

# Historikk registrering og rapportering av ulykker

---

## Innledning

Dette dokumentet er ment å belyse forhold som kan påvirke vurderinger som gjøres ved analyse av data fra Sjøfartsdirektoratets ulykkedatabase.

Dokumentet er skrevet etter beste evne, men må ikke anses for å være uttømmende. Videre må den som analyserer data selv vurdere i hvilken grad de enkelte forholdene kan tenkes å påvirke egne vurderinger.

## Kronologisk utvikling

I tabellen under beskrives systemtekniske endringer, endringer i krav til rapportering og andre endringer som direkte eller indirekte har eller kan antas å ha påvirket rapportering og registrering av ulykker.

Periode	Kommentar
1981	DAMA opprettet. Registrering av saker som etterforskes av Sjøfartsinspektørene. Sjøfartsinspektørene utøvde myndighet etter Sjødyktighetslovens tredje kapittel Om undersøkelser i anledning av sjø-ulykker m.v. og Sjølovens kapittel atten om samme. Ordningen ble avviklet i 2008.
1984	(usikkert årstall – 1984 referer seg til endring av sjødyktighetslovens § 15) Krav til at tilsynet (daværende Skipskontrollen) varsler Sjøfartsdirektoratet om «hendelser og forhold innen sitt distrikt som kan antas å være av interesse og betydning for sikkerheten for menneskeliv til sjøs.»  Videre skal Sjøfartsdirektoratet utarbeide statistikk over forlis og havarier som norske fartøyer har vært utsatt for. Oversikten skal så vidt mulig inneholde opplysninger om de nærmere omstendigheter hvorunder sjøulykkene har funnet sted, og om ulykkenes sannsynlige årsaker og omfang.
1986	Krav til innrapportering av arbeidsulykker kom i forskrift 2. mars 1986 nr 238 om verne- og miljøarbeid på skip: «Ved dødsfall og enhver personskade eller sykdom som antas å skyldes arbeidsulykke, arbeidssituasjonen eller forholdene om bord for øvrig, skal det dessuten så snart som mulig sendes Sjøfartsdirektoratet personskadeblankett i utfylt stand.»
1986	Opprettelse av NIS registeret etter stor utflagging fra NOR. Flåte øker betraktelig. Store endringer i mannskapenes sammensetning.
Ca. 1989	Sjøfartsdirektoratet begynner å registrere arbeidsulykker i databasen PUS (Person Ulykke Systemet).
1995 - 1999	Krav til sikkerhetsstyringssystem etter ISM koden innføres: 1995: Passasjerskip med mer enn 12 passasjerer i utenriks fart og mer enn 100 passasjerer i innenriks fart. 1996: Lasteskip over 500 BT i utenriks fart. 1999: Flyttbare innretninger

---

	Kravene antas å påvirke rederienes evne til å rapportere og ulykker samt systematisk styre risiko.
<b>2000</b>	Forskrift av 4. august 2000 nr 808 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse: «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 melding på fastsatt blankett til Sjøfartsdirektoratet. Tilsvarende gjelder ved personskade eller sykdom som påføres under reise til eller fra fartøyet for reders regning, eller under landlov.»
<b>2004</b>	Vedtak om flytting av Sjøfartsdirektoratet
<b>2006</b>	Sjøfartsdirektorat flyttes til Haugesund. Store personellutskiftninger samt omorganisering.
<b>2007</b>	Skipssikkerhetsloven trer i kraft og Sjødyktighetsloven utfases. Mange endringer – men sentralt i denne sammenheng er nok styrking av rederiet som ansvarssubjekt.
<b>2008</b>	Rapporteringskrav ved arbeidsulykker flyttes fra forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse til egen forskrift om melde- og rapporteringsplikt på skip. Dette skjer i forbindelse med endring av Sjøloven og opprettelse av sjøfartsavdelingen i Statens havarikommisjon for transport. Ordlyd i forskrift endres: Arbeidsulykke: En hendelse som har medført skade på person under skipets drift. Arbeidsulykke skal rapporteres. Alle meldingspliktige sjøulykker og hendelser som nevnt i § 4. Arbeidsulykker skal rapporteres uavhengig av om det ble foretatt evakuering av den skadede personen.» Sjøfartsdirektoratet avgrensner rapporteringsplikt gjennom veiledning til næringen til alvorlige arbeidsulykker.
<b>2008</b>	Alle ulykkesrapportering til Sjøfartsdirektoratet samles på ett skjema.
<b>2008</b>	Endring av Sjøloven. Sjøforklaringsinstituttet legges ned. Statens havarikommisjon for transport opprettes. Sjøfartsinspektørordningen legges ned. Etterforskning av straffbare forhold overføres til Politiet. Se NOU 1999:30 og
<b>2013</b>	Omorganisering – all registrering av ulykker i Sjøfartsdirektoratet samles på en enhet.
<b>2012</b>	Endring av Sjøloven for innføring av direktiv EU 2009/18. Definisjoner av Sjøulykke mm endres.
<b>2015</b>	Kvalitetssjekk av registrerte hendelser avdekket at selvmord hadde blitt registrert som ulykke. To hendelser i perioden 2007-2014 (2007/0055, 2010/ ) ble slettet. Kontrollen avdekket også hendelser registrert før denne tid. Disse er registrert som egenvillet = «ja» under personskade.

## Generelt om årsaker i ulykkesdatabasen

Kodeverket har mer eller mindre vært likt siden databasen for skipsulykker (DAMA) ble opprettet på starten av 80-tall. Årsaker ble ikke registrert på samme måte når det gjaldt arbeidsulykker (PUS). Mulighet for koding av årsaker i forbindelse med arbeidsulykker kom derfor ikke før 2006.

Opprinnelig var det et «flatt» kodeverk med mulighet for å angi et bestemt antall årsakskoder pr ulykke. I 2006 ble direktoratets to ulykkesdatabaser (DAMA og PUS) faset ut og nytt system (SDU) ble satt i drift.

SDU videreførte selv kodeverket fra DAMA – men dette ble nå ordnet hierarkisk. Dette innebærer at eksisterende årsakskoder ble delt inn i tre kategorier som hver har en eller to underkategorier:

- Direkte årsaker
  - Menneskelige, tekniske, ytre

- Indirekte årsaker
  - Person, Arbeidsmiljø, Utstyr, Ytre
- Bakenforliggende årsaker
  - Ledelse, Prosedyre