

# Høyrisikohendelser for næringsfartøy:

Hvert år utfører Sjøfartsdirektoratet en risikovurdering av ulykker på norske næringsfartøy, utfra Sjøfartsdirektoratet ulykkesdatabase. Dette gir oss en pekepinn på hvilke ulykker og fartøygrupper vi bør følge ekstra med på. Fall til sjø fra fiskebåter under 15 meterscorer har den høyeste risikoscoren på årets tabell.

Faggrupper i Sjøfartsdirektoratet har gått igjennom tall for fartøygruppene lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy, og gir hver ulykkestype en risikoscore for 2019. Jo høyere denne verdien er, jo høyere antas det at ulykkesrisikoen er. Vi ender da opp med en rangert liste over alle kombinasjoner av fartøygrupper og ulykkestyper.

Gruppe	Type	Hendelse	Risikoscore 2019
Fiskefartøy	Under 15 m	Personulykke: fall til sjø	8,6
Fiskefartøy	Under 15 m	Kantring	8,5
Fiskefartøy	Under 15 m	Grunnstøting	8,4
Fiskefartøy	Under 15 m	Lekkasje	8,1
Fiskefartøy	Under 15 m	Brann/eksplosjon	8,0
Fiskefartøy	Over 15 m, u 500 bt	Personulykke: fall til sjø	7,8
Fiskefartøy	Over 15 m, u 500 bt	Grunnstøting	7,6
Lasteskip	Nærskipsfart	Grunnstøting	7,5
Lasteskip	Oversjøisk fart	Personulykke: fall om bord	7,2
Lasteskip	Lasteskip u 24m	Kantring	7,2
Lasteskip	Nærskipsfart	Personulykke: fall om bord	6,9
Lasteskip	Nærskipsfart	Personulykke: fall til sjø	6,9
Passasjerskip	Hurtiggående	Grunnstøting	6,8
Fiskefartøy	Over 15 m, u 500 bt	Brann/eksplosjon	6,8
Fiskefartøy	Under 15 m	Personulykke: støt-/klemskade	6,8
Fiskefartøy	Under 15 m	Kollisjon	6,7
Lasteskip	Lasteskip u 24m	Grunnstøting	6,6
Fiskefartøy	Over 15 m, u 500 bt	Kantring	6,6
Lasteskip	Oversjøisk fart	Personulykke: fall til sjø	6,5
Lasteskip	Nærskipsfart	Kantring	6,4
Passasjerskip	Ferge	Personulykke: fall om bord	6,4
Lasteskip	Nærskipsfart	Personulykke: støt-/klemskade	6,3
Lasteskip	Oversjøisk fart	Personulykke: støt-/klemskade	6,3
Fiskefartøy	Over 15 m, u 500 bt	Personulykke: støt-/klemskade	6,3
Fiskefartøy	Under 15 m	Personulykke: stikk-/kuttskade	6,3

Figur: Topp 25 ulykkestyper etter Risikovurdering 2019



## Personulykke – Fall til sjø:

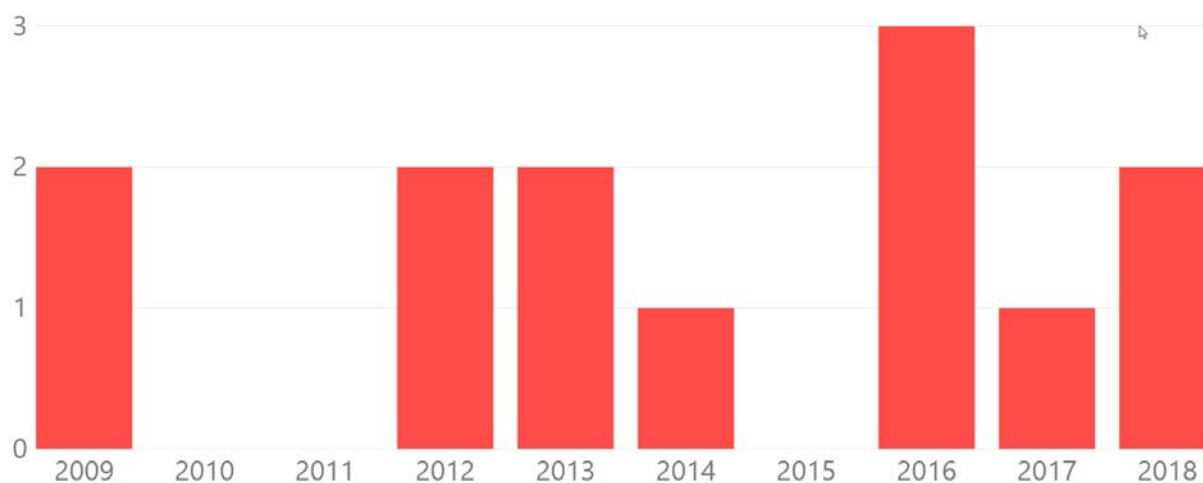
Hendelsen som fikk størst risikoscore i vurderingen, er *Fall til sjø* fra fiskebåter under 15 meter. Andre fartøysgrupper med stor risikoscore på *fall til sjø* er fiskefartøy over 15 m (under 500bt) og til dels lasteskip i nærskipsfart og lasteskip i oversjøisk fart. Det som var utslagsgivende for disse scorene var risikoen for hyppige kritiske tilfeller.

### *Fiskefartøy under 15 meter:*

Ulykker med fall over bord fra mindre fiskefartøy fører i de fleste tilfellene til at fiskeren omkommer. Vi har hatt 14 hendelser de siste ti årene, som førte til 13 omkomne. Det er kun registrert en ulykke der den som falt til sjø kun ble skadet, og vedkommende måtte ha sykehusopphold. Vi antar at det skjer flere fall til sjø som ikke medfører alvorlig personskade eller tap av liv, men som ikke blir rapporterte inn til direktoratet.

I snitt dør 1,3 i året som følge av å fall til sjø, og i 2018 fikk vi to omkomne. Dette var med fartøyene *BREMHOLMEN* den 13. mars ved Innhavet i Nordland, og *SIDSEL LOUISE* den 2. april 2018 utenfor Tromøya ved Arendal.

Med tiden forventer vi at nye krav til sikkerhetsstyringsystem vil føre til færre dødsfall, men vi forventer ikke en bedring i tallet på hendelser de neste par årene. Det bør vurderes krav til dødmannsknapp og leder for fartøygruppen.



