, ombord og utenfor fartøyet.	x
Miljø	Vind	x	A8	x	PUS: Koder PUS: Koder	DAMA: Retning og styrke. PUS: Koder styrke (Beaufort?)	x
	Strøm	x	A8		Verdier	DAMA: Retning + styrke	
	Sjø	x	A8	x	Som over	DAMA: Retning og høyde. PUS: Koder for styrke	x
	Dønning	x	A8		Verdier	DAMA: Retning og høyde	
	Nedbør	x	A8		Avkrysning	Ja/Nei (Evt. type)	
	Tåke	x	A8		Avkrysning	Ja/Nei (Evt. type)	
	Isfarvann	x	A8		Avkrysning	Ja/Nei (Evt. type)	
	Lysforhold	x	A8		Avkrysning	Dagslys, mørke, skumring	
	Sikt	x	A8		Verdi	N.mil	
	Overvann	x	A8		Verdi (?)	Ikke spesifisert enhet	

Datakategori	Dataelement	DAMA	Ref. DAMA	PUS	Dagens format	Kommentarer	Potensiale harmonisering
	Lufttemperatur	x	A8		Verdi	C°	
	Sjøvannstemperatur	x	A8			C°	
Ulykkesbeskrivelse	Type ulykke	x	A9	x	DAMA: Fritekst PUS: Koder	Nokså likt mellom DAMA og PUS. I DAMA skal det fylles ut egne skade-skjemaer for noen hovedkategorier ulykke. Her er bare skjema H omtalt. Dette omfatter personer (død, skadet savnet)	x
	Tidspunkt	x	A9	x	Verdier	Dato og klokkeslett	
	Skadekategori	x	A9,H		Koder	DAMA: Hovedkategorier s.s skadet, forgiftet, savnet etc.	
	Skadet kroppsdel			x	Koder	2 sett med koder som synes å dekke mye det samme (skadet legemsdel + fysisk skade)	Bør revideres i PUS
	Utstyr involvert	x	H	x	DAMA: Blandet PUS: Koder	PUS: 2-nivå kodeliste. Laveste nivå svært detaljert. DAMA: Krav til ulike typer info vedr. gass/tanker hvis ulykke omfattet forgiftning	Noe uryddig landskap her
Årsak	Direkte årsak	x	H	x	DAMA: Fritekst PUS: Koder	I DAMA spørres om en rekke spesifikke ulykkesårsaker (forgiftning, helsetilstand) samt et fritekstfelt. I PUS er det angitt en kodeliste som også omfatter ulykker på land (trafikkulykke).	Bør kunne samordne dette på evt. 2 nivåer
	Rotårsak	x	A9		Fritekst	DAMA: Er nevnt som krav i fritekstfelt (se over). (Normalt vanskelig å få informasjon om dette).	
Verneutstyr/forebyggende tiltak	Verneutstyr/tiltak	x	H	x	DAMA: Fritekst PUS: Koder	I DAMA krav til opplysninger om type verneutstyr brukt, sikkerhetsprosedyrer og evt. mangler. I PUS tilsvarende men mer detaljert spesifisert. Også spørsmål om fot/håndfeste i PUS	Noe uryddig landskap her. Rom for harmonisering
Konsekvens (se også Ulykkesbeskrivelse)	Person(er)	x	A9,H	x	DAMA: Fritekst PUS: Koder	Nokså likt i DAMA og PUS for hovedkategorier (død, skadet, savnet). Et nivå 2 i PUS mer detaljert. I PUS også om skadede er fratrudd	x
	Annet	x	A9			I DAMA skal det også anmerkes om konsekvens for skip, miljø, og last	
Tiltak	Type behandling			x	Koder	Hvilken behandling den skadede mottok ombord og/eller i land	
Fritekst		x		?		DAMA: Fritekst for en rekke av informasjonene	

Vedlegg 3 Bearbeidede informasjonselement og koder for PUS

Tabell 10: Bearbejdede informasjonsfelter og koder i PUS

Aktør/ Informasjon	Spesifikke data	Koder	Nivå	Fritekst / koder	Prioritet 1-3	Nytt
A. Fartøybeskrivelse	Navn på båt	Varg		F	1	
	Fartøytype	Tankskip, Tankskip, Kombinertskip, Bulkskip, Stykkgodsskip, Passasjerskip/ferger, Fiske/fangstfartøy, Spesialskip, Spesialskip, Diverse	N1	K	1	
	Fartøytype, fiskefartøy	åpen båt, sjark/liten kyst, medium kyst, stor kyst, bankline, indistri-/nordsjøtrål, torske-trål, reke-tråler, kombi-tråler, ringnot pelagisk, ringnot kolmule, fangstfartøy	N2	K	1	Nye koder
	Fartsområde (sertifikat)	Fjord, kyst, bank I, bank II, havfiske I, havfiskell, isfarvann I, isfarvann II		K	2	N
	Brutto reg. tonn.	14		F	1	
	Lengde (Loa)	10,62		F	1	N
	Byggeår	1982		F	1	
	Fartsområde	Innsjøer og elver, Innenriks, Utenriks, Annet		K	3	
	Virksomhet	Sjøtransport, Fiske/fangst, Boring etter olje/gass, Annen virksomhet		K	1	
	Kjenningsignal	LM9102		F	1	
	Fiskerinummer	T-17-K		F	1	N
	Motorstørrelse			F	2	N
	B. Arbeidsgiver-data	Rederiet navn	Nordenfjeldske Dampskipselskap		F	1
Forsikrings-selskap		Vesta		F	1	N
Driftsselskap		Fiske Management		F	1	N
C. Persondata - skadede	Navn	Halvard Aasjord		F	1	
	Nasjonalitet	Norsk		F	1	
	Bosted - fylke	Sør-Trøndelag		F	2	N
	Personnummer	23065581249		F	2	N
	Yrkeskode	manntallsført fisker A, manntallsført fisker B, annet		K	1	N

