

Dato:

Arkiv: -

Ulykkesbildet, 2014

2014 karakteriseres ved en moderat nedgang i antall registrerte ulykker i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase. I perioden 2009 til 2013 registrerte direktoratet i gjennomsnitt 510 ulykker per år. I 2014 har dette tallet falt til 471 ulykker. Dette tilsvarer en nedgang på lag 7,5 %, og innebærer det laveste nivået av antallet registrerte ulykker i databasen siden 80-tallet¹. Reduksjonen sammenfaller med en liten økning i størrelsen på den norske flåten av næringsfartøy, fra omlag 11 350 skip ved utgangen av 2013, til omlag 11 500 skip ved utgangen av 2014.

Sjøfartsdirektoratet registrerer ulykker på norskregistrerte skip, og utenlandske skip som ferdes i norsk farvann. Ulykkesregistreringen er i utgangspunktet basert på rederienes egen rapportering, men kan også fanges opp gjennom andre kilder. En komplett oversikt over hvilke ulykker som regnes som registreringspliktige finnes på sjøfartsdirektoratets hjemmesider.

En ulykke registreres som enten en skipsulykke, eller en arbeids- og personulykke, avhengig av om ulykken medfører en skade på skipet eller ikke. I tillegg registreres personskader. Dette medfører i praksis at noen skipsulykker, og alle arbeids- og personulykker inneholder en (eller flere) personskader. Et eksempel på dette vil være en kollisjon, hvor sammenstøtet medfører at et besetningsmedlem faller og brenner beinet. I dette tilfellet vil ulykken registreres som en skipsulykke (kollisjon), med en personskade (benbrudd). Dersom fallet ikke forekom i forbindelse med en skipsulykke, ville det blitt registrert som en arbeids/personulykke med en personskade (benbrudd). Merk at enkelt ulykker (f.eks. brann) vil kunne medføre flere personskader.

Innhold

Ulykkesbildet, 2014	1
1.0 Ulykker næringsfartøy	2
1.1 Nestenulykker næringsfartøy	3
1.2 Skadeomfang - skipsulykker	3
1.4 Ulykker fordelt på fartøytyper.....	4
2.0 Personskader næringsfartøy	6

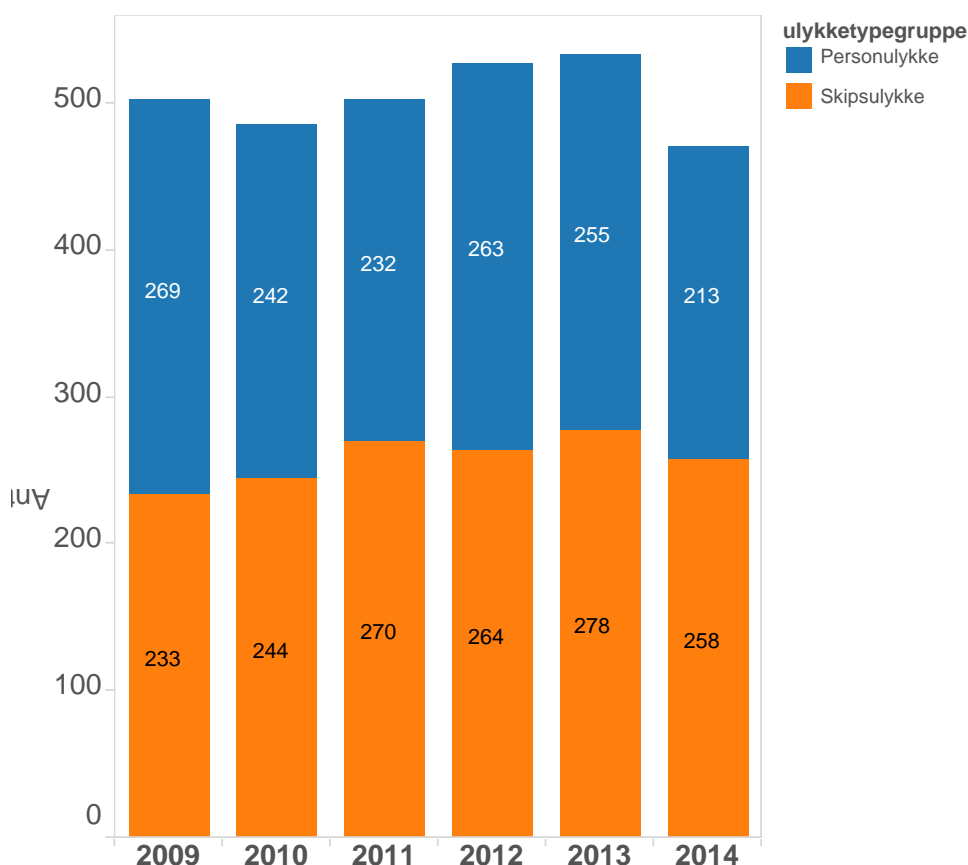
¹ Mellom 1981 og 2014 har det vært noen endringer i hva som regnes som registreringspliktig. Dette betyr at antallet ulykker ikke nødvendigvis er sammenlignbart gjennom databasens historie.