Figur: Omkomne på fiskebåter under 15 meter som følge av fall til sjø

Fiskefartøy over 15 meter, under 500 bruttotonn:

Det ble registrert én *fall til sjø*-ulykke i 2018. Siste dødsfall som følge av *fall til sjø* var i 2017. Omtrent halvparten av disse fallene skjer i arbeid, og halvparten på vei til eller fra arbeid. De siste ti årene er ni fartøy involvert i slike hendelser. Dette resulterte i fire omkomne og fem skadde. I halvparten av ulykkene med fall over bord, er altså konsekvensen at vedkommende omkommer.

Det er grunn til å tro at hendelser med fall til sjøen, som ikke medfører hypotermi og/eller fravær over 72 timer, ikke meldes inn. Disse blir heller ikke registrert i ulykkedatabasen.

Lasteskip i nærskipfart:

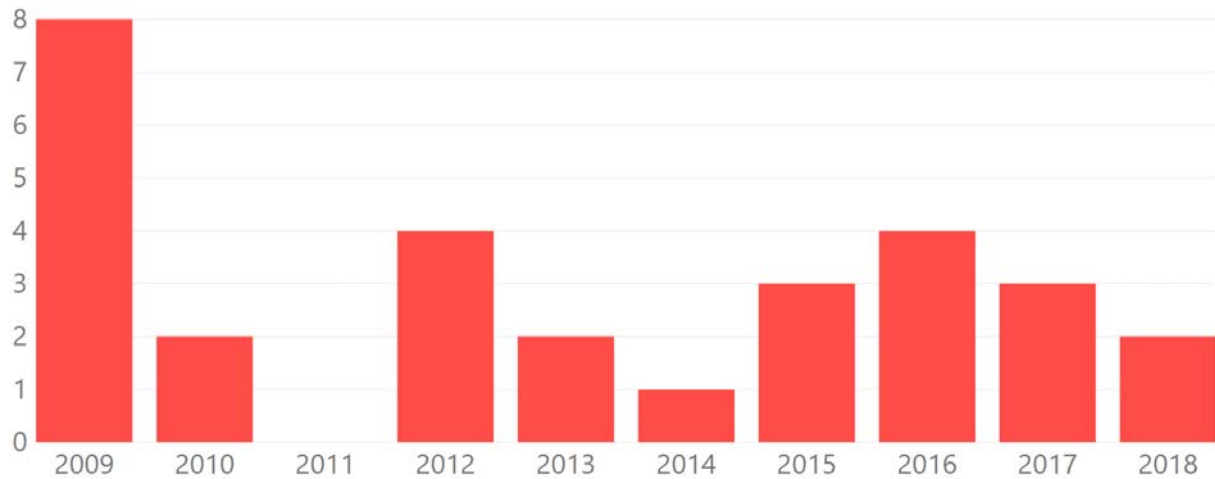
Vi har i denne fartøygruppen registrert sju hendelser de siste ti årene. Ulykkene medførte at tre omkom og fire ble skadet.

Lasteskip i oversjøisk fart:

Vi har i denne fartøygruppen registrert fire hendelser de siste ti årene, med ett dødsfall og fire skadde. Vi har registrert en hendelse i 2018. Siste dødsulykke skjedde i 2009.

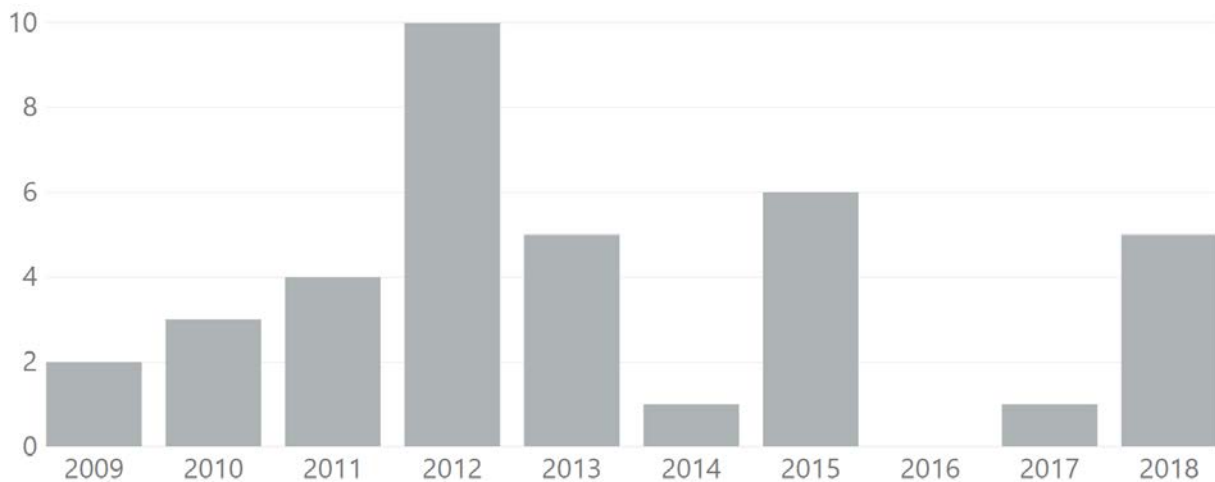
Samlet data for alle næringsfartøy:

Ser vi på alle næringsfartøy samlet har vi hatt 61 *Fall til sjø*-hendelser de siste ti årene, hvor 29 omkom og 37 ble skadet. I snitt mister årlig 2,9 personer livet i slike ulykker. I 2018 omkom to personer, noe som er en nedgang fra forrige par år.



Figur: Omkomne på næringsfartøy som følge av fall til sjø

I gjennomsnitt blir 3,7 personer skadd i året. I 2018 ble det registrert 5 skadde, noe som er en sterk oppgang fra forrige par år.