Aktør/ Informasjon	Spesifikke data	Koder	Nivå	Fritekst / koder	Prioritet 1-3	Nytt
	Stilling (om bord)	enefisker, skipper, styrmann, fisker, stuert, maskinsjef, maskinassistent, fabrikkarbeider, notbas, fabrikkssjef, lærling,		K	1	Noen nye koder
	Tid om bord	antall dager siden en kom ombord		F	1	
D. Aktivitetsbeskrivelse ved ulykke for fartøyet	Fartøyet befant seg	Åpent havområde, Ytre kystfarvann, Åpent kystfarvann, Trangt kystfarvann, I Havneområde, Kanal, elv, bøyerække e.l., Langs kai, i dokk e.l., I separasjonssone eller aktsomhetsområde, Oljefelt, Fiskefelt, Annet		K	1	
	Fartøyets bevegelse	Underveis, Under fiske, Ved lastebøye, Til ankers, Ved ankomst havn, Under avgang havn, Langs kai, Ved verksted, I boreposisjon, Ved installasjon, I opplag, Annet		K	1	
	Arbeidsoperasjon fartøyet	Rengjøring, Vedlikehold, Fortøyning - ankring, Forbindelse til land/skip, Klargjøring av lastegear/rom, Arbeid/overvåking av laste-/losseoperasjoner, Vaktarbeid, Vedlikehold av maskineri, Diverse fiske- og fangstoperasjoner, Spesielle arbeidsoperasjoner i petroleumsvirksomheten, Dykking, Fritidsaktivitet, Annet, Uspesifisert	N1	K	1	
	Arbeidsoperasjon fartøyet, diverse fiske- og fangstoperasjoner	Leitefase, Settefase, tauetase, snurpetase, drage/halefase, bløgging av fisk, innfrysing av fisk, videreforedling av fisk	N2	K	1	Nye koder
	Tid i arbeid før ulykke	antall timer siden skift begynte		F	1	
	Lastkondisjon	Full bunkerstank, ingen fisk		F	1	N
	Driftsform, redskapstype	juksa, dorg, teine, line, garn, snurrevad, trål, not		K	1	N
E. Miljø/steds-beskrivelse	Geografisk område	Norskekysten, fiskebanker, nordområdene, andre havområder		K	1	Nye koder
	Geografisk område, Norskekysten	Hent koder fra DAMA, fiskebanker		K	1	Nye koder
	Vindforhold	0.0-0.2, 0.3-1.5, 1.6-3.3, 37.2-		K	1	
	Sjøforhold	-0.00, -0.25, -0.50, >14.00		K	1	

Aktør/ Informasjon	Spesifikke data	Koder	Nivå	Fritekst / koder	Prioritet 1-3	Nytt
F. Ulykkes / hendelses-Beskrivelse	Dato for hendelse	26.04.04		F	1	
	Klokkeslett	16:00		F	1	
	Skipsulykke	Kollisjon med fartøy, Kollisjon med borefartøy, Kollisjon med flytende gjenstand, Kontaktskade – kaier - broer etc, Grunnstøtning , Kantring, Stabilitetssvikt uten kantring, Lekkasje, Forurensning, Hardtværskade, Maskinhavari, Brann - eksplosjon maskinrom, Brann - eksplosjon lasteområde, Brann - eksplosjon annet sted, Brann i elektrisk anlegg, Personskade – dødsfall – forgiftning, Ulykker med helikopter, Fartøyet er savnet / forsvunnet, Annen ulykke		K	1	
	Aktivitet, person	I arbeid: Dagmann, Sjøvakt - 2 vakt system, Sjøvakt - 3 vakt system, Fiske/fangst, Dykking, Annet, Uspesifisert På fritid: Ballspill, Fisket – badet – dykket, Annen idrett og mosjonsvirksomhet, Sykling/gange til/fra fartøyet, Annet, Uspesifisert Annet	N1 og N2	K	3	
Sted	OM BORD: Rigg (ikke borerigg), Overbygning utvendig, Dekk, Lasterom, Lastetank, Skuteside (utvendig leder, stilling o.l), Dobbeltbunn, Maskinrom, Fyrrom, Pumperom, Verksted, Bysse/proviantrom, Messe/spiserom/kafeteria, Lugar, Annen uspesifisert innredning, Arbeidsdekk (fiske/fangst), Fabrikkdekk, Shelterdekk, Fryserom, Hoveddekk, Boredekk, Rørdekk, Underdekk, Boretårn, Mudroom, Leider om bord/gangbro, Basket - andre entringsystemer, Helikopterdekk, Moonpool, Dykkerklokke/trykkammer, Annet UTENFOR FARTØYET: Transport i havneområdet, På land ellers, Reise til/fra fartøyet, Hjemme, Om bord i annet fartøy, Lettbåt, Livbåt/redningsflåte, Annet, Uspesifisert		K	1		

Aktør/ Informasjon	Spesifikke data	Koder	Nivå	Fritekst / koder	Prioritet 1-3	Nytt
	Utstyr involvert	Utstyr for last, Skips-/plattformutstyr, Reperasjons-/vedlikehold- og rengjøringsutstyr, Fast verktøy, Mobile verktøymaskiner og håndverktøy, Løfte- og transportutstyr, Fiske/fangstutstyr, Boreutstyr, Utstyr i tilknytning til dykkeoperasjoner, Utstyr for besetningen, Bysse- og pentriutstyr, Maskin- og hovedkomponenter, Systemer for maskin-, hovedkomponenter, Skipssystemer, Annet	N1	K	1	
	Utstyr involvert, Fiske/fangstutstyr	juksa: angler, snøre, div. søkker, juksamaskin, rekkerull, juksahjul, div. bomber	N2	K	1	Nye koder
G. Årsaksbeskrivelse	Personulykke	Varmt / kaldt stoff, Eksplosjon / brann, Giftig / etsende stoff, Stråling, Elektrisitet, Inhalering av kvelende/giftig medium, Fall / hopp til lavere nivå, Fall / hopp til samme nivå, Fall / hopp i sjøen, Truffet av fallende gjenstand, Tråkking / støt / klemming, Løfting bæring håndtering, Skade av/ved behandling av verktøy / redskap, Vold slagsmål, Overfall, Trafikkulykker, Ulykker i sport eller lek, Yrkessykdom, Savnet, Annet, Terrorisme sjørøveri krigshandlinger Behov for mer arbeid		K	1	Ny oppbygging m vurderes
	Fot/håndfeste	Tilfredsstillende, Glatt (oljet, iset, vått), Varmt, Kaldt, Annet		K	1	
H. Forebyggende utstyr	Bruk av verneutstyr	Verneutstyr/sikringstiltak finnes , benyttet/fulgt, ikke benyttet/fulgt, Feil bruk, Brudd på sikringstiltak, Verneutstyr/sikringstiltak finnes ikke , Verneutstyr/sikringstiltak uten betydning for skaden	N1 og N2	K	1	
	Verneutstyr benyttet	vernehansker, vernesko, redningsvest, hjelm, sikkerhetsline, hørselvern, plagg med flyteevne	Multiple choice	K	1	N
	Feil ved verneutstyr	Ja, Nei		K	1	
	Rapport fra verneombud	Ja, Nei, Verneombud ikke valgt ombord		K	1	