2.1	Personskader.....	6
2.2	Omkomne	7
2.3	Omkomne på Norske næringsfartøy.....	8
3.0	Ulykker fritidsfartøy	9
3.1	Bruk av flytevest	10
3.2	Personkarakteristika	10
3.3	Fartøytyper	11
3.4	Skader.....	12

1.0 Ulykker næringsfartøy

Figur 1: Skipsulykker og arbeids-/personulykker, 2009 - 2014



Sjøfartsdirektoratet har registrert i alt 471 ulykker i 2014². Dette er en nedgang på omkring 7,5 % sammenlignet med gjennomsnittet for de fem foregående årene.












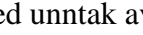
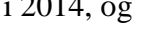

Sammenlignet med 2013 har direktoratet registrert en nedgang i både skips og arbeids – og personulykker. En av ulykkestypene som skilte seg ut i 2013 med 40 registrerte hendelser var brannulykker. Direktoratet reagerte på at om lag 33 % av alle brannulykkene medførte alvorlig eller totalskadde fartøy, og så at

storulykkepotensialet for denne ulykkestypen var stort. Brann ble derfor et av fokusområdene for direktoratets risikovurdering i 2014, og det ble igangsatt forebyggende arbeid; blant annet i form av ekstra tilsynssjekklistor, og ved publisering av en risikomodell for brann i maskinrom. Hvorvidt denne

² Disse tallene er per primo februar 2015. Endringer kan forekomme i takt med eventuelle etterregistreringer, som følge av f.eks. ettersendte ulykkesrapporter.

innsatsen har fått en effekt er for tidlig å si, men ulykkestallene fra 2014 viser en reduksjon i antall registrerte branntilfeller sammenlignet med fjoråret på om lag 45 %. Vi ser også at kun 14 % av brannulykkene i 2014 medførte alvorlig eller total skade på fartøyet.

Tabell 1: Skipsulykker og arbeids-/personulykker, 2009 – 2014, fordelt på ulykkestype³

Ulykketypegruppe	Ulykketype	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Sum	Utvikling
Personulykke	Arbeidsulykke/Personulykke	269	242	232	263	255	213	1474	
Skipsulykke	Annen ulykke	17	16	24	26	22	18	123	
	Brann/Eksplosjon	20	30	26	24	40	22	162	
	Fartøyet er savnet, forsvunnet	2	3	4	1	0	2	12	
	Grunnstøting	106	98	114	110	100	102	630	
	Hardtværskade	1	1	4	1	1	3	11	
	Kantring	10	4	4	5	2	3	28	
	Kollisjon	17	25	13	11	14	12	92	
	Kontaktskade, Kaier, Broer etc	45	53	51	58	60	56	323	
	Lekkasje	6	6	8	9	15	4	48	
	Maskinhavari	0	0	0	2	6	8	16	
	Miljøskade/Forurensing	9	8	21	17	16	28	99	
	Stabilitetssvikt uten kantring	0	0	1	0	2	0	3	
Totalsum	Sum	502	486	502	527	533	471	3021	

Når det gjelder andre ulykkestyper er det relativt små endringer fra 2013 til 2014, med unntak av antallet lekkasjer som faller fra 15 registrerte ulykker i 2013, til 4 registrerte ulykker i 2014, og forurensing og miljøutslipp, som øker fra 16 ulykker i 2013 til 28 ulykker i 2014.

1.1 Nestenulykker næringsfartøy

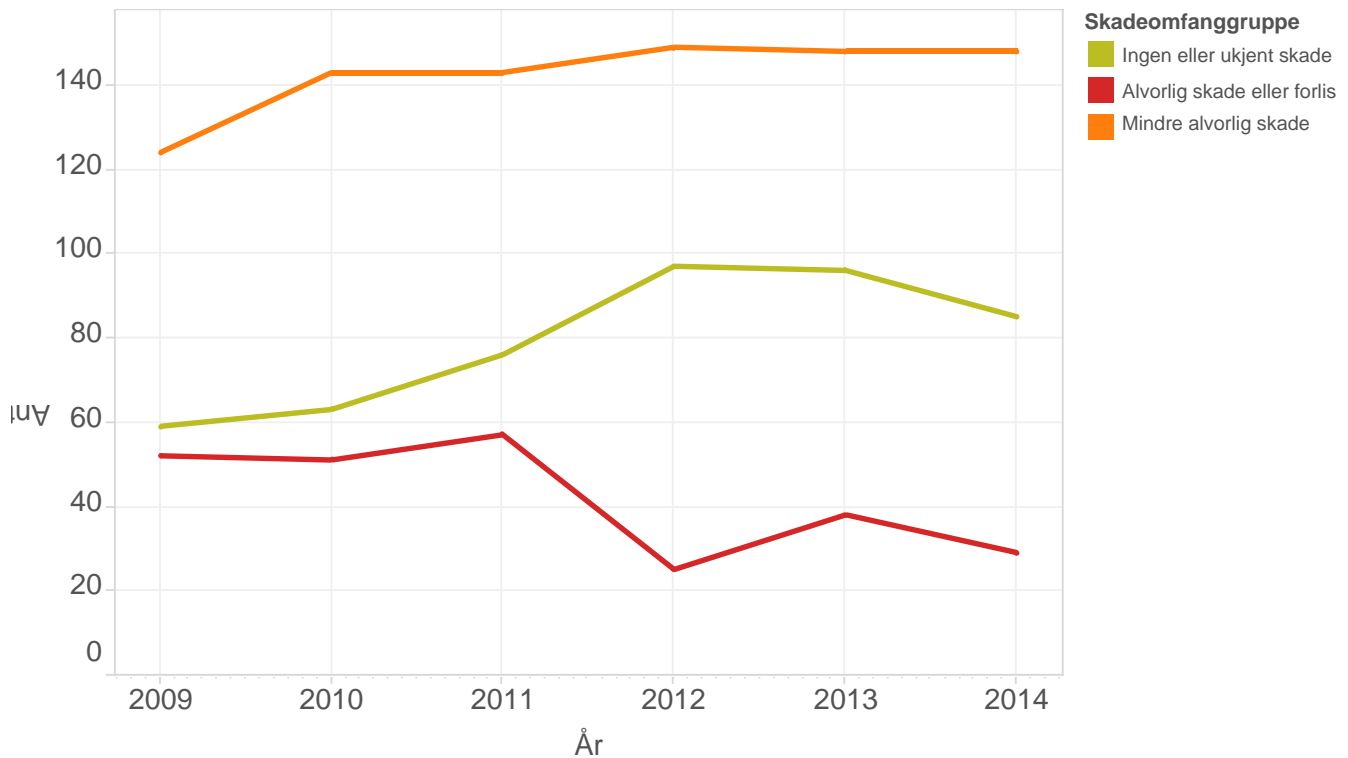
Antall registrerte nestenulykker viser en økning fra 126 i 2013, til 141 i 2014. Det er noe usikkerhet i tallene for nestenulykker, da de fleste nestenulykker ikke er rapporteringspliktige. Direktoratet anser derfor ikke utviklingen i nestenulykker som et godt mål på ulykkesutviklingen generelt, og disse tallene holdes vanligvis utenfor den alminnelige statistikken. Grunnen til at nestenulykker allikevel registreres er fordi de ofte inneholder viktig læringsinnhold som kan brukes i forbindelse med direktoratets risikovurderinger.

1.2 Skadeomfang - skipsulykker

Direktoratet registrerer skadeomfang i forbindelse med hvert fartøy som er involvert i en ulykke. Den oppmerksomme leser vil kanskje legge merke til at antallet skadeomfang overstiger antallet skipsulykker. Dette er fordi noen ulykker, for eksempel kollisjoner, involverer mer enn ett fartøy, og derfor vil bli registrert med opptil flere skadebeskrivelser.

Merk at den følgende figuren kun inkluderer skipsulykker – da personulykker i prinsippet ikke medfører skade på fartøyet.

³ Merk at maskinhavari ble ikke registrert i ulykkesdatabasen før i 2012.

Figur 2: Skipsulykker, 2009 – 2014, fordelt på skadeomfang


Sammenlignet med 2013 forholder antallet skip med mindre alvorlige skader seg konstant. Det har derimot vært en nedgang i antallet skip med ingen eller ukjent skade, samt antallet skip med alvorlig skade eller forlis. Mens det mellom 2009 – 2011 var i overkant av 50 tilfeller av alvorlige fartøyskader eller forlis i året, har dette tallet falt med om lag 45 % i 2014. Antallet alvorlige fartøyskader i 2014 var 29. Nærmere 38 % av disse skyldes grunnstøtinger.

Tabell 2 gir en oversikt over antallet alvorlige skipsulykker og forlis, fordelt på ulykkestype.

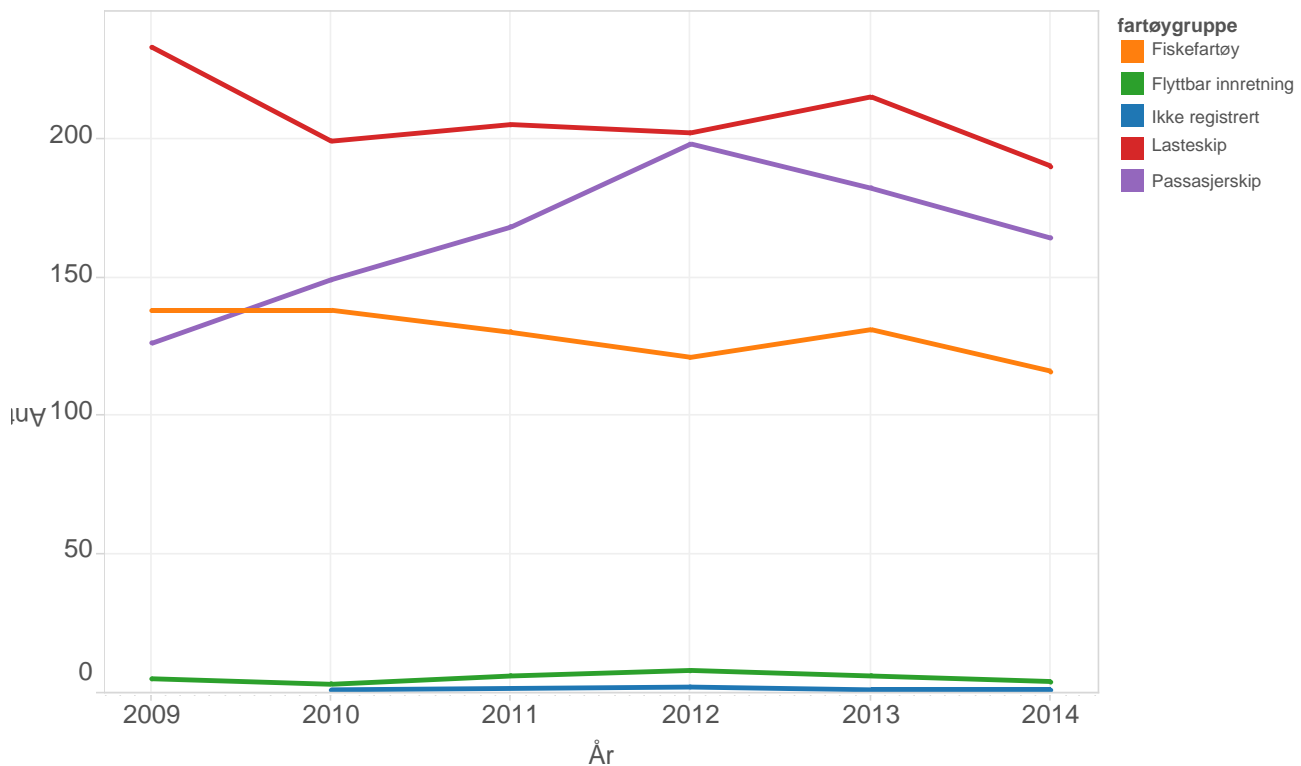
Tabell 2: Skipsulykker som medfører alvorlig fartøyskade eller forlis, 2009 - 2014

Ulykkestype	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Sum	Utvikling
Annen ulykke	1	1	4	1	2	1	10	
Brann/Eksplosjon	5	13	7	5	13	3	46	
Fartøyet er savnet, forsvunnet	2	3	3	1	0	2	11	
Grunnstøting	21	14	25	8	13	11	92	
Hardtværskade	0	1	2	0	0	3	6	
Kantring	10	4	4	2	2	1	23	
Kollisjon	4	6	4	3	1	3	21	
Kontaktskade, Kaier, Broer etc	7	6	3	3	1	3	23	
Lekkasje	2	3	5	2	4	0	16	
Maskinhavari	0	0	0	0	1	2	3	
Stabilitetssvikt uten kantring	0	0	0	0	1	0	1	
Sum	52	51	57	25	38	29	252	

1.3 Ulykker fordelt på fartøytyper

Lasteskip er den fartøygruppen som har flest ulykkesregistreringer, etterfulgt av henholdsvis passasjerskip og fiskefartøy. Direktoratet har også registrerte enkelte hendelser i forbindelse med flyttbare innretninger, og ikke-registrerte fartøygrupper, men disse utgjør svært få hendelser.

Figur 3: Skipsulykker og arbeids-/personulykker, 2009 – 2014, fordelt på fartøygrupper

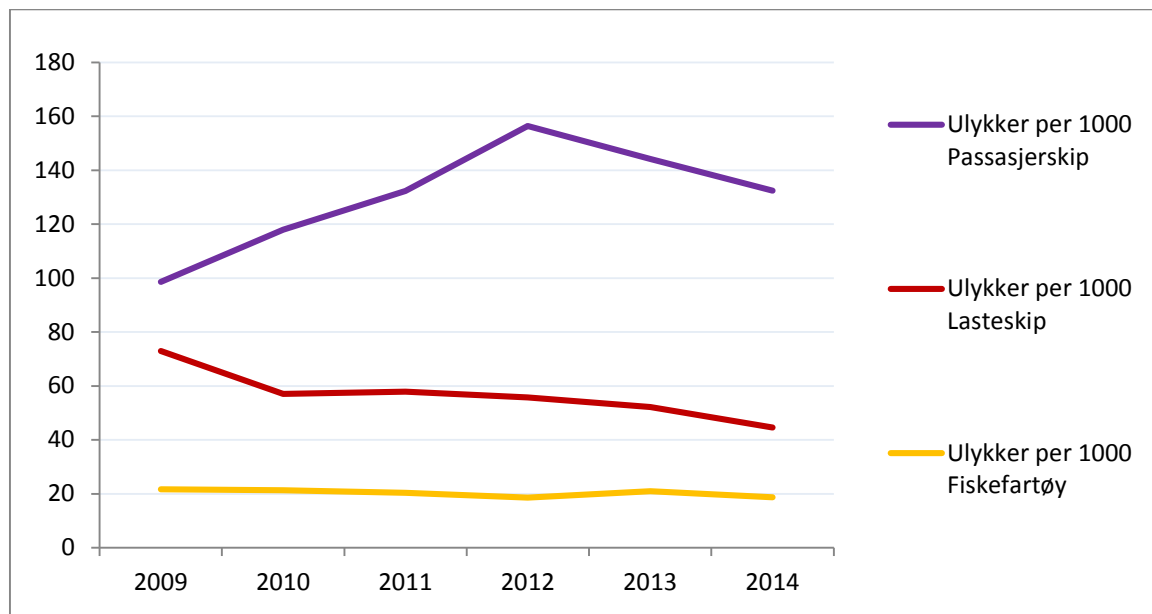


Dersom vi begrenser oss til å se på norskregistrerte fartøy kan vi sammenligne utviklingen i den norske flåten med utviklingen i antallet ulykker per fartøygruppe. Dette vil gi oss en indikasjon på ulykkesraten per fartøytype.

Figur 4 skiller ikke mellom skipsulykker og personulykker, og tar derfor ikke hensyn til at antallet personer (og derfor sannsynligheten for at en skade skal inntreffer) er høyere på et typisk passasjerfartøy sammenlignet med et typisk fiskefartøy. For en nærmere gjennomgang av slike skiller henvises det til Direktoratets fokus på risiko 2015 – rapport, tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider⁴.

⁴ http://www.sjofartsdir.no/Global/Ulykker-og-sikkerhet/Ulykker%20og%20sikkerhet_dokumenter/Fokus%20p%C3%A5%20risiko%202015_WEB.pdf

Figur 4: Skipsulykker og arbeids-/personulykker per 1000 norskregistrerte næringsfartøy, 2009 – 2014

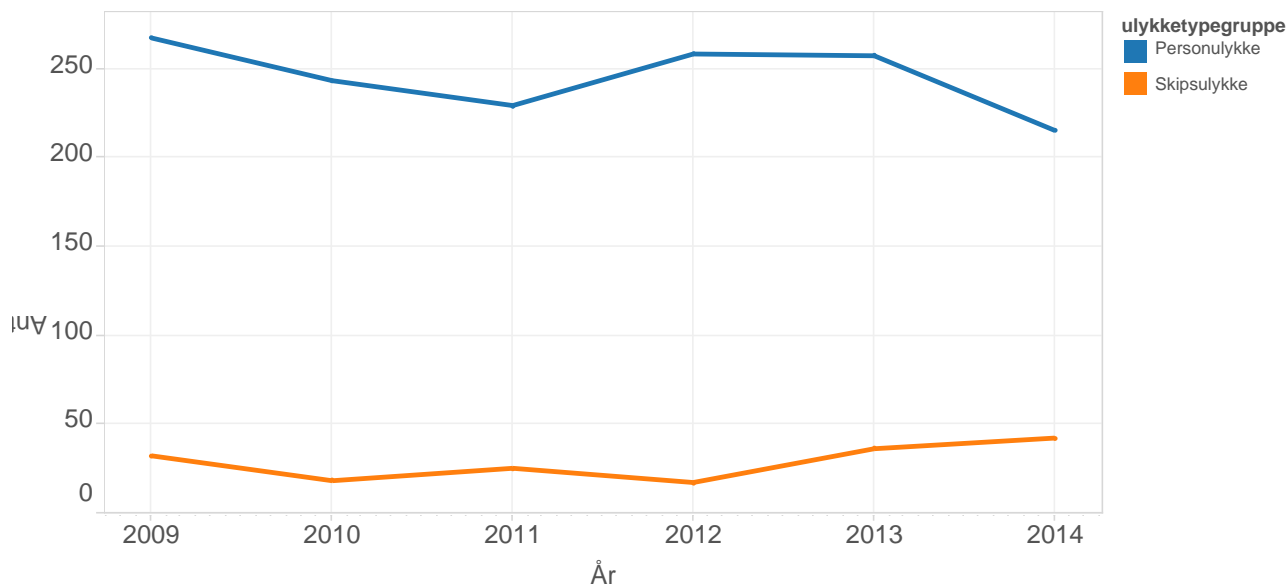


2.0 Personskader næringsfartøy



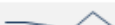

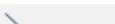



Mellom 2009 og 2014 har direktoratet registrert 1639 personskader. Av disse var 1607 skader knyttet til norske fartøy, mens de resterende 32 var knyttet til utenlandske fartøy. I den samme perioden har sjøfartsdirektoratet registrert 89 omkomne, 78 i forbindelse med norske fartøy, og 11 i forbindelse med utenlandske fartøy. Det er i utgangspunktet en del problematikk knyttet til innhenting av personskadedata fra utenlandske fartøy, da de ikke alltid har de samme kravene til rapportering som norske fartøy. Det kan med andre ord være en del mørketall forbundet med personskader på utenlandske fartøy.

2.1 Personskader

Av de i alt 1639 personskadene, var om lag 90 % knyttet til personulykker, mens de resterende 10 % var knyttet til skipsulykker. Dette blir illustrert i figur 5.

Figur 5: Personskader, 2009 - 2014, fordelt på ulykketype