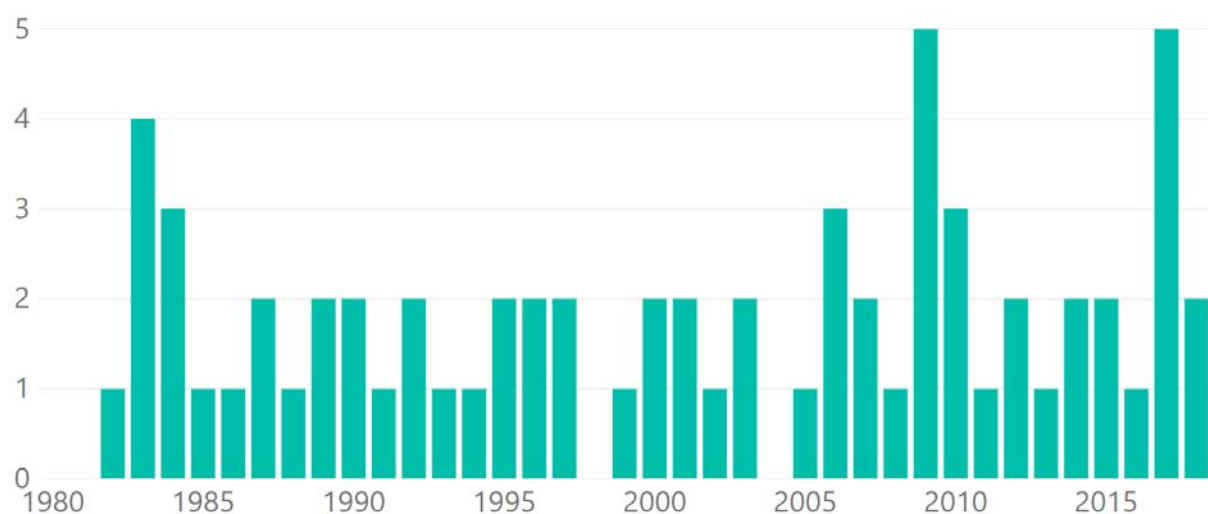
Figur: Skadde på næringsfartøy p.g.a. fall til sjø

## Kantring:

Hendelsen som ble vurdert med nest størst risikoscore er *kantring med fiskebåter under 15 meter*. Andre fartøygrupper med stor score på kantring er *lasteskip under 24 meter* og til dels *fiskefartøy over 15 m (under 500bt)*. Det som var utslagsgivende for disse scorene var risikoen for hyppige kritiske tilfeller. *Lasteskip i nærskipfart* kommer også høyt opp på lista grunnet risiko for katastrofale konsekvenser.

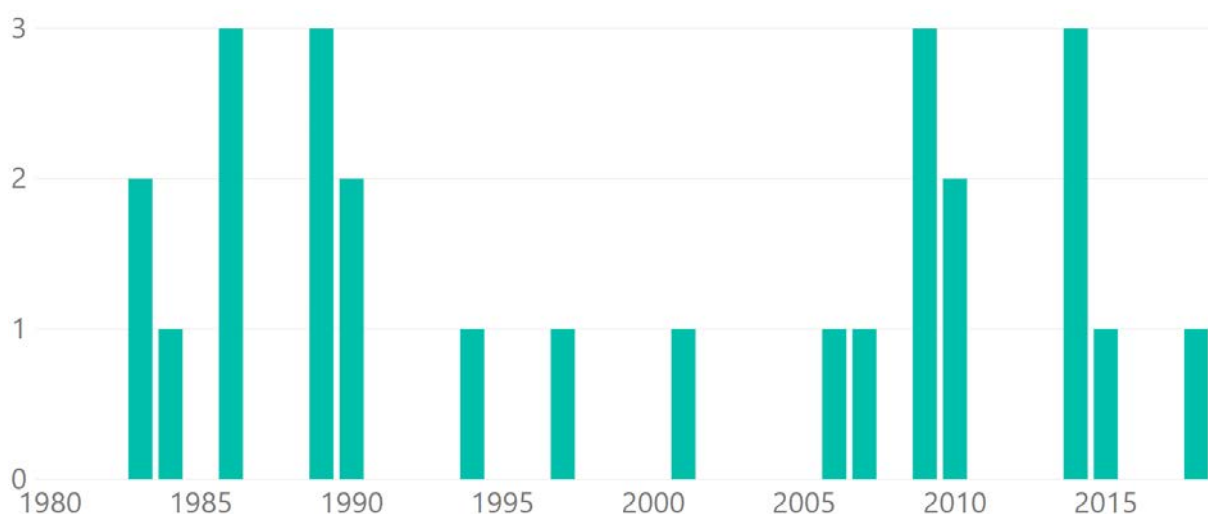
### Fiskefartøy under 15 meter:

Ser vi på *fiskefartøy under 15 meter*, har vi hatt 67 kantrings-hendelser siden 1981, som gir et gjennomsnitt på 1,76 pr år. I 2018 var det to fiskefartøy under 15 meter som kantret.



Figur: Antall fiskefartøy under 15 meter involvert i kantring.

Antall omkomne som følge av kantring siden 1981 er 26, noe som gir et gjennomsnitt på 0,68 pr år. I 2018 var det 1 som omkom.



Figur: Antall omkomne på fiskefartøy under 15 meter involvert i kantring.

Siden 1981 har tre personer blitt skadet som følge av *kantring* noe som gir et gjennomsnitt på 0,08 per år. Siste gang dette skjedde var i 2016.

Siden 1981 har 56 *fiskefartøy under 15 meter* forlist, noe som gir et gjennomsnitt på 1,47 per år. I 2018 forliste to fartøy. Antall *miljøskader* i samme periode er elleve og årssnittet på slike skader ligger på 0,29. 2017 var det siste året med miljøskade.

*Kantring og stabilitetssvikt* hadde en stor oppgang i 2017, og flere hendelser medførte også *miljøskader*. I 2018 fikk vi to hendelser, som begge førte til forlis. En person omkom da fartøyet IRIS kantret i Gloppenfjorden, Sogn og Fjordane den 20. oktober 2018. Tre personer berget seg i land fra den samme ulykken. *Kantring og stabilitetssvikt* har ikke hatt samme gode utvikling og nedgang i antall årlige hendelser, som mange av de andre kategoriene der toppene var på 1980 og 90 tallet. Ti personer har mistet livet i slike ulykker de siste ti årene.

### Lasteskip under 24 meter:

Siden 1981 har vi registrert 33 kantringsulykker med *lasteskip under 24 meter*, noe som gir et gjennomsnitt på 0,87 pr år. 2016 var siste året et skip i denne kategorien kantret.

Tallet på omkomne som følge av kantring siden 1981 er åtte, med et gjennomsnitt på 0,21 pr år. Ingen har omkommer i slike ulykker siden 2014.

Antall skadde som følge av *kantring* siden 1981 er sju, som gir et gjennomsnitt på 0,18 pr år. 2016 var siste år noen ble skadd som følge av kantring.

Siden 1981 har 21 *lasteskip under 24 meter* forlist, som gir et gjennomsnitt på 0,55 pr. år. I 2018 forliste to fartøy. Antall miljøskader i samme periode er tre, som gir et gjennomsnitt på 0,08 pr. år. 2012 var det siste året med miljøskade.

For denne fartøygruppen har tallet på kantringer siden 2010, vært noe høyere enn snittet for perioden. Tallet på forlis har også vært noe høyere fra 2010 og utover, sammenlignet med snittet for hele perioden. Vi har registrert to omkomne i slike ulykker (i 2012 og 2014), noe som også er vesentlig høyere enn snittet.

Det finnes trolig mørketall der fartøy kantrer og virksomheten selv hever og reparerer fartøy uten å rapportere til myndigheter.

Regelverkskravene knyttet til kompetanse for bruk av kran er få, noe som kan forårsake kantring med denne fartøygruppen. Samtidig har vi inntrykk av at det er økende bevissthet omkring faremomentene rundt bruk av kran på denne fartøygruppen.

### Fiskefartøy over 15 meter, under 500 bruttotonn:

Ser vi på *fiskefartøy over 15 meter (under 500 bruttotonn)* så har vi hatt 37 kantrings-hendelser siden 1981, som gir et gjennomsnitt på 0,97 pr år.

Antall omkomne som følge av *kantring* siden 1981 er 38, som gir et gjennomsnitt på 1 pr år.

Antall skadde som følge av *kantring* siden 1981 er 4, som gir et gjennomsnitt på 0,11 pr år.

Siden 1981 har 31 fartøy forlist, som gir et gjennomsnitt på 0,82 pr. år. Antall *miljøskader* i samme periode er 14, som gir et gjennomsnitt på 0,37 pr. år.

Kantring står historisk sett for 30 % av omkomne i fartøygruppen, men det er nå 20 år siden forrige ulykke med omkomne.

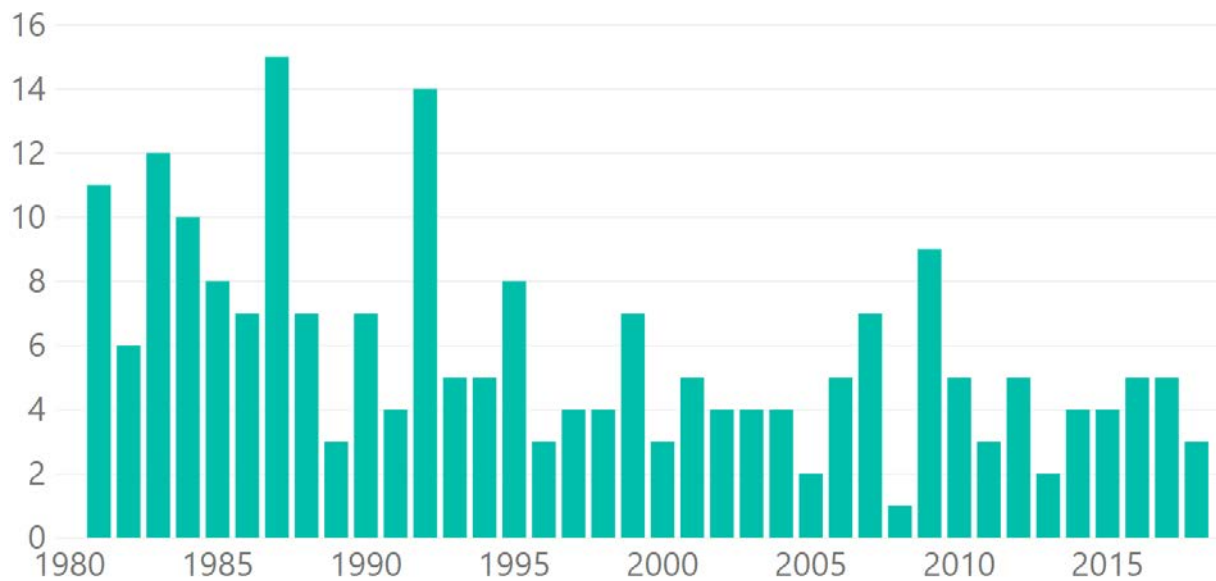
Tråleren *MONICA* kantret i 2010, ingen omkom i den ulykken. Siste hendelse med omkomne i forbindelse med kantring var i 1999, da treskøyta *Borgøygutt* kantret, og der tre av et mannskap på seks omkom.

De mest alvorlig kantringsulykkene skjedde på 80 og 90-tallet.



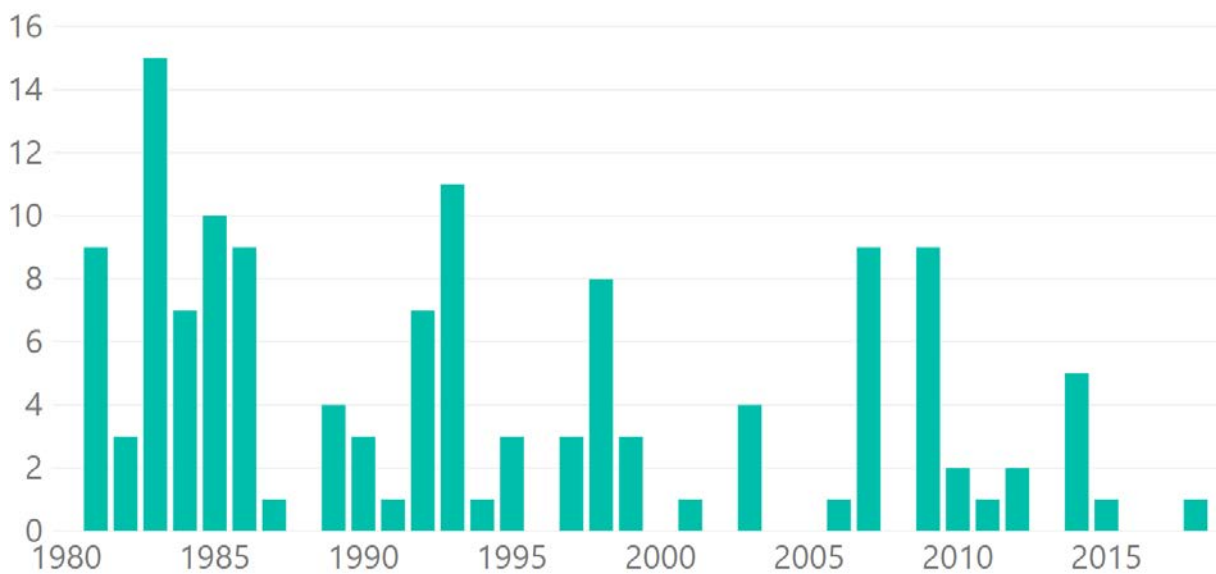
Samlet data for alle næringsfartøy:

Samlet sett har vi hatt 220 kantringer med næringsfartøy siden 1981, noe som gir et gjennomsnitt på 5,8 per år. I 2018 var det tre næringsfartøy som kantret.



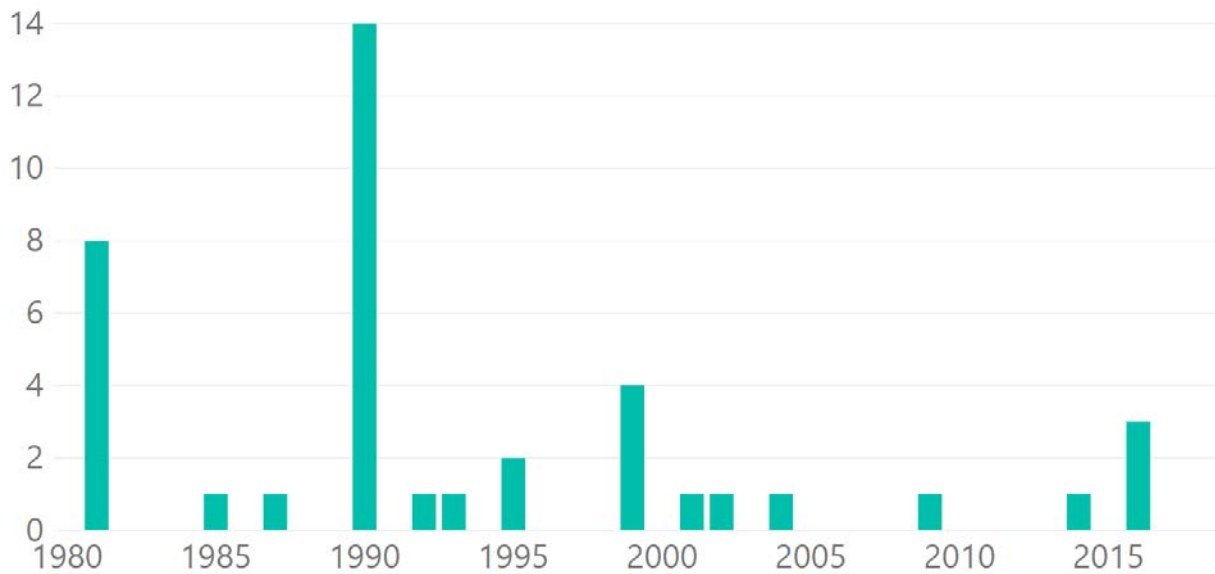
Figur: Antall næringsfartøy involvert i kantring.

Antall omkomne som følge av kantring siden 1981 er 134, noe som gir et gjennomsnitt på 3,5 per år. I 2018 var det 1 som omkom.



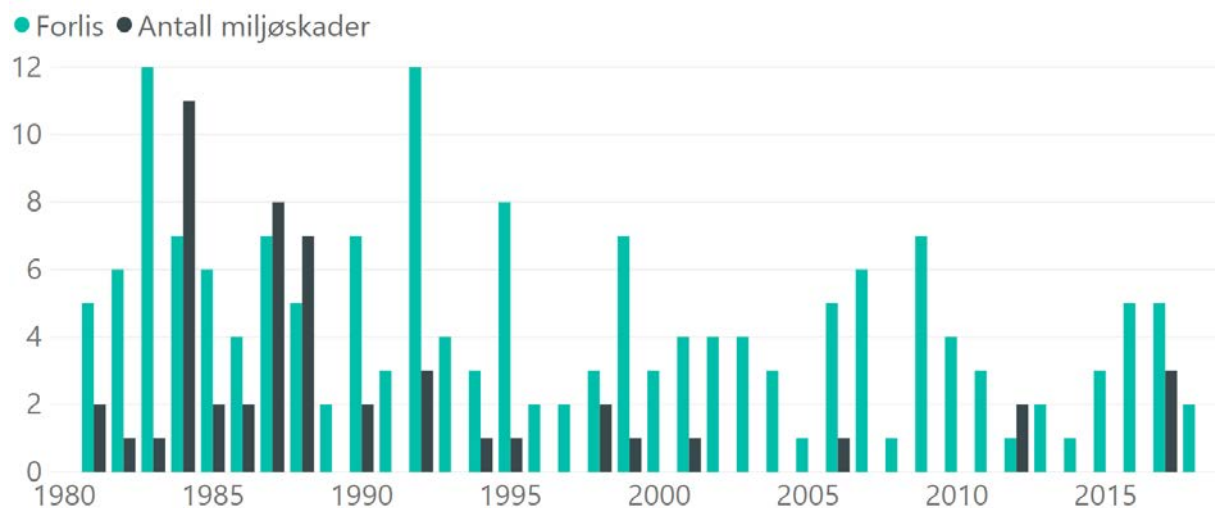
Figur: Antall omkomne på næringsfartøy involvert i kantring.

Antall skadde som følge av *kantring* siden 1981 er 40, noe som gir et gjennomsnitt på 1,05 per år. 2016 var siste år noen ble skadet som følge av *kantring*.



Figur: Antall skadde på næringsfartøy involvert i *kantring*.

Siden 1981 har 169 næringsfartøy forlist. Dette gir et årssnitt på 4,45. I 2018 forliste to fartøy. Tallet på miljøskader i samme periode er 51, noe som gir et gjennomsnitt på 1,34 per år. Vi har ikke registrert noen miljøskader siden 2017.



Figur: Antall forlis og miljøskader på næringsfartøy involvert i *kantring*.

# Grunnstøting:

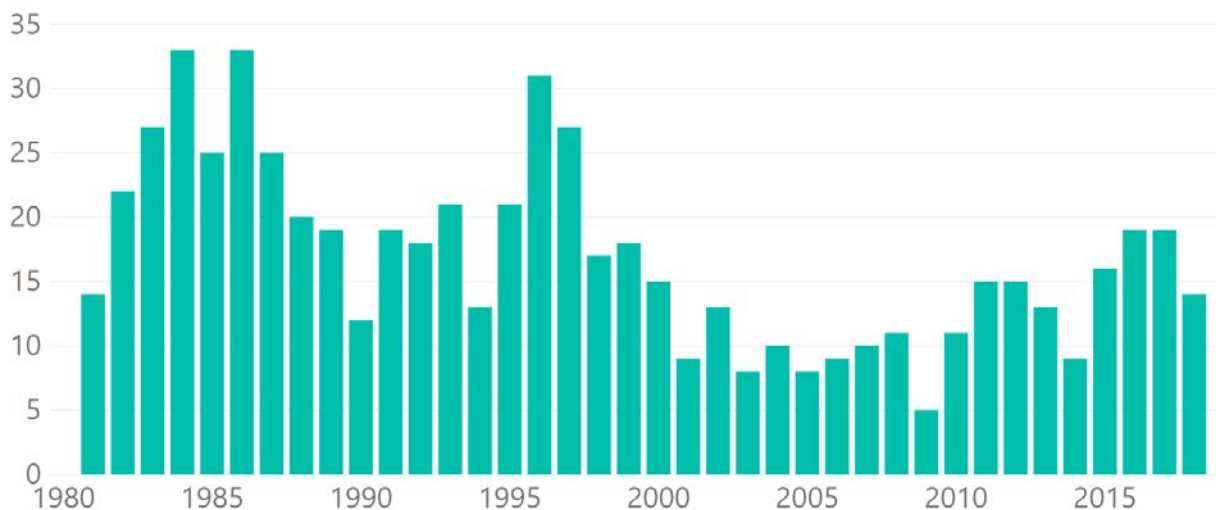
Hendelsen som ble vurdert med den tredje største risikoscore er *grunnstøting av fiskebåter under 15 meter*.

Andre fartøysgrupper ved stor score på *grunnstøting* er *fiskefartøy over 15 m (under 500bt)* og *lasteskip i nærskipfart*. Ganske høyt oppe finner vi også *hurtiggående passasjerskip* og *Lasteskip under 24 meter*.

Det som var utslagsgivende for disse scorene var risikoen for hyppige kritiske tilfeller. Unntaket er *hurtiggående passasjerskip* som scoret høyt på risiko for katastrofale ulykker.

Fiskefartøy under 15 meter:

Ser vi på fiskefartøy under 15 meter så har vi hatt 644 grunnstøtings-hendelser siden 1981, som gir et gjennomsnitt på 16,95 pr år. I 2018 hadde vi 14 grunnstøtinger.



Figur: Antall fiskefartøy under 15 meter involvert i grunnstøting.

Antall omkomne som følge av *grunnstøting* siden 1981 er 15, som gir et gjennomsnitt på 0,39 pr år. I 2018 hadde vi 2 omkomne. De to omkomne var begge fiskere på fartøyet *Jøsenbuen*, som forliste ved Bokn i Rogaland 13. oktober 2018.

Antall skadde som følge av *grunnstøting* siden 1981 er 15, som gir et gjennomsnitt på 0,39 pr år.

Siden 1981 har 125 fartøy forlist, som gir et gjennomsnitt på 3,29 pr. år. Antall *miljøskader* i samme periode er 47, som gir et gjennomsnitt på 1,24 pr. år. I 2018 hadde vi 3 forlis.

Fiskefartøy over 15 meter, under 500 bruttotonn:

Ser vi på *fiskefartøy over 15 meter (under 500 bruttotonn)* så har vi hatt 723 grunnstøtings-hendelser siden 1981, som gir et gjennomsnitt på 19 pr år.

Antall omkomne som følge av *grunnstøting* siden 1981 er 12, som gir et gjennomsnitt på 0,32 pr år.

Antall skadde som følge av *grunnstøting* siden 1981 er 17, som gir et gjennomsnitt på 0,45 pr år.

Siden 1981 har 69 fartøy forlist, som gir et gjennomsnitt på 1,82 pr. år. Antall *miljøskader* i samme periode er 57, som gir et gjennomsnitt på 1,5 pr. år.

Stort sett under 10 grunnstøtinger i året i denne fartøygruppen siste 10år. Men verdt å merke seg at antall skadde personer i forbindelse med *grunnstøting* har gått opp siste tre år.

Lasteskip i nærskipfart:

Ser vi på lasteskip i nærskipfart så har vi hatt 1334 grunnstøtings-hendelser siden 1981, som gir et gjennomsnitt på 35,11 pr år. Mange av fartøyene som grunnstøter er eldre enn 30 år. I 2018 hadde vi 16 grunnstøtinger.

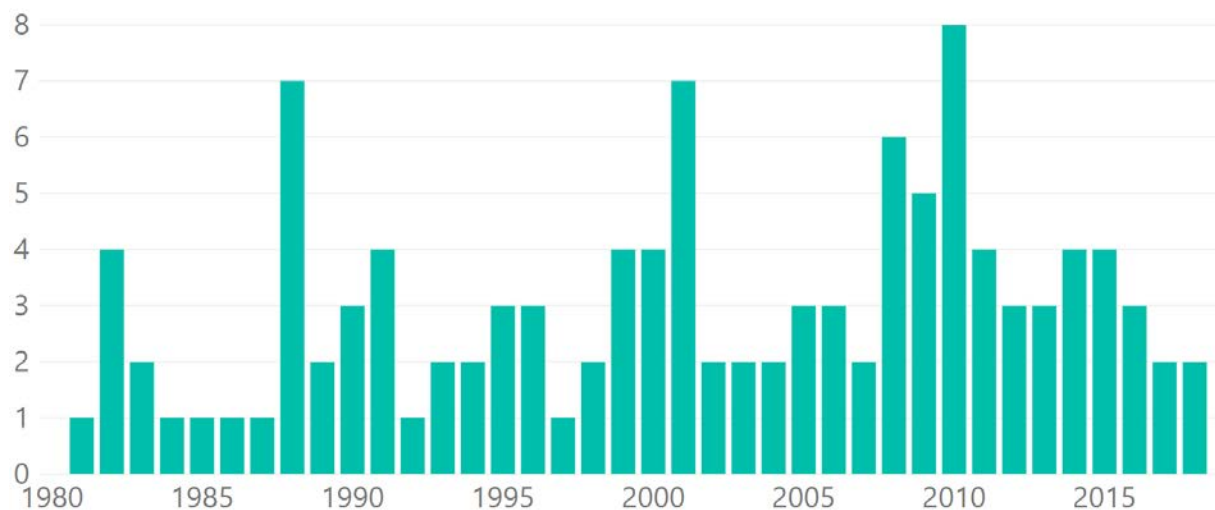
Bare en person har omkommet som følge av *grunnstøting* siden 1981, og dette skjedde i 2004.

Antall skadde som følge av *grunnstøting* siden 1981 er 10, som gir et gjennomsnitt på 0,26 pr år.

Siden 1981 har 43 fartøy forlist, som gir et gjennomsnitt på 1,13 pr. år. Antall *miljøskader* i samme periode er 37, som gir et gjennomsnitt på 0,97 pr. år. Siste forlis var i 2017.

Hurtiggående passasjerskip:

Ser vi på hurtiggående passasjerskip så har vi hatt 115 grunnstøtings-hendelser siden 1981, som gir et gjennomsnitt på 3,03 pr år. I 2018 hadde vi 2 grunnstøtinger. Disse førte ikke til noen personskade eller omkomne. Både antall skadde og omkomne, som følge av grunnstøting, ligger forholdsvis langt tilbake i tid.



Figur: Antall hurtiggående passasjerskip involvert i grunnstøting.

Antall omkomne som følge av *grunnstøting* siden 1981 er 19, som gir et gjennomsnitt på 0,50 pr år. Det høye antallet skyldes hovedsakelig Sleipner ulykken. Det har ikke omkommet personer siden 1999.

Antall skadde som følge av *grunnstøting* siden 1981 er 108, som gir et gjennomsnitt på 2,84 pr år. Ingen er skadet siden 2014.

Siden 1981 har 2 fartøy forlist, som gir et gjennomsnitt på 0,05 pr. år. Siste forliset var i 2011. Antall *miljøskader* i samme periode er 3, som gir et gjennomsnitt på 0,08 pr. år.

Lasteskip under 24 meter:

Ser vi på *lasteskip under 24 meter* så har vi hatt 122 grunnstøtings-hendelser siden 1981, som gir et gjennomsnitt på 3,21 pr år. I 2018 hadde vi 14 grunnstøtinger.

Antall omkomne som følge av *grunnstøting* siden 1981 er 3, som gir et gjennomsnitt på 0,08 pr år. Alle 3 omkom i 1983.

Antall skadde som følge av *grunnstøting* siden 1981 er 14, som gir et gjennomsnitt på 0,37 pr år.

Siden 1981 har 7 fartøy forlist, som gir et gjennomsnitt på 0,18 pr. år. Antall *miljøskader* i samme periode er 4, som gir et gjennomsnitt på 0,11 pr. år. Siste forlis var i 2014.

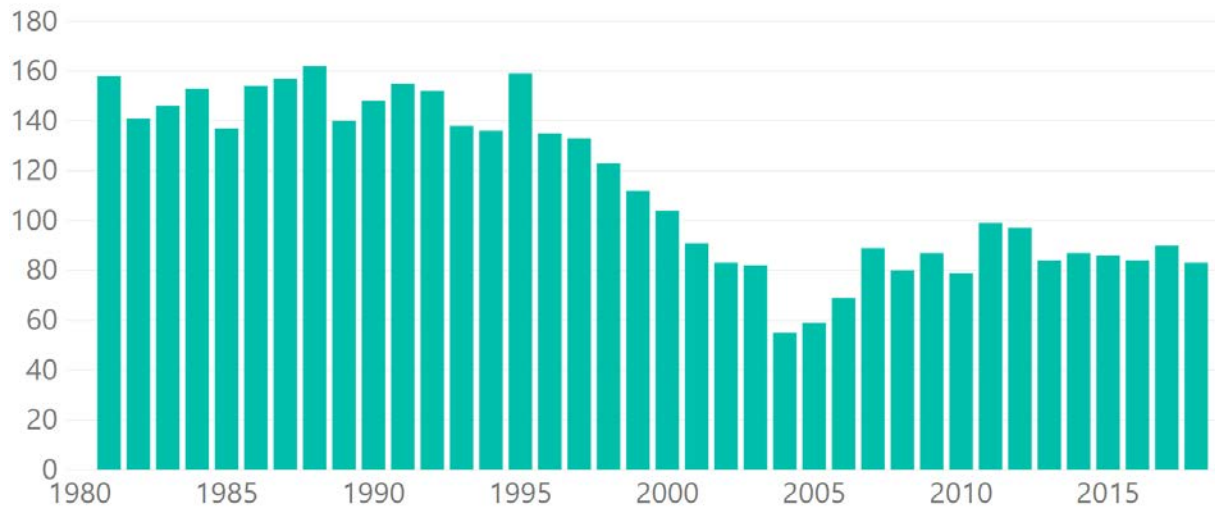
Det har vært en økning i antallet grunnstøtinger på mindre lasteskipet de siste årene. Likevel viser tallene at denne ulykkestypen relativt sjeldent får alvorlige konsekvenser.

Næringen er lite kjent med rapporteringskrav opp mot Sjøfartsdirektoratet, og noe underrapportering må en regne med at det er. Dette er også bekreftet av godkjennende foretak.

Forventer en økning i flåtestørrelsen de neste årene. Fokus på sikkerhetsstyring i 2018 og i 2019 kan føre til mer rapportering av hendelser i tiden framover.

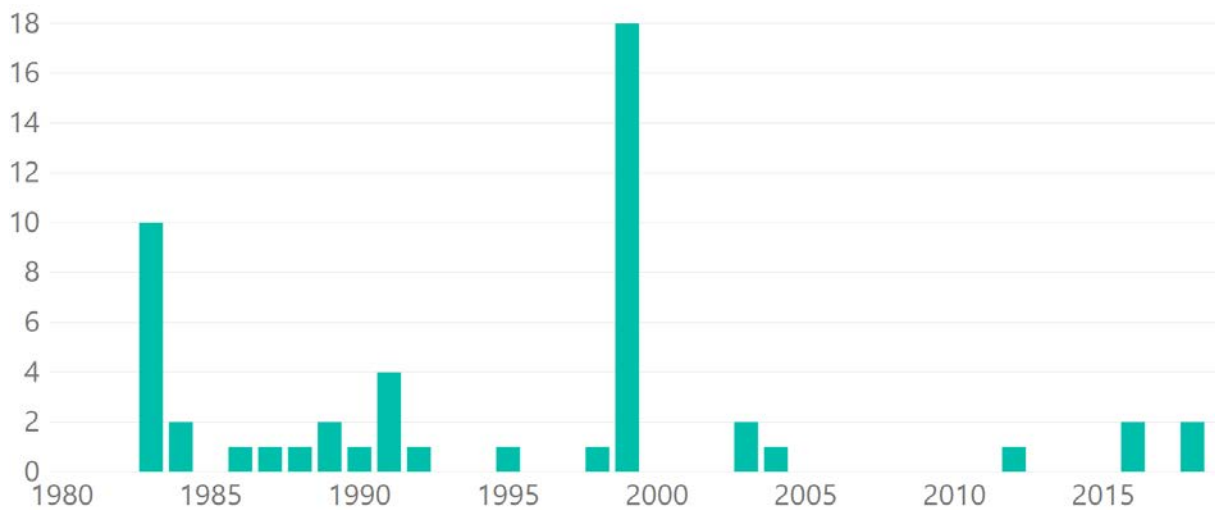
Samlet data for alle næringsfartøy:

Ser vi på alle næringsfartøy samlet har vi hatt 4327 grunnstøtings-hendelser siden 1981, som gir et gjennomsnitt på 114 pr år. I 2018 var det 83 næringsfartøy som grunnstøtte.



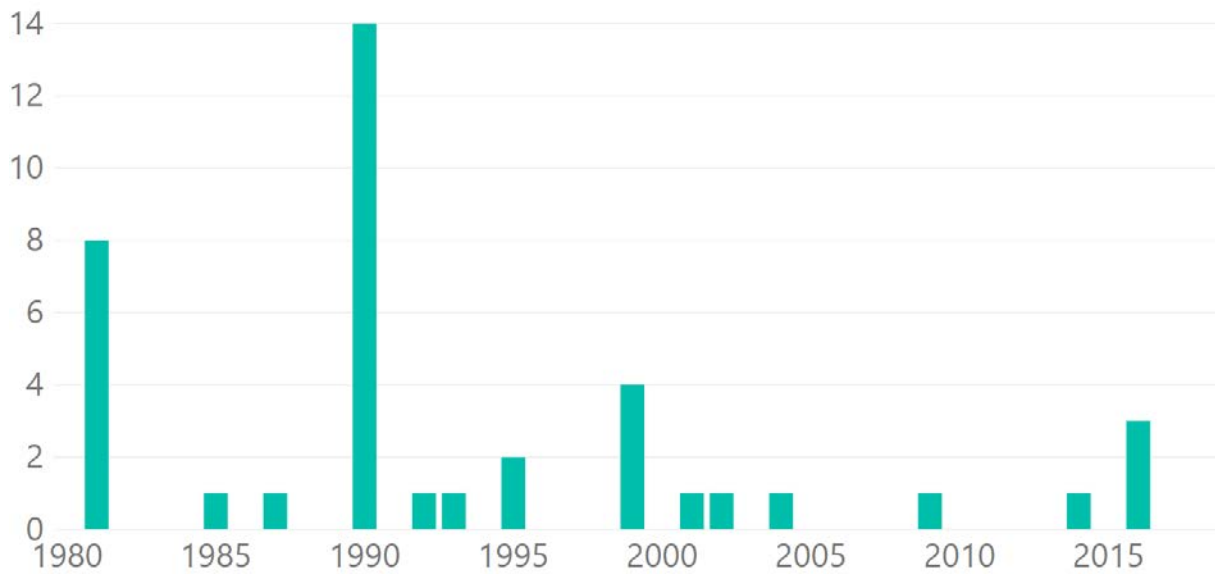
Figur: Antall næringsfartøy involvert i grunnstøting.

Antall omkomne som følge av grunnstøting siden 1981 er 51, som gir et gjennomsnitt på 1,34 pr år. I 2018 var det 2 som omkom.



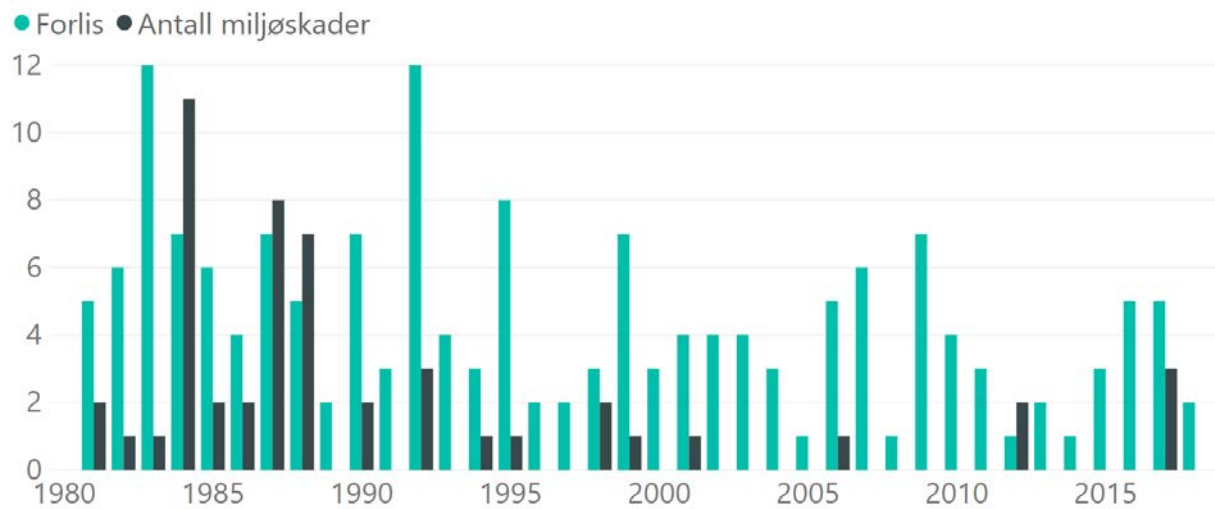
Figur: Antall omkomne på næringsfartøy involvert i grunnstøting.

Antall skadde som følge av grunnstøting siden 1981 er 228, som gir et gjennomsnitt på 6 pr år. I 2018 var det 4 som ble skadd som følge av grunnstøting.



Figur: Antall skadde på næringsfartøy involvert i grunnstøting.

Siden 1981 har 271 næringsfartøyer forlist, som gir et gjennomsnitt på 7,13 pr. år. I 2018 forliste 3 fartøyer. Antall *miljøskader* i samme periode er 202, som gir et gjennomsnitt på 5,32 pr. år. 2017 var det siste året med miljøskade.



Figur: Antall forlis og miljøskader på næringsfartøy involvert i grunnstøting.