Aktør/ Informasjon	Spesifikke data	Koder	Nivå	Fritekst / koder	Prioritet 1-3	Nytt
I. Konsekvens	Konsekvenstype	Død: Dødsulykke/sykdom, Selvmord, Uklart selvmord/ulykke, Uspesifisert, Ikke død: Ulykke/sykdom som ikke har medført døden, Villet egenskade, Alvorlig skade (varig men), Uspesifisert, Savnet: Sannsynlig død, Ikke sannsynlig død, Ingen indikasjon om død/ikke død, Uspesifisert: Uspesifisert	N1 og N2	K	1	
	Alvorlighetsgrad	1-5 eller 1-10. Dette må analyseres grundigere.		K	1	N
	Fysisk skade	Brudd på skallen, Brudd av ryggstøyle og kroppstammens knokler, Brudd av lemmene, Luksasjon uten brudd, Forstuvning / forstrekning av ledd og omgivende muskler, Indre skalleskader, Indre skade bryst buk bekken, Sundring / åpent sår, Overflateskade støt kvesting med intakt hud, Fremmedlegeme innført gjennom naturlig åpning, Forbrenning, Skadelig virkning av kjemiske stoffer, Andre uspesifiserte skader, Psykisk skade	N1	K	1	
	Fysisk skade, brudd av lemmene	Brudd av overlem, Brudd av underlem, Ikke nærmere angitt	N2	K	1	
	Skadet legemsdel	Hode/ansikt, Overkropp, Rygg/nakke, Overlem, Underlem, Annet	N1	K	1	
	Skadet legemsdel, overkropp	Uspesifisert, Hals, Bryst, Mage, Lysken	N2	K	1	
	Type behandling	Ingen behandling, Førstehjelp om bord (ikke av lege), Førstehjelp i land (ikke av lege), Legebehandling om bord, Legebehandling i land (ikke innleggelse), Sykehusopphold i utlandet, Sykehusopphold i Norge, Ikke relevant (ved død), Uspesifisert		K	1	
	Fratrådt pga. skade / sykdom	Ja, Nei. Avklar betydning og innfør flere alternativer.		K	1	
J. Utbedrende tiltak	Kortsiktige			F	2	N
	Langsiktige			F	2	N
K. Annet	Fritekst (diverse)			F	1	

Vedlegg 4 Detaljert liste for informasjonselement "utstyr involvert"

Tabell 11: Detaljert liste over "utstyr involvert"

Redskapstyper	Fiskeredskap, i havet	Maskineri og utstyr på dekk
juksa	Angler Snøre div. søkker	juksamaskin rekkerull juksahjul div. bommer
dorg	angler snøre div. søkker	tromler
teine	teinebur iletau dregg / anker	teinebom teinespill / vinsj
line	angler med forsyn linerygg ile / bøye dregg / anker	linestamp linekort (rull) linespill linesetter egnemaskin linemagasin div. børst-, rense-, splittmaskineri
garn	garnbruk garnstein garnile fløyt dregg/anker	garnspill etterhaler garnrenne garnbinge garnlegger / -greier
snurrevad	not og pose fløytline (telne) notsøkk snurrevadtau	snurrevadvinsj notbinge snurrevadtrommel kombivinsj (not og snurrevad) rekkerull
trål	trålvarp tråldør sveipeliner over- / undersveip fløytline trålgear trålnot trålpose / fiskesekk bobbins (gear)	trålvinsj sveipevinsj gilsevinsj stroppe gilsewire gilsekrok tømmevinsj uthalervinsj trålslipp trålbane trålport m/rull

Redskapstyper Fiskeredskap, i havet

not
snurpenot / ringnot
garnering
flåline
grunnline / blyline
snurpering
ringtamp
snurpeline

I tillegg kommer

- sløye- / bløggekniv
- klepp / hytt

for noen av fiskeriene.

Maskineri og utstyr på dekk

snurpevinsj
blokker, davider
kraftblokk
notlegger
div. tau
fiskepumpe med slanger
notbinge
ringnål
div. vinsjer

Vedlegg 5 Eksisterende informasjonselement og koder i PUS

. NASJONALITET .

AUA Østerrike	GRE Hellas	POL Polen
AUS Australia	HGK Hong Kong	POR Portugal
BEL Belgia	HOL Holland	SPA Spania
BRA Brasil	ICL Island	SWE Sverige
CAN Canada	INA Indonesia	SWI Sveits
CHI Chile	IND India	TAI Taiwan
COS Costa Rica	ITA Italia	USA USA
DEN Danmark	JAM Jamaica	YOG Jugoslavia
FIN Finland	JAP Japan	
FRA Frankrike	MAL Malta	OTH Andre
GBR Storbritannia	NOR Norge	Uspesifisert
GER Tyskland	PHI Filippinene	

. STILLING .

001 Skipsfører	020 Reparatør	039 Plattformsjef
002 Overstyrmann	021 Pumpemann	040 Stabilitetssjef
003 1. styrmann	022 Fyrbøter	041 Teknisk sjef
004 2. styrmann	023 Elektriker	042 Teknisk assistent
005 Enestyrmann	024 Forpleiningssjef	043 Maskinromoperatør
006 Arbeidsleder	025 Forpleiningsassistent	044 Kontrollromoperatør
007 Skipsmekaniker	026 Kokk	045 Boresjef
008 Skipsmekanikerasp.	027 Kokekyndig/dekksmann	046 Borer
009 Matros	028 Byssepersonale	047 Boredekksmann
010 Dekksmann/billettør	029 Servitør	048 Rigger
011 Radiooffiser/telegrafist	030 Tjener	049 Riggerassistent
012 Maskinsjef	031 Altmuligmann	050 Tårnmann
013 1. maskinist	032 Fisker	051 Kranfører
014 2. maskinist	033 Fabrikkarbeider	052 Sveiser
015 Frysemaskinist	034 Trålbass	053 Dykker
016 Maskinpasser/dekksmann	035 Notbass	054 Sykepleier
017 Maskinassistent	036 Skytter	
018 Maskinpasser	037 Fangstmann	060 Annet
019 Motormann	038 Nettmann	Uspesifisert

. TID OM BORD .

Sammenhengende tid om bord før ulykken
(Regnes i dager. Benytt datoen for ansatt fra og fram til ulykkesdato).

XXX Antall dager
Uspesifisert

. DATO FOR HENDELSEN .

Dato = dag/måned/år DD MM YYYY

. KLOKKESLETT .

Hele timer, 1 - 24
dag = 25
natt = 26
uspesifisert =

. TID I ARBEID FØR ULYKKEN SKJEDDE .

(Brukes ved skade i arbeid, under en time sett 00).

XX Antall timer
Uspesifisert

. AKTIVITET .

I arbeid:	På fritid:	Annet:
1.1. Dagmann	2.1 Ballspill (fotball, tennis o.l)	3.1 Annet
1.2 Sjøvakt, 2 vakt system	2.2 Fisket, badet, dykket	
1.3 Sjøvakt, 3 vakt system	2.3 Annen idrett og mosjonsvirksomhet	
1.4 Fiske/fangst	2.4 Sykling/gange til/fra fartøyet	
1.5 Dykking		
1.8 Annet	2.8 Annet	
1. Uspesifisert	2. Uspesifisert	9. Uspesifisert

. STED HVOR ULYKKEN INNTRAFF .

Om bord:

1.01 Rigg (ikke borerigg)	1.18 Shelterdekk
1.02 Overbygning utvendig	1.19 Fryserom
1.03 Dekk	1.20 Hoveddekk
1.04 Lasterom	1.21 Boredekk (drilling floor)
1.05 Lastetank	1.22 Rørdekk (pipedeck)
1.06 Skuteside (utvendig leder, stilling o.l)	1.23 Underdekk (cellardeck/BOP-deck)
1.07 Dobbeltbunn	1.24 Boretårn
1.08 Maskinrom	1.25 Mudroom
1.09 Fyrrom	1.26 Leder om bord/gangbro (catwalk)
1.10 Pumperom	1.27 Basket (heiskurv) - andre entringssystemer
1.11 Verksted	1.28 Helikopterdekk
1.12 Bysse, proviantrum	1.29 Moonpool (sjakt om bord ned i sjøen)
1.13 Messe, spiserom, kafeteria o.l	1.30 Dykkerklokke/trykkammer
1.14 Lugar	

- | | |
|------------------------------------|-----------------|
| 1.15 Annen uspesifisert innredning | 1.80 Annet |
| 1.16 Arbeidsdekk (fiske/fangst) | 1. Uspesifisert |
| 1.17 Fabrikkdekk | |

Utenfor fartøyet:

- | | |
|--|---|
| 2.01 Transport i havneområdet | 2.10 Lettbåt (i forb. med arbeidsoperasjon) |
| 2.02 PÅ land ellers (unntatt hjemme, til/fra fartøyet) | 2.50 Livbåt/redningsflåte |
| 2.03 Reise til/fra fartøyet | 2.80 Annet |
| 2.04 Hjemme | 2. Uspesifisert |
| 2.05 Om bord i annet fartøy | 9. Uspesifisert |

. PERSONULYKKE .

(Vi kan registrere 3 typer ulykker/skader; primær, sekundær og tertier skadeårsak. Dette er en av de viktigste bestanddelene i skademeldingsskjemaet. Det bør gå klart fram hva årsaken til ulykken/skaden var. Koden uspesifisert bør unngås).

Type hendelse i forbindelse med arbeidsulykker og sosiale forhold

- 01 Kontakt med varmt eller kaldt stoff (fast, flytende, gassaktig)
- 02 Eksplosjon, brann
- 03 Kontakt med giftig, etsende stoff (fast, flytende, gassaktig). Innhalering føres til 06.
- 04 Eksponert for stråling (røntgen, radioaktiv, elektromagnetisk)
- 05 Kontakt med elektrisitet (unntatt lyn nedslag som føres til 20)
- 06 Innhalering av kvelende/giftig medium (inkludert mangel på oksygen)
- 07 Fall, hopp til lavere nivå om bord, på land, på kai o.l.
- 08 Fall, hopp til samme nivå om bord, på land, på kai o.l.
- 09 Fall, hopp i sjøen (fra skip, kai, annet fartøy o.l.).
- 10 Truffet av fallende gjenstand som skadete ikke håndterte.
(Omfatter skade av fallende/flyvende gjenstand som skadete ikke løftet, bar eller håndterte på annen måte. Truffet av gjenstander fra eksplosjon og spregning føres til 02. Ulykker under sport, lek føres til 17).
- 11 Tråkking på, støt av eller mot gjenstand, klemming under/mellom gjenstand som skadete ikke håndterte eller er uklart om håndterte. (Omfatter støt, slag, skubbing eller lignende med gjenstand, vrikking av fot, hånd o.l. sammenstøt med person, tråkking på ujevnheter, spiker o.l.).
- 12 Løfting, bæring og/eller annen håndtering som skadete utførte.
(Omfatter skader ved løfting, skyving, rulling eller annen håndtering som skadete utførte).
Brannskader føres til 02.
Kontakt med varmt eller kaldt stoff føres til 01.
Kontakt med giftig, etsende stoff føres til 03.
Kontakt med elektrisitet føres til 05.
Skade ved verktøy, redskap føres til 13.
- 13 Skade av/ved behandling av verktøy, redskap (også motorisert)
- 14 Vold, slagsmål.
- 15 Overfall. (Overfall på skipet/ hele besetningen p.g.a. terrorisme, sjørøveri, krigshandlinger o.l., se kode 80).
- 16 Trafikkulykker på land. (Ulykker i forbindelse med kjøretøy om bord, lasting/lossing føres til 11).
- 17 Ulykker i sport eller lek.
- 18 Yrkessykdom.
- 19 Savnet (og ingen opplysninger om hva som har skjedd).
- 20 Annet.
- 80 Terrorism, sjørøveri, krigshandlinger o.l. (Fysisk eller psykisk skade).

Uspesifisert.

Skipsdata og sjøulykke

. KJENNINGSSIGNAL .

(Dersom kjenningssignal mangler, se Norges Skipsliste eller Skipsregisteret).

. REDERIETS NAVN (adressekode) .

(Adressekoden legges inn automatisk ved inntasting av kjenningssignal)

. FARTØYETS NAVN .

(Dersom fartøyet er registrert i skipsregisteret vil fartøyets navn bli lagt inn automatisk ved inntasting av kjenningssignal).

. FARTØYSTYPE . ([Egen tabell](#))

(Se Norges Skipsliste eller Skipsregisteret.
Dersom fartøyet er registret i skipsregisteret, vil skipstype bli lagt inn automatisk).

. BRUTTO REG. TONN .

(Se Norges Skipsliste eller Skipsregisteret.
Dersom fartøyet er registrert i skipsregisteret vil tonnasje bli lagt inn automatisk).

. BYGGEÅR .

(Se Norges Skipsliste eller Skipsregisteret.
Dersom fartøyet er registrert i Skipsregisteret, vil byggeår bli lagt inn automatisk).

. FARTSOMRÅDE .

- 1 - Innsjøer og elver
- 2 - Innenriks
- 3 - Utenriks

- 4 - Annet

. VIRKSOMHET .

(Sammenholdes med FARTØYSSTYPE dersom vanskelig å kode)

- 1 - Sjøtransport (også supply)
- 2 - Fiske/fangst
- 3 - Boring etter olje/gass (også flotell)
- 4 - Annen virksomhet

- Uspesifisert

. SKIPSULYKKE .

(Skipsulykke er en ulykke som påvirker hele eller større deler av fartøyet)

- 01 Kollisjon med fartøy
- 02 Kollisjon med borefartøy
- 03 Kollisjon med flytende gjenstand (ikke fartøy)

- 04 Kontaktskade, kaier, broer etc
- 05 Grunnstøtning
- 06 Kantring
- 07 Stabilitetssvikt uten kantring
- 08 Lekkasje
- 09 Forurensning
- 10 Hardtværskade
- 11 Maskinhavari
- 12 Brann, eksplosjon maskinrom
- 13 Brann, eksplosjon lasteområde
- 14 Brann eksplosjon annet sted
- 15 Brann i elektrisk anlegg
- 16 Personskade, dødsfall, forgiftning.
- 17 Ulykker med helikopter
- 18 Fartøyet er savnet, forsvunnet
- OT Annen ulykke
- Uspesifisert

. FARTØYET BEFANT SEG .

- 01 Åpent havområde
- 02 Ytre kystfarvann
- 03 Åpent kystfarvann
- 04 Trangt kystfarvann
- 05 I Havneområde
- 06 Kanal, elv, bøyerekke e.l.
- 07 Langs kai, i dokk e.l.
- 08 I separasjonssone eller aktsomhetsområde
- 09 Oljefelt
- OT Annet
- Uspesifisert

. GEOGRAFISK OMRÅDE .

- 01 Østersjøen
- 02 Kattegat og Øresund
- 03 Skagerak
- 03 1 Svenskegrensen - Oslofjorden
- 2 Oslofjorden - Lindesnes
- 04 Norskekysten fra Lindesnes til Trondheim
- 05 Norskekysten fra Trondheim til Kolahalvøya
- 06 Arktis, Norskehavet, Barents- og Nordishavet
- 07 Nordsjøen med tiliggende kyster av England
- 08 Engelske kanal, Irskesjøen
- 09 Biscaya, vestkyst av Frankrike og Spania
- 10 Middelhavet, Suezkanalen
- 11 Nordatlanteren
- 12 Østkyst Nord Amerika til Panama, Karibiske hav
- 13 Sør Atlanteren
- 14 Vestkysten av Afrika
- 15 Østkysten av Sør Amerika
- 16 Vestkysten av Sør Amerika
- 17 Vestkysten av Nord Amerika
- 18 Sørlege Stillehav
- 19 Nordlige Stillehav
- 20 Sør og østkyst av Afrika
- 21 Indiske Hav
- 22 Sør Kina Havet
- 23 Farvann og kystfarvann Australi etc
- 24 Østkyst av Asia m.m
- 25 Antarktis

OT Annet
Uspesifisert

. FARTØYETS BEVEGELSE .

01 Underveis
02 Under fiske
03 Ved lastebøye
04 Til ankers
05 Ved ankomst havn
06 Under avgang havn
07 Langs kai
08 Ved verksted
09 I boreposisjon
10 Ved installasjon
11 I opplag
OT Annet
Uspesifisert

. VINDFORHOLD .

00 0.0 - 0.2 m/s (stille)
01 0.3 - 1.5 m/s (flau vind)
02 1.6 - 3.3 m/s (svak vind)
03 3.4 - 5.4 m/s (lett bris)
04 5.5 - 7.9 m/s (læber bris)
05 8.0 - 10.7 m/s (frisk bris)
06 10.8 - 13.8 m/s (liten kuling)
07 13.9 - 17.1 m/s (stiv kuling)
08 17.2 - 20.7 m/s (sterk kuling)
09 20.8 - 24.4 m/s (liten storm)
10 24.5 - 28.7 m/s (full storm)
11 28.8 - 32.6 m/s (sterk storm)
12 37.2 - m/s (orkan)
Uspesifisert

. SJØFORHOLD .

Må sammenholdes med VINDFORHOLD
dersom intet annet er angitt

0 - 0.00 m (stille)
1 - 0.25 m (småkruset sjø)
2 - 0.50 m (smul sjø)
3 - 1.25 m (svak sjø)
4 - 2.50 m (noe sjø)
5 - 4.00 m (mye sjø)
6 - 6.00 m (høy sjø)
7 - 9.00 m (svakt hav)
8 - 14.00 m (veldig opprørt hav)
9 > 14.00 m (overordntlig opprørt hav)
Uspesifisert

Forhold rundt ulykken

. ARBEIDSOPERASJON .

[01. Rengjøring \(tanker, se 09\)](#)

[02. Vedlikehold \(maskineri, se 08\)](#)

- [03. Fortøyning, ankring](#)
- [04. Forbindelse til land/skip](#)
- [05. Klargjøring av lastegear/rom](#)
- [06. Arbeid/overvåking av laste-/losseoperasjoner](#)
- [07. Vaktarbeid \(ikke last\)](#)
- [08. Vedlikehold av maskineri \(ikke kjele\)](#)
- [09. Rengjøring av tanker etc.](#)
- [10. Arbeid med kjelen](#)
- [11. Proviant, stores bysse](#)
- [12. Redningsøvelser](#)
- [13. Diverse fiske- og fangstoperasjoner](#)
- [14. Spesielle arbeidsoperasjoner i petroleumsvirksomheten](#)
- [20. Dykking](#)
- [50. Fritidsaktivitet](#)
- [80. Annet](#)
- [99. Uspesifisert](#)

Rengjøring (tanker, se 09)

- 01.1 Vasking
- 01.2 Rengjøring med spesielle preparater, kjemikalier o..l
- 01.3 Rydding
- 01.4 Feiing
- 01.5 Spyling med vann
- 01.6 Spyling med spesialpreparat
- 01.8 Annen form for rengjøring/rydding
- 01. Uspesifisert rengjøring

Vedlikehold (maskineri, se 08)

- 02.1 Maling
- 02.2 Smøring (ikke maskineri)
- 02.3 Rustbanking, skraping, børsting
- 02.4 Stålarbeid, sveising
- 02.5 Reparasjon av lastegear (kraner, bommer o.l.) fortøyningsvinsjer, ankerspill etc.
- 02.6 Snekring, tømmermannsarbeid
- 02.7 Reparere, skifte pakninger på luker o.l.
- 02.8 Annet vedlikehold
- 02. Uspesifisert vedlikehold

Fortøyning, ankring

- 03.1 Klargjøring av fortøyningsutstyr
- 03.2 Ut/opp anker
- 03.3 Feste/la gå taubåt
- 03.4 Fortøyning ut
- 03.5 Fortøyning inn
- 03.6 Hive fartøyet til/fra kai, forhaling
- 03.8 Annet arbeid med fortøyning, ankring
- 03. Uspesifisert

Forbindelse til land/skip

- 04.1 Inn/ut gangvei/fallrep
- 04.2 Ut/inn losleider
- 04.3 Ut/inn rampe for bil/truck
- 04.4 Opp/igjen porter i skipssiden
- 04.5 Inn/ut lettboat (livboatmanøver, se 12)
- 04.8 Annen aktivitet angående forbindelse land, skip
- 04. Uspesifisert

Klargjøring av lastegear/rom

- 05.1 På/av luker
- 05.2 Klargjøring av lastegear (kraner, bommer, trucker o.l.)

- 05.3 På/av mellomdekksluker
- 05.4 Kobling av lasteslanger
- 05.5 Klargjøring av lasterom
- 05.6 Klargjøring av lastetanker (rengjøring, se 09)
- 05.8 Annet arbeid vedrørende klargjøring av lastegear/rom
- 05. Uspesifisert

Arbeid/overvåking av laste-/losseoperasjoner

- 06.1 Lasting/lossing
- 06.2 Sikring av last
- 06.3 Overvåking av laste-/losseoperasjoner
- 06.4 Inspeksjon av last
- 06.5 Avlesning av fribord og dypgående
- 06.8 Annet arbeid/overvåking av laste-/losseoperasjoner
- 06. Uspesifisert

Vaktarbeid (ikke last)

- 07.1 Vakt på broen
- 07.2 Vakt på bakken, poppen o.l.
- 07.3 Vakt på dekk
- 07.4 Vakt i maskinen
- 07.8 Annet vaktarbeid
- 07. Uspesifisert

Vedlikehold av maskineri (ikke kjele)

- 08.1 Smøring av maskineri
- 08.2 Stempelsjau, hovedmaskineri
- 08.3 Stempelsjau, hjelpemaskineri
- 08.4 Utskifting av lagre i hovedmotor
- 08.5 Arbeid med elektriske tavler, koblinger o.l.
- 08.8 Annet vedlikehold av maskineri
- 08. Uspesifisert

Rengjøring av tanker etc.

- 09.1 Rengjøring/gassfriing av tanker
- 09.2 Rengjøring av bunkers- og smørøljetanker
- 09.3 Rengjøring av ballasttanker
- 09.4 Rengjøring av ferskvannstanker
- 09.8 Annen rengjøring av tanker, beholdere etc.
- 09. Uspesifisert

Arbeid med kjelen

- 10.0 Kjelesjau
- 10.1 Opptenning av oljefyr og kjele
- 10.8 Annet arbeid med kjeler
- 10. Uspesifisert

Proviant, stores bysse

- 11.1 Om bord/i land stores/proviant/reservedeler
- 11.2 Matlaging
- 11.3 Servering
- 11.4 Arbeid i fryserom for proviant
- 11.8 Annet arbeid med proviant/stores/bysse
- 11. Uspesifisert

Redningsøvelser

- 12.1 Livbåtmanøver
- 12.2 Brannmanøver
- 12.8 Annen redningsøvelse
- 12. Uspesifisert

Diverse fiske- og fangstoperasjoner

- 13.1 Setting/innhaling av trål/not/snurrevad
- 13.2 Setting/dragning av garn
- 13.3 Setting/dragning av line
- 13.4 Setting/dragning av annen redskap
- 13.5 Engning (angning)
- 13.6 Sløyning
- 13.7 Bløgging/kapping
- 13.8 Arbeid på land med fiskeredskap o.l.
- 13. Andre/uspesifiserte fiske/fangstoperasjoner

Spesielle arbeidsoperasjoner i petroleumsvirksomheten

- 14.1 Boring (drilling)
- 14.2 Uttrekking/nedkjøring av borestenger (tripping)
- 14.3 Kelly på/av (Rør for overføring av dreiemome fra rotasjonsbordet til borerørene).
- 14.4 Casing-operasjoner (Casing = stålrør som danner skille mellom borehull og borevæske)
- 14.5 Riser-operasjoner (forbindelsesrør mellom brønnhode og fartøy).
- 14.6 Sementering
- 14.7 Arbeid med boreslamsystemene
- 14.8 Annet borearbeid
- 14. Uspesifisert

Dykking

- 20.0 Dykking

Fritidsaktivitet

- 50.1 Fritidsaktivitet

Annet

- 80.1 Annet arbeid
- 80.2 Løfting/bæring av gjenstand

Uspesifisert

- 99.9 Uspesifisert

. UTSTYR INVOLVERT .

[Utstyr for last](#)

[Skips-/plattformutstyr](#)

[Reperasjons-/vedlikehold- og rengjøringsutstyr](#)

[Fast verktøy](#)

[Mobile verktøymaskiner og håndverktøy](#)

[Løfte- og transportutstyr](#)

[Fiske/fangstutstyr](#)

[Boreutstyr \(petroleumsvirksomheten\)](#)

[Utstyr i tilknytning til dykkeoperasjoner](#)

[Annet, uspesifisert skips-/plattformutstyr](#)

[Utstyr for besetningen](#)

[Bysse- og pentriutstyr](#)

[Maskin- og hovedkomponenter](#)

[Systemer for maskin-, hovedkomponenter](#)

[Skipssystemer](#)

[Annet, uspesifisert](#)

Utstyr for last

- 30.0.0 Luker og porter
- 31.0.0 Dekkskraner, master og bomposter m/bommer, rigg og vinsjer for last
- 32.0.0 Laste-/lossesystem for flytende last
- 33.0.0 Fryse-, kjøle og varmesystem for last
- 34.0.0 Gass-/ventilasjonssystemer for lasterom og tanker
- 38.0.0 Hjelpesystemer og utstyr for last
- 39.0.0 Annet, uspesifisert

Skips-/plattformutstyr

- 40.0.0 Manøvereringsmaskineri og utstyr
- 41.0.0 Navigasjons- og søkeutstyr
- 42.0.0 Kommunikasjonsutstyr
- 43.0.0 Forankring-, fortøyning- og slepeutstyr

Reparasjons-/vedlikehold- og rengjøringsutstyr**Fast verktøy**

- 44.1.1 Dreiebenk
- 44.1.2 Smergelskive
- 44.1.3 Boremaskin
- 44.1.4 Sag
- 44.1.5 Høvel
- 44.1.6 Fres
- 44.1. Annet, uspesifisert fastmontert utstyr

Mobile verktøymaskiner og håndverktøy

- 44.2.1 Rustbankemaskin
- 44.2.2 Boremaskin
- 44.2.3 Motorsag
- 44.2.4 Slipemaskin
- 44.2.5 Malersprøyte
- 44.2.6 Sveise- og skjærebrennerutstyr
- 44.2.7 Tungt håndverktøy, slegge o.l.
- 44.2.8 Lett håndverktøy, tang, hammer, sag, kniv o.l.
- 44.2.9 Andre uspesifiserte mobile verktøymaskiner og håndverktøy
- 44.3.0 Malerutstyr
- 44.3.1 Høytrykkspyler
- 44.3.2 Rengjøringsutstyr
- 44. Annet uspesifisert reparasjons- og vedlikeholdsutstyr

Løfte- og transportutstyr

- 45.0.0 Løfte- og transportutstyr for maskinkomponenter

Fiske/fangstutstyr

- 46.1.1 Tråldører/bobbins
- 46.1.2 Trålvinsj/trålsjill
- 46.1.3 Gilsearrangement
- 46.1.4 Garn/linesjill
- 46.1.5 Kraftblokk
- 46.1.6 Fangsredskap
- 46. Annet uspesifisert

Boreutstyr (petroleumsvirksomheten)

- 47.1.1 Tang
- 47.1.2 Spinner
- 47.1.3 Iron Roughneck
- 47.1.4 Elevator
- 47.1.5 Slips
- 47.1.6 Borerør
- 47.1.7 Annet boreutstyr
- 47. Uspesifisert boreutstyr

Utstyr i tilknytning til dykkeoperasjoner

48.0.0

Annet, uspesifisert skips-/plattformutstyr

49.0.0

Utstyr for besetningen

50.0.0 Redningsutstyr

51.0.0 Trapper, ledere, gangbro, dører, vinduer, ventiler o.l.

52.0.0 Møbler, inventar

53.0.0 Ventilasjons-, klima- og oppvarmingsanlegg

54.0.0 Sanitærsystem med avløp

55.0.0 Landgangsutstyr

56. Annet/uspesifisert

Bysse- og pentriutstyr

58.0.0 Proviantanlegg

58.0.1 Vaskeri

58.0.2 Stryke- og tørkeutstyr

58.0.3 Mixmaster

58.0.4 Potetskreller

58.0.5 Frityrkoker

58.0.7 Bysseovn

58. Annet/uspesifisert bysse og pentriutstyr

Maskin- og hovedkomponenter

60.00 Dieselmotorer for fremdrift

61.00 Fremdriftsmaskineri, damp

62.00 Fremdriftsmaskineri, annet

63.00 Transmisjoner og bæreplan

64.00 Kjeler, damp- og gassgeneratorer

65.00 Motoraggregater for elektrisk produksjon

66.00 Motoraggregater for nødelektrisitetsproduksjon

69. Annet, uspesifisert

Systemer for maskin-, hovedkomponenter

70.00 Brennljessystem

71.00 Smørljessystem

72.00 Kjølssystem (for motorer o.l.)

73.00 Trykkluftsystem (start-, arbeids-, og instrumentluft, kompressorer)

74.00 Avgass- og luftinnsugningssystem

75.00 Damp-, kondensat- og matevannsystem

76.00 Destillasjons- og spevannsystem

78.00 Automasjonssystem for maskinanlegg

79. Uspesifisert

Skipssystemer

80.00 Ballast- og lensesystem (pumper)

81.00 Brann- og livbåtalarm

82.00 Lufte- og peilesystem fra tanker til dekk

83.00 Elektrisk fellesanlegg

89. Annet uspesifisert

Annet, uspesifisert

99. Annet, uspesifisert

. FOT/HÅNDFESTE .

- 1 Tilfredsstillende
- 2 Glatt (oljet, iset, vått)
- 3 Varmt
- 4 Kaldt
- 8 Annet
Uspesifisert

. KONSEKVENSTYPE .

Under "ikke død" skal kode 2.5 (alvorlig skade) brukes dersom det framgår at skaden medførte amputasjon/nedsatt syn/hørsel eller andre typer varig men)

Død

- 1.1 Dødsulykke/sykdom
- 1.2 Selvmord
- 1.3 Uklart selvmord/ulykke
1. Uspesifisert

Ikke død

- 2.1 Ulykke/sykdom som ikke har medført døden
- 2.2 Villet egenskade
- 2.3 Alvorlig skade (varig men)
2. Uspesifisert

Savnet

- 3.1 Sannsynlig død
- 3.2 Ikke sannsynlig død
- 3.9 Ingen indikasjon om død/ikke død

Uspesifisert

- 9.9 Uspesifisert

. TYPE BEHANDLING .

Vi skal alltid ha opplysninger om hva slags behandling vedkommende fikk. Ved ulykke hvor flere typer behandling er gitt, f eks førstehjelp om bord og sykehusinnleggelse, bruk kode 6 eller 7, (alltid den mest "alvorlige" behandling).

1. Ingen behandling
2. Førstehjelp om bord (ikke av lege)
3. Førstehjelp i land (ikke av lege)
4. Legebehandling om bord
5. Legebehandling i land (ikke innleggelse)
6. Sykehusopphold i utlandet
7. Sykehusopphold i Norge
8. Ikke relevant (ved død)
Uspesifisert

. FRATRÅDT P.G.A SKADE/SYKDOM .

- J. Ja (også ved død)
- N. Nei
Uspesifisert

. BRUK AV VERNEUTSTYR .

Verneutstyr/sikringstiltak finnes (påbudt)

- 1.1 Verneutstyr/sikringstiltak benyttet/fulgt
- 1.2 Verneutstyr/sikringstiltak ikke benyttet/fulgt
- 1.3 Feil bruk av verneutstyr/sikringstiltak
- 1.4 Brudd på sikringstiltak

Verneutstyr/sikringstiltak finnes ikke

2.1 Verneutstyr/sikringstiltak finnes ikke

Verneutstyr/sikringstiltak uten betydning for skaden

3.1 Verneutstyr/sikringstiltak uten betydning for skaden

Uspesifisert

Uspesifisert

. FEIL VED VERNEUTSTYR .

J. Ja

N. Nei

Uspesifisert

. RAPPORT FRA VERNEOMBUDET .

J Ja

N Nei

V Verneombud ikke valgt om bord

Uspesifisert

Skader

. FYSISK SKADE .

Dette er et av de viktigste datafeltene og må kodes så nøyaktig som mulig. Merk at det er plass til to koder, den primære og eventuelt den sekundære fysiske skade.

Brudd på skallen

138.1 Brudd av skallens tak og basis

138.2 Brudd av ansiktets knokler

138. Ikke nærmere angitt

Brudd av ryggstøyle og kroppstammens knokler

139.1 Brudd og bruddluksasjon av ryggstøyle

139.2 Brudd av ribbe, brystbein, strupehode, bekkenbein

139.3 Kragebensbrudd

139. Ikke nærmere angitt

Brudd av lemmene

140.1 Brudd av overlem

140.2 Brudd av underlem

140. Ikke nærmere angitt

Luksasjon (ute av ledd) uten brudd

141.1 Luksasjon (ute av ledd)

Forstuvning, forstrekning av ledd og omgivende muskler

142.1 Overlem

142.2 Underlem

142.3 Rygg, nakke

142.4 Kink

142. Ikke nærmere angitt

Indre skalleskader

143.1 Hjernerystelse

- 143.2 Annet
- 143. Ikke nærmere angitt

Indre skade bryst, buk bekken

- 144.1 Indre skade av bryst, buk, bekken

Sundring, åpent sår

- 145.1 Hode, hals, kropp
- 145.2 Overlem
- 145.3 underlem
- 145. Ikke nærmere angitt

Overflateskade, støt, kvesting med intakt hud

- 146.1 Overflateskade, støt, kvesting med intakt hud

Fremmedlegeme innført gjennom naturlig åpning

- 147.1 Fremmedlegeme innført gjennom naturlig åpning (f.eks. splinter, rusk i øyet)

Forbrenning

- 148.1 Hode, hals, kropp
- 148.2 Overlem
- 148.3 Underlem
- 148. Ikke nærmere angitt

Skadelig virkning av kjemiske stoffer

- 149.1 Medikamenter
- 149.2 Ikke medisinske stoffer
- 149. Ikke nærmere angitt

Andre uspesifiserte skader

- 150.1 Drukning
- 150.2 Tannskader
- 150.3 Uspesifiserte skader, hals, hode, kropp
- 150.4 Uspesifiserte skader på ryggstøyle, kroppsstammens knokler
- 150.5 Uspesifiserte skader på underlem
- 150.6 Uspesifiserte skader på overlem
- 150. Annet, uspesifisert

Psykisk skade

- 155.1 Psykisk skade (hvor dette framgår klart og det ikke er oppgitt noen fysisk skade)

Skadet legemsdel

. SKADET LEGEMSDEL .

hode/ansikt:	Overkropp:	Rygg/nakke:
161. Uspesifisert	162. Uspesifisert	163. Uspesifisert
161.1 Hode	162.1 Hals	163.1 Nakke
161.2 Ansikt	162.2 Bryst	163.2 Rygg
161.3 Øyet	162.3 Mage	163.3 Halebenet
161.4 Tenner	162.4 Lysken	
161.5 Nese		
Overlem:	Underlem:	Annet:
164. Uspesifisert	165. Uspesifisert	199.9 Kroppen forøvrig
164.1 Skulder	165.1 Hofte	
164.2 Overarm	165.2 Lår	

164.3 Albue
 164.4 Underarm
 164.5 Håndledd
 164.6 Hånd
 164.7 Finger

165.3 Kne
 165.4 Legg
 165.5 Ankel
 165.6 Fot
 165.7 Tær

Fartøystyper:

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Tank	Tank	Kombi	Bulk	Stykkogods	Passasjer	Fiske/Fangst	Spesial	Spesial	Diverse
A			Stykkogods / Bulk / Container			Statseide passasjer / patruljeskip		Slepebåt / Berging	Ekspedisjonsfartøy	
B	Animalsk / vegetabilsk olje	Olje	Tank / Malm (O/O)	Vanlig Bulk	Vanlig stykkogods	Passasjer / Cruise	Fabrikkskip / Hvalkokeri	Isbryter	Kabel	Undervannsfartøy
C	LNG	LPG	Tank / Bulk (O/B)	Tre-foredlingsprodukter	Fryse og kjøle	Bilferge	Fangsfartøy / Hvalfanger	Forskning / Værvasking / Oppsyn / Seismisk	Tank-rengjøring	Fritidsfartøy
D	Amoniak	Kjemikalier	Tank / Bulk / Malm (OBO)	Bil	Palle	Jernbaneferge	Fiskefartøy	Forsynings- og hjelpeskip for boreplattformer	Lager	Livbåt
E	Klor	Asfalt	Tank / Stykkogods	Malm	Roll-on / Roll-off	Hotell / Losji Hospital / Misjon Utstilling	Tråler	Fyrskip og forsyningskip	Skole / opplæring	Lekter / Pølsetanker
F	Tanklekter	Vin / vann kjemikalier	Kjemikalie / Bulk	Cement	Container	Kombi passasjer / stykkogods	Hekk- / Fabrikkråler	Los / Redningsfartøy / Sjøbrannsprøyte	Bore	Flytedokk
G	Flytende kjemisk / gass	Fosfor	Tank / Malm / Slurry	Sand	Lekterskip (LASH)		Skjelltråler	Mudderapparat / Sandpumpe		Flyttbare innretninger
H		Svovel	Kjemikalie / Olje	Brønnfartøy		Luftputefartøy	Taretråler	Kranfartøy / Flytekran	Oljevern-fartøy	Flytebro Flytebrygge Pontong Foringslekter
I			Tank / Bulk / Tunglast (Flo-Flo)		Spesialbygd bilskip	Katamaran / Trimaran / Hydrofoil		Verkstedskip	Mindre arbeidsbåt	
K						Små Passasjer / ferge, Lege / Skyss		Andre spesial sandblåser / Dykkerfartøy		Andre flytende konstruksjoner