

Ulykkestatus 2023

Innhold

Oppsummering.....	2
Innledning	2
Avgrensing og presisering.....	2
Antall hendelser	2
Skips og personulykker.....	3
Skipsulykker og fartøyskader.....	5
Forlis	6
Personskader og omkomne	7
Omkomne	8
Miljøskader	8
Risikonivå.....	9
Endring i aktivitetsnivå – antall fartøy og arbeidstimer	9
Antall fartøy.....	9
Økning i nestenulykker – bedring i rapporteringskultur?	10
Hypotesetesting – ulykker og nestenulykker	10
Konklusjon	11

Oppsummering

Sjøfartsdirektoratet registrerer en økning i antallet hendelser i 2023 sammenlignet med 2022. Økningen skyldes utelukkende en økning i nestenulykker. Økningen kan skyldes flere årsaker, og det vil bli lagt frem ulike hypoteser for å undersøke dette. Antall ulykker har derimot gått ned i 2023 sammenlignet med 2022.

I 2023 har vi sett en økning i antall forlis, fra ni forlis i 2022 til 15 forlis i 2023. Videre er det registrert ti omkomne på næringsfartøy i 2023.

Innledning

Dette notatet inneholder informasjon om ulykker på næringsfartøy i 2023. I tillegg benyttes perioden 2018 – 2022 som sammenligningsgrunnlag for trender og utvikling. Det vil fremkomme i hver enkelt figur hvilken av de to tidsseriene som benyttes.

Tabell 1: Beskrivelse og definisjoner

Variabel	Definisjon
Hendelse	Ulykker og nestenulykker
Ulykke	En ulykke hvor det har oppstått en skade på enten person, fartøy, eller miljø, definert etter melde og rapporteringsforskriften
Nestenulykke	En hendelse med potensial til å bli en ulykke, alternativt en mindre alvorlig personskade som har potensial til å bli en mer alvorlig hendelse.
Skipsulykke	En hendelse som involverer skipet (f.eks. kollisjon, brann)
Personulykke / Arbeidsulykke	En ulykke som ikke involverer skade på skipet, men personer ombord på skipet (f.eks. fall, klemskade).
Fartøyskade	Skaden skipet utsettes for i en skipsulykke

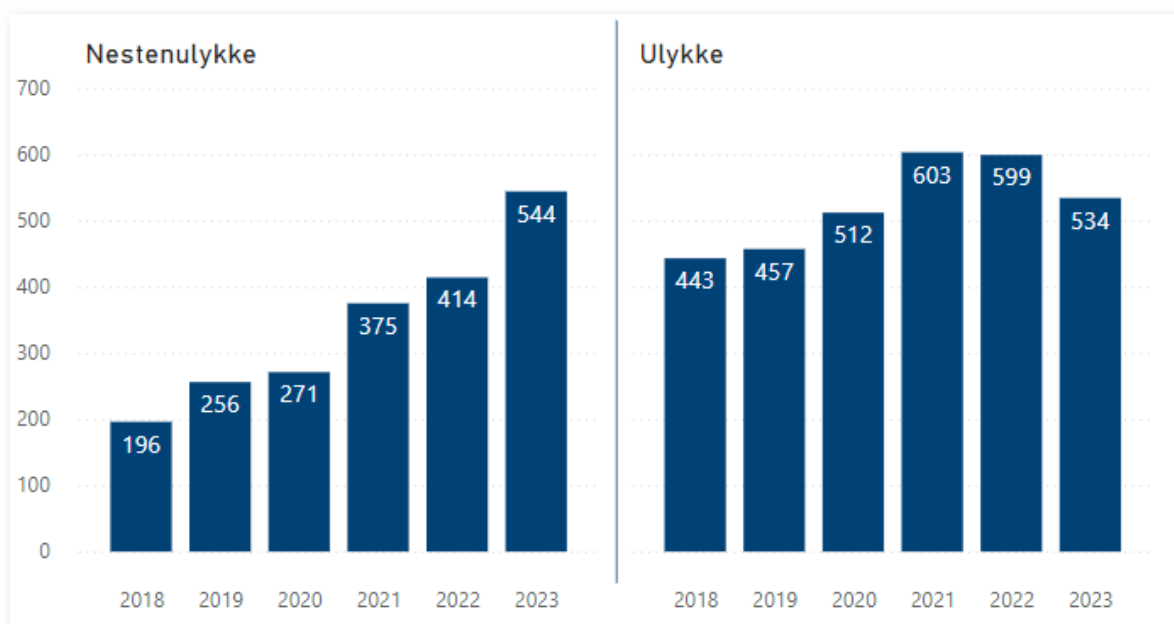
Avgrensning og presisering

Feil på redningsmidler er utelatt fra analysen. Likedan er nestenulykker i stor grad utelatt. Det vil fremkomme i teksten dersom nestenulykker er inkludert.

Både norske og utenlandske fartøy inngår i analysen, men 94 % av fartøyene i utvalget er norske.

Antall hendelser

Det er registrert i alt 1078 hendelser på næringsfartøy i 2023, som fordeler seg tilnærmet 50 % ulykker og 50 % nestenulykker. Det er en økning på om lag 6 % hendelser sammenlignet med 2022. Det er registrert 130 flere nestenulykker enn i 2022, mens det er registrert 65 færre ulykker i 2023 sammenlignet med 2022. Dette bildet er oppsummert i figur 1.

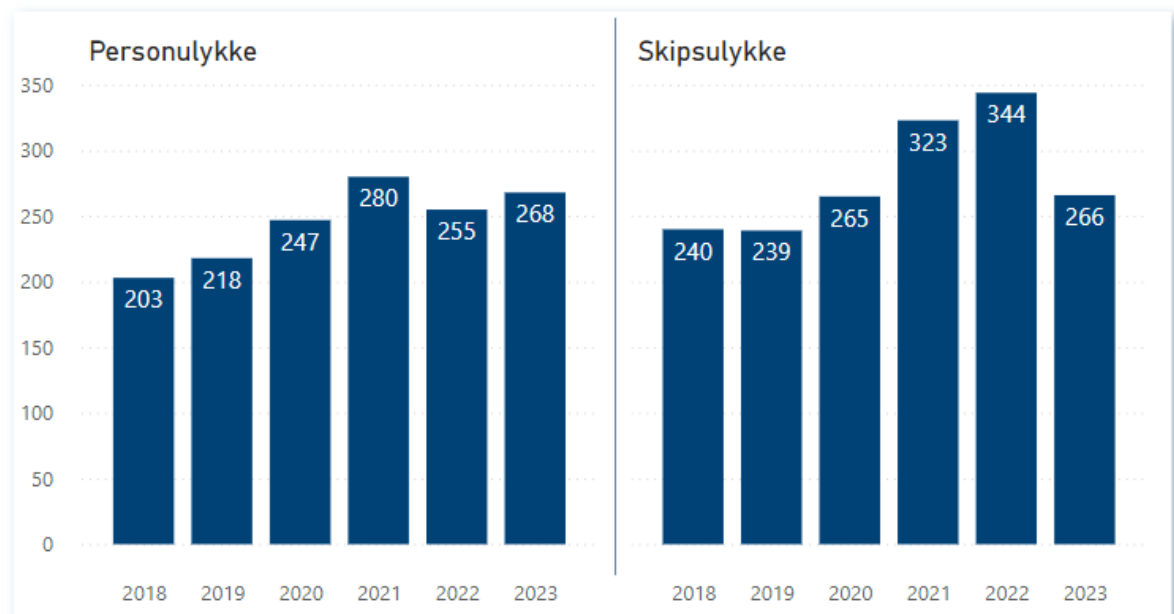


Figur 1: Utvikling i antall ulykker og nestenulykker, 2018 – 2023.

Den store majoriteten av hendelsene i direktoratets database er tilknyttet norske fartøy. I 2023 var 96 % av hendelsene tilknyttet norsk fartøy.

Skips og personulykker

Av de i alt 534 ulykkene i 2023 var 266 skipsulykker, mens 268 var personulykker. Det har vært en reduksjon i skipsulykker, mens personulykker holder seg på samme nivå som foregående år. Det er registrert 78 færre skipsulykker i 2023, mens personulykker har økt med 13 hendelser



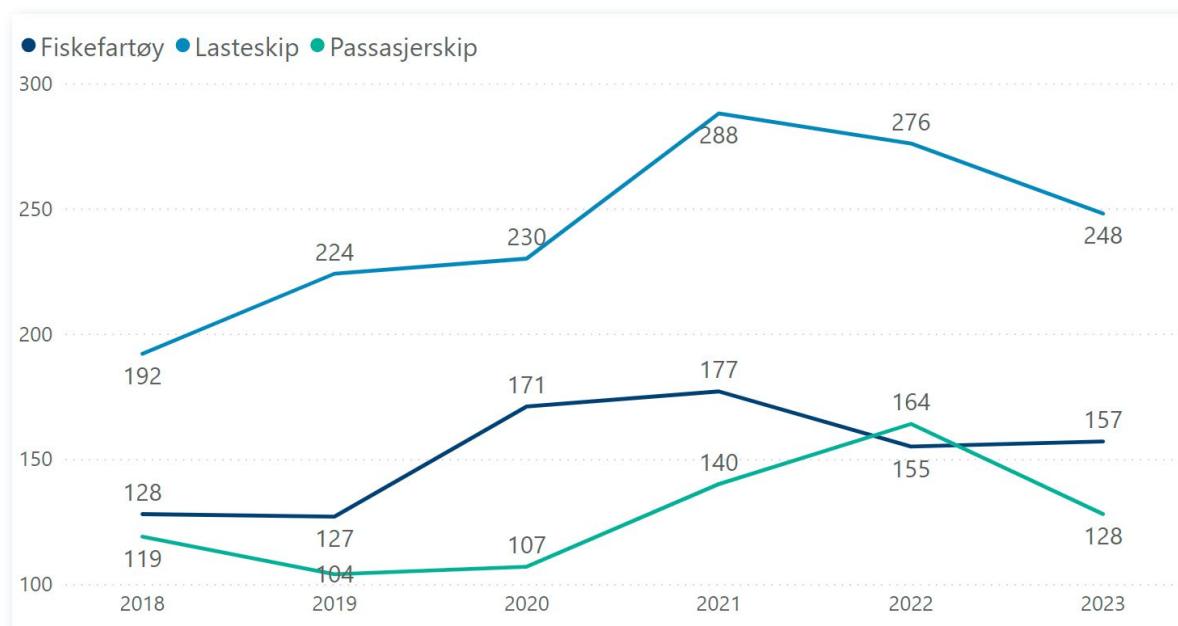
Figur 2: Utvikling i antall skips - og personulykker, 2018 – 2023.

Lasteskip er den fartøygruppen med flest ulykker i 2023, denne gruppen står for om lag 47 % av ulykkene. Tilsvarende tall for Fiskefartøy og Passasjerskip er henholdsvis 30 % og 24 %. Dersom vi ser på antall ulykker per aktive norske fartøy ser bildet noe annerledes ut med 24 ulykker per 1000 aktive fiskefartøy, 46 ulykker per 1000 aktive lasteskip, og 104 ulykker per 1000 aktive passasjerskip. Dette har sin naturlige forklaring ved at antall havnearløp og antall eksponerte personer nok er høyere på passasjerskip sammenlignet med de to andre fartøygruppene.

Tabell 2 oppsummerer disse tallene, sammen med en oversikt over utvikling i antall ulykker fra henholdsvis 2018 og 2022. Fra tabellen ser vi at ulykker på fiskefartøy er på nivå med foregående år, men at antall ulykker i denne fartøygruppen har økt med 21% fra 2018 til 2022. Både lasteskip og passasjerskip har hatt en nedgang i ulykker sammenlignet med år 2022, men det er registrert en økning i begge fartøygruppene fra 2018 til 2022. Dette fremkommer også i figur 3.

Tabell 2: Utviklingstrekk per fartøygruppe.

Fartøygruppe	Ulykker per 1000 fartøy	Utvikling fra 2018 - 2022	Utvikling fra 2022 - 2023
Fiskefartøy	24	21 %	1 %
Lasteskip	46	44 %	-10 %
Passasjerskip	104	38 %	-22 %



Figur 3: Utvikling i antall ulykker per fartøygruppe, 2018-2023

Skipsulykker og fartøyskader

Hver skipsulykke kan medføre en eller flere fartøyskader. De aller fleste ulykker involverer kun ett fartøy, men enkelte hendelser (i all hovedsak kollisjoner) kan involvere flere fartøy. Antallet fartøyskader vil derfor alltid være noe høyere enn antallet skipsulykker.

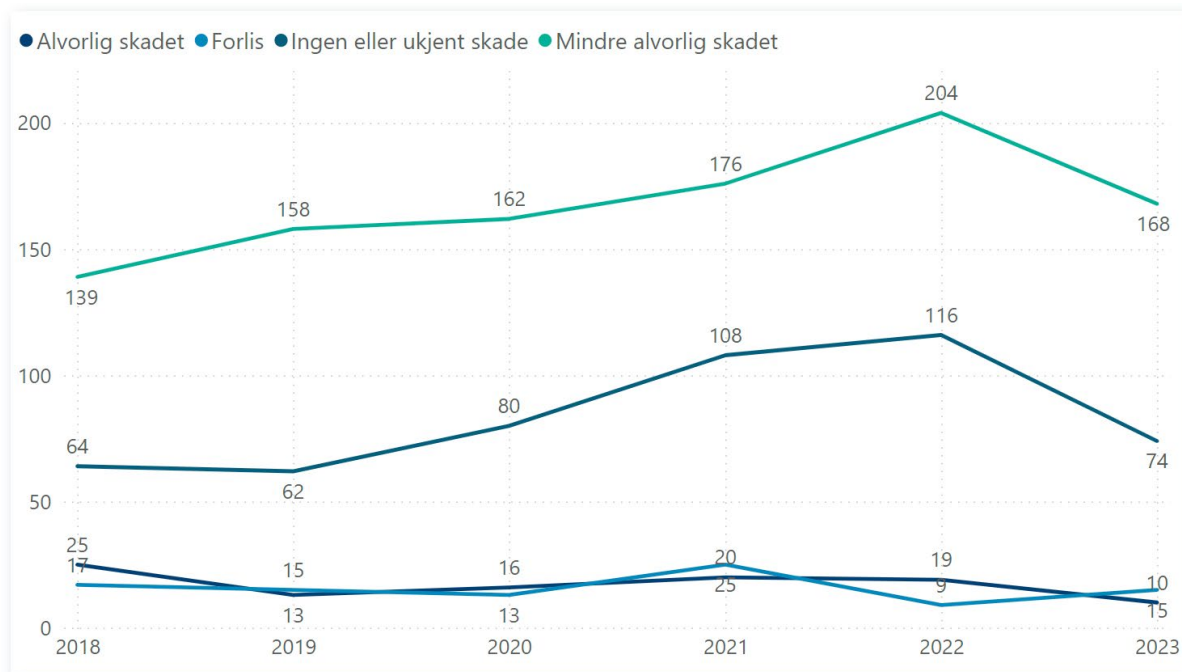
I 2023 har vi registrert i alt 270 skader med eller på fartøy. Av disse var 100 knyttet til grunnstøting, mens 42 var knyttet til kontaktskader. Det er også registrert 31 branner og 27 miljøskader eller utslipp.

Som følge av en nedgang i skipsulykker ser vi også en nedgang av fartøyskader innenfor de aller fleste ulykkestypene med unntak av lekkasje og maskinhavari som har økt med henholdsvis 10 og 4 fartøyskader.

Ulykkestype	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totalt
Grunnstøting	96	79	89	111	109	100	584
Kontaktskade, kai, broer, etc.	36	50	62	57	67	42	314
Miljøskade/Forurensing	24	28	34	56	55	27	224
Brann/Eksplosjon	29	25	28	33	47	31	193
Kollisjon	20	16	19	18	22	12	107
Lekkasje	15	14	9	20	14	24	96
Maskinhavari	10	13	11	10	12	16	72
Annen ulykke	11	16	5	12	12	9	65
Hardtværskade	4	2	11	6	6	5	34
Kantring	3	2	3	7	9	3	27
Stabilitetssvikt uten kantring		1		2	1	1	5
Fartøy savnet/forsvunnet	2	2					4
Totalsum	250	248	271	332	354	270	1725

Tabell 2: Ulykkesutvikling fordelt på ulykkestype, 2018-2023

De mest alvorlige hendelsene er ofte de som medfører tap av fartøy. Tradisjonelt representerer disse hendelsene store økonomiske tap, samtidig som det oppstår en akutt fare for tap av liv, personskade og miljøskadelig utslipp til luft eller vann.

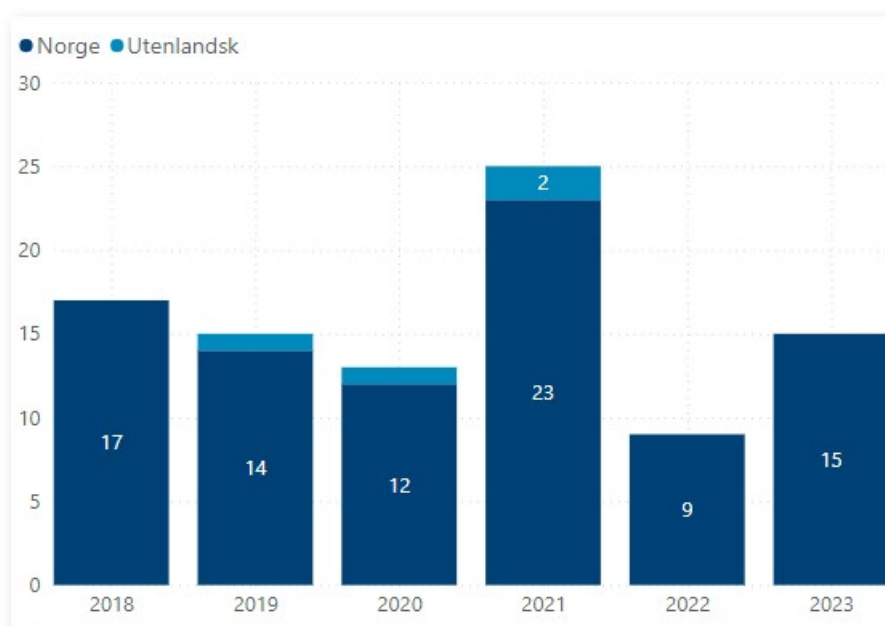


Figur 4: Utvikling i antall fartøyskader, 2018-2023

Figur 4 viser utvikling i antall fartøyskader fra 2018 til 2023. 91% av alle fartøyskader i 2023 har ingen, ukjent eller mindre alvorlig skade. Det er registrert færre fartøyskader i de fleste kategoriene, noe som kan ses i sammenheng med nedgangen i skipsulykker. Antall fartøy som er registrert forlist har derimot økt fra ni i 2022 til 15 i 2023.

Forlis

I 2023 var det 15 fartøy som forliste. Dette er en økning sammenlignet med 2022, da det var ni forlis. Antallet forlis i 2023 ligger på nivå med gjennomsnittet for de fem foregående årene (16).



Figur 5: Antall forlis, 2018- 2023.

Forlis inntreffer i all hovedsak på mindre fartøy. Av de i alt 15 hendelsene i 2023 var 13 på fartøy under 15 meter. I tillegg var det to hendelser på fartøy over 15 meter. Alle fartøyene som forliste var norske skip.

Majoriteten av hendelsene var tilknyttet fiskefartøy (11), ellers var det tre lasteskip og et passasjerskip som forliste.

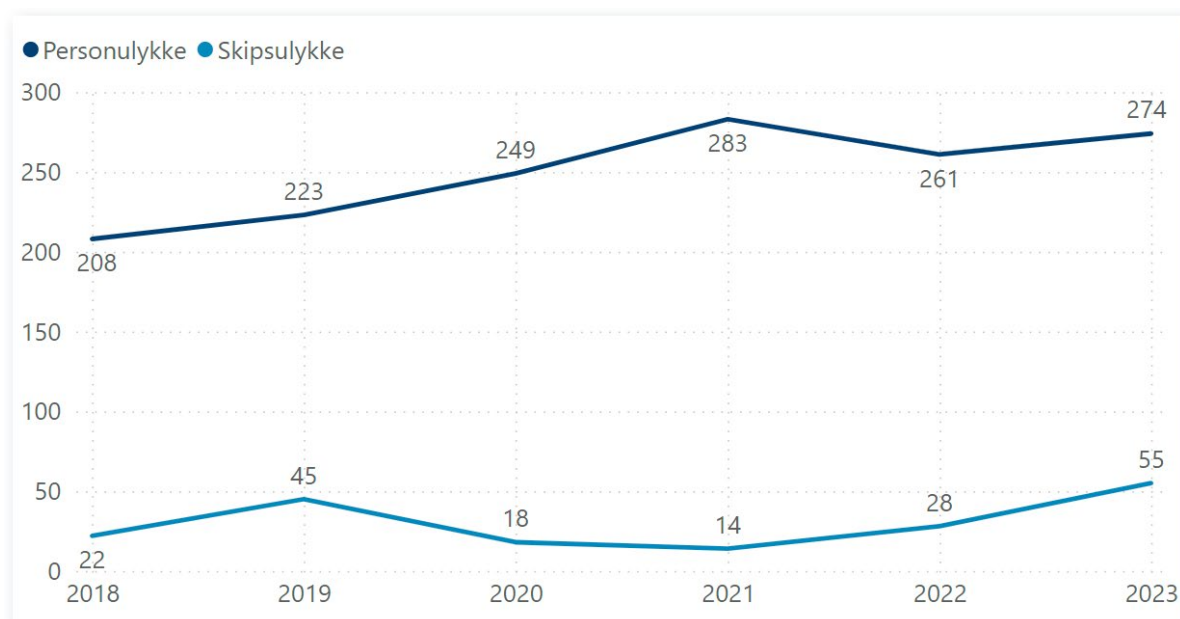
Syv av hendelsene skjedde som følge av lekkasjer, hvor vann trenger inn i fartøyet. Fem av disse var fiskefartøy og to av hendelsene skjedde på lasteskip. I fire av tilfellene sank fartøyet mens det var fortøyd til kai/flytebrygge. Tre fiskefartøy forliste som følger av en kantring. Videre er det registrert to forlis som følge av brann i fiskefartøy, to grunnstøtinger og et maskinhavari.

Ingen personer er omkommet som følge av forlis i 2023. Det er imidlertid innrapportert åtte personskader på som følge av fem forlis på fiskefartøy. De ti resterende forlisene førte ikke til noen personskader.

Personskader og omkomne

Sjøfartsdirektoratet har registrert 329 rapporteringspliktige personskader i 2023, hvor 274 skyldes arbeids- og personulykker, mens 55 skyldes skipsulykker. I tillegg er det registrert 250 mindre alvorlige personskader, som ikke regnes som rapporteringspliktige og som ikke har medført vesentlig arbeidsfravær. Disse hendelsene registreres som nestenulykker hos Sjøfartsdirektoratet.

Figur 6 viser utvikling i personskader fra 2018 til 2023, hvor vi ser en økning i antall skader som skyldes arbeids- og personulykker frem til 2021, men som siden har vært på tilnærmet samme nivå. Personskader som følger av en skipsulykke har derimot doblet seg i 2023, sammenlignet med 2022. Antall arbeids- og personulykker i 2023 er på nivå med gjennomsnittet for de fem foregående årene (258).



Figur 6: Utvikling i personskader, 2018 - 2023

De fleste ulykker medfører ingen eller én personskade, men enkelte hendelser kan medføre flere titalls skadde. De aller fleste skadene skjer på besetningsmedlemmer mens de er i arbeid (81 %). Det er relativt få passasjerer som skades ombord på norske næringsfartøy. Gjennomsnittlig antall skadde passasjerer per år, de fem foregående årene er 17. I 2023 har vi registrert 33 passasjerskader på norske næringsfartøy. Økningen kan forklares av lekkasje på et passasjerskip hvor det ble registrert 20 personskader.

Norske fartøy utgjør 99 % av utvalget i personskadegrunnlaget i 2023. Når det gjelder nasjonalitet på den skadde utgjør nordmenn 67 %. De to nest største nasjonalitetsgruppene er Storbritannia og Filippinene som står for henholdsvis 6 % og 5 % av hendelsene.

Støt og klemskader er den ulykkestypen som forekommer mest i 2023 blant personulykkene (43%) etterfulgt av fall om bord (32%). Andelen fallhendelser ligger på samme nivå som fjoråret, mens støt/klem skader har økt med 13% sammenlignet med fjoråret.

Omkomne

Det er registrert ti omkomne på næringsfartøy i 2023, mot syv i 2022. Gjennomsnittlig antall omkomne for de fem foregående årene er åtte.

De omkomne i 2023 var alle tilknyttet norske skip.

Blant de 10 omkomne var åtte av disse knyttet til arbeidsulykker. Fem hendelser skjedde på fiskefartøy, fire på lasteskip og en på passasjerskip. Alle hendelsene i 2023 er oppsummert i tabellen under.

Tabell 3: Omkomne næringsfartøyulykker, 2023

Type	Fartøytype	Beskrivelse
Arbeidsulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Ulykken skjedde i forbindelse med setting av teiner. Personen har antagelig fulgt med teien over bord.
Arbeidsulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Fall over bord, motoren var i gang og fartøyet ble funnet i fjæra.
Personulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Fall mellom fartøy og kai utenfor arbeidstid
Personulykke, fall til sjø	Lasteskip	Fall fra dekk utenfor arbeidstid.
Arbeidsulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Fall over bord i forbindelse med at det skulle dras inn en garnlenke
Arbeidsulykke, fall	Lasteskip	Fall ned i lasteluke
Arbeidsulykke, fall	Lasteskip	Fall fra dekk til i forbindelse med klargjøring for avgang
Arbeidsulykke, fall	Passasjerskip	Fall fra dekk og ned på kaien i forbindelse med gangveis-operasjon
Arbeidsulykke, fall	Lasteskip	Fall fra dekk
Arbeidsulykke, forgiftning	Fiskefartøy	Kullosforgiftning

Miljøskader

Det er i år 2023 registrert 27 ulykker av typen miljøskader, noe som er en halvering sammenlignet med 2022. De fleste miljøulykkene rapportert inn i 2023 er innmeldt på

selvstendig grunnlag. Det vil si at miljøskade er hoved-hendelsen vi har mottatt rapport om. 75 % av miljøutslippene er rapportert inn som egne ulykker, mens de resterende 25% fordeler seg på andre ulykkestyper, som grunnstøting, kantring, lekkasje og maskinhavari. I 61 % av tilfellene slippes det ut 100 liter eller mindre.

Vi mottar flest ulykker med miljøskade/forurensing hvor produktet er oppgitt å være smøreolje (12 hendelser) og diesel (13 hendelser). I alt er det innrapportert om 18 718 liter diesel og 1099 liter smøreolje sluppet til havs fra norske skip i 2023. Det må presiseres at dette er anslag, da det kan være vanskelig for innmelder å vite den nøyaktige mengden. Det største enkeltstående utslippet registrert i ulykkedatabasen i 2023 var på 10 m³ diesel. Det utgjør dermed en betydelig andel av de totale utslippet. Den høyeste forekomsten av miljøulykker finner vi blant lasteskip (18 hendelser), passasjerskip (10 hendelser) og fiskefartøy (8 hendelser).

Risikonivå

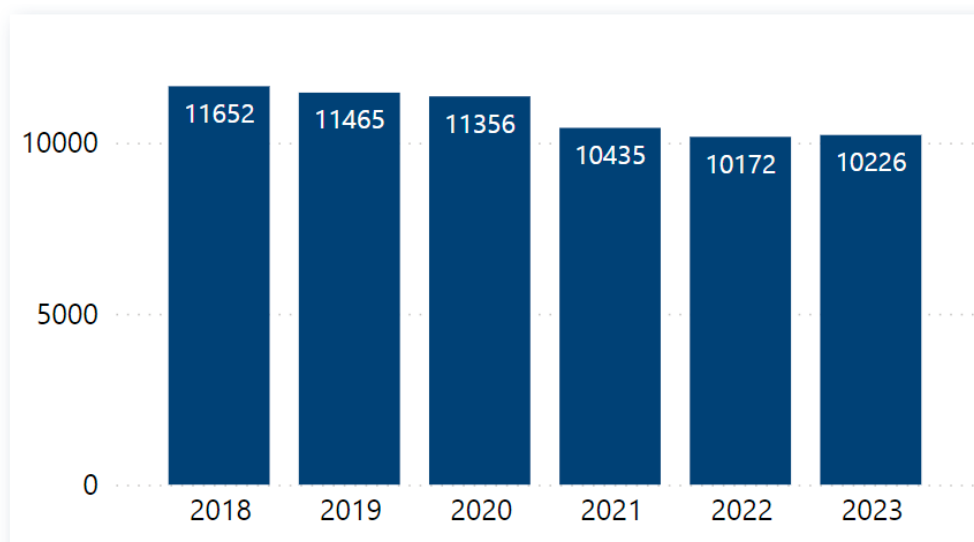
I perioden 2019-2021 hadde vi en markant økning i antall hendelser. Som tidligere nevnt har antall ulykker avtatt med 65 fra 2022 til 2023. Derimot fortsetter vi å ha en økende trend i antall nestenulykker.

For å si noe om risikonivået i næringen er i endring har vi undersøkt ulike sammenhenger og hypoteser. Disse blir gjennomgått under.

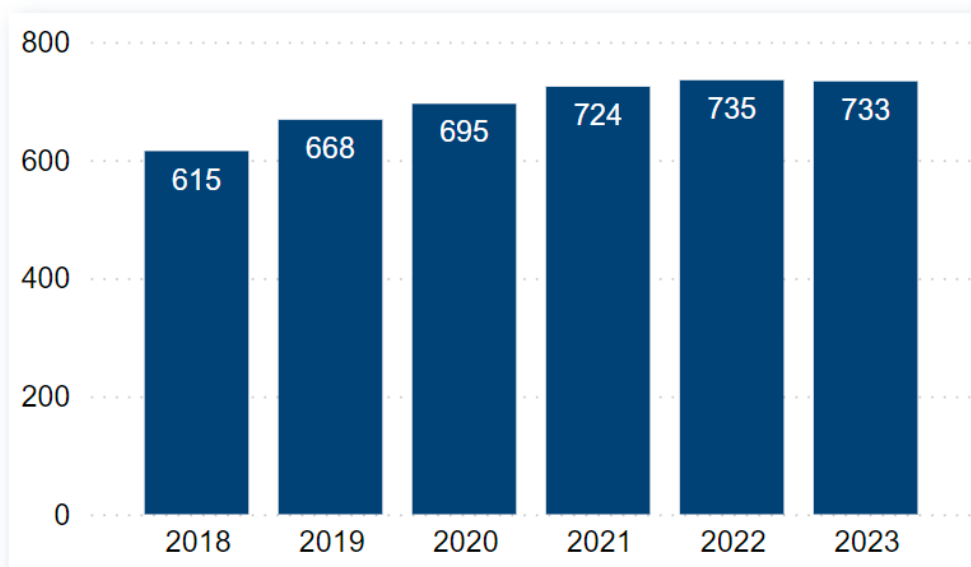
Endring i aktivitetsnivå – antall fartøy og arbeidstimer

Antall fartøy

Den norske flåten har holdt seg relativt stabil de siste årene. Vi har sett på antall aktive fartøy i NIS og NOR de siste seks årene som en indikator på aktivitetsnivå.



Figur 7: Antall næringsfartøy, NOR



Figur 8: Antall næringsfartøy, NIS

Hendelse på NOR flåten relativt til antall fartøy har holdt seg forholdsvis stabil de siste fem årene. For NIS flåten har vi en økning i antall hendelser relativt til antall fartøy i 2023 sammenlignet med de foregående årene. Økningen skyldes en økning i antall nestenulykker.

Økning i nestenulykker – bedring i rapporteringskultur?

Sjøfartsdirektoratet har hatt økt fokus på rapportering og registrering av hendelser de senere årene. Flere tiltak er blitt gjennomført som kan tenkes å øke rapporteringsgraden. Vi har blant annet styrket og utvidet teamet som jobber med ulykkesoppfølging, noe som også har medført mer pro-aktiv ulykkesoppfølging, der Sjøfartsdirektoratet i større grad følger opp hendelser som ikke har blitt meldt til oss. Parallelt med denne utviklingen har vi også hatt økt fokus på å informere om melde- og rapporteringsplikten i ulike fora som presentasjoner, messer, inspeksjoner og lignende.

Sjøfartsdirektoratet har også hatt saker hvor vi har trukket tilbake seilingstillatelse til enkeltrederier, som følge av blant annet manglende rapportering av hendelser. Slike saker har blitt bredt dekket i nasjonal presse, og i ettertid av dette har vi sett økt rapportering.

På generelt grunnlag ser vi også en profesjonalisering av næringen, med krav om sikkerhetsstyrings sertifikat og kvalifikasjonskrav til flere og mindre fartøy. Dette i seg selv kan tenkes å bidra til økt sikkerhetskultur, og en bedring i rapporteringspraksis.

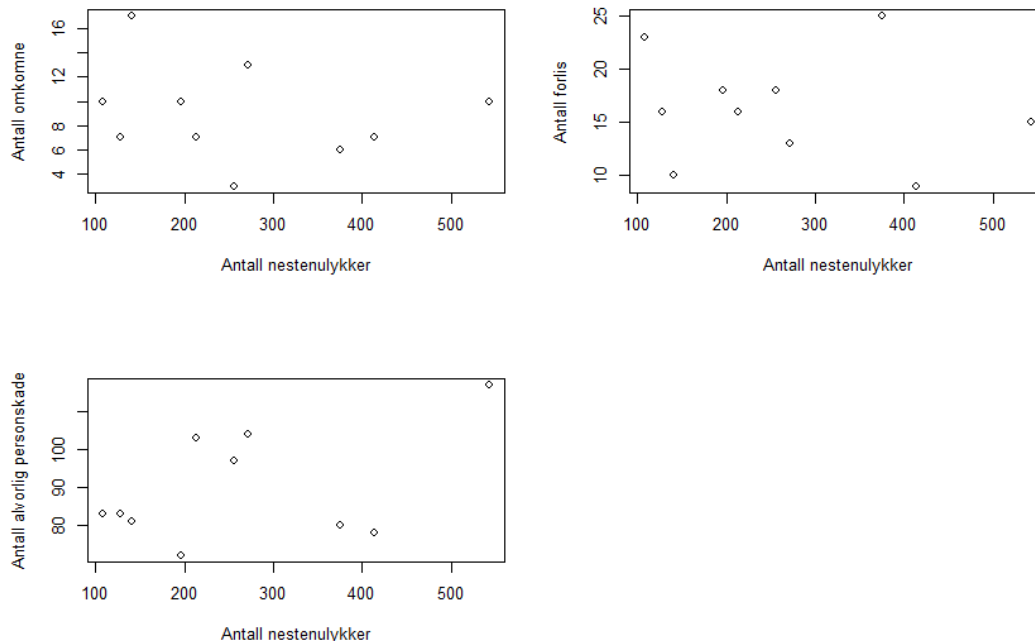
Fra spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet kan vi se en utvikling fra 2019 til 2021 hvor sjøfolk i større grad enn tidligere melder fra om uønskede hendelser og ulykker. Spørreundersøkelsen ble igjen utført i 2023 hvor tendensen viser det samme.

Hypotesetesting – ulykker og nestenulykker

Både i 2022 og 2023 har vi sett en økning i antall innrapporterte nestenulykker og en nedgang i antall ulykker. Dette grunnlaget gir oss en indikasjon på at hypotesen om at vi har en bedring i rapporteringskultur stemmer. For å undersøke om det er hold i påstanden om at økningen i innrapportering kan skyldes en bedring i rapporteringskultur har vi testet dette ved bruk av en regresjonsmodell.

Modellen undersøker om det finnes en signifikant sammenheng mellom antall innrapporterte ulykker og nestenulykker og alvorlige hendelser. Hendelser vi har undersøkt er dødsulykker, alvorlige personskader og forlis. Vi finner ingen signifikante sammenhenger som tyder på at antall alvorlige hendelser har økt ved endringen i ulykker og nestenulykker.

Figuren under viser eksempler på modeller som er testet og figuren viser tydelig spredning i observasjonene.



Figur 9 - Eksempel fra modeller

Konklusjon

Det er vanskelig å fastsette den nøyaktige årsaken til økningen i antall hendelser og om dette fører til økt risiko for norsk maritim næring. Det er flere indikatorer på at økningen alene ikke kan begrunnes i økt risiko. Funn som underbygger denne konklusjonen, er blant annet:

- Nestenulykkene står for økningen i antall hendelser.
- Reduksjon i ulykker.
- Høy score på spørsmål tilknyttet sikker arbeidspraksis i spørreundersøkelsen maritim sikkerhet.
- Økt rapporteringsvillighet trekkes frem i spørreundersøkelse maritim sikkerhet. Vi finner heller ingen statistisk signifikant sammenheng mellom antall innrapporterte hendelser og alvorlige utfall. Dette støtter opp under hypotesen om bedring i rapportering.

Sjøfartsdirektoratet jobber for å bedre sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med norsk flagg og utenlandske fartøy i norsk farvann. Det jobbes derfor kontinuerlig med oppfølging av risikonivået i den maritime næringen, uavhengig av om økningen i antall ulykker skyldes en risikoøkning i næringen eller om det skyldes andre forhold som for eksempel bedring i rapportering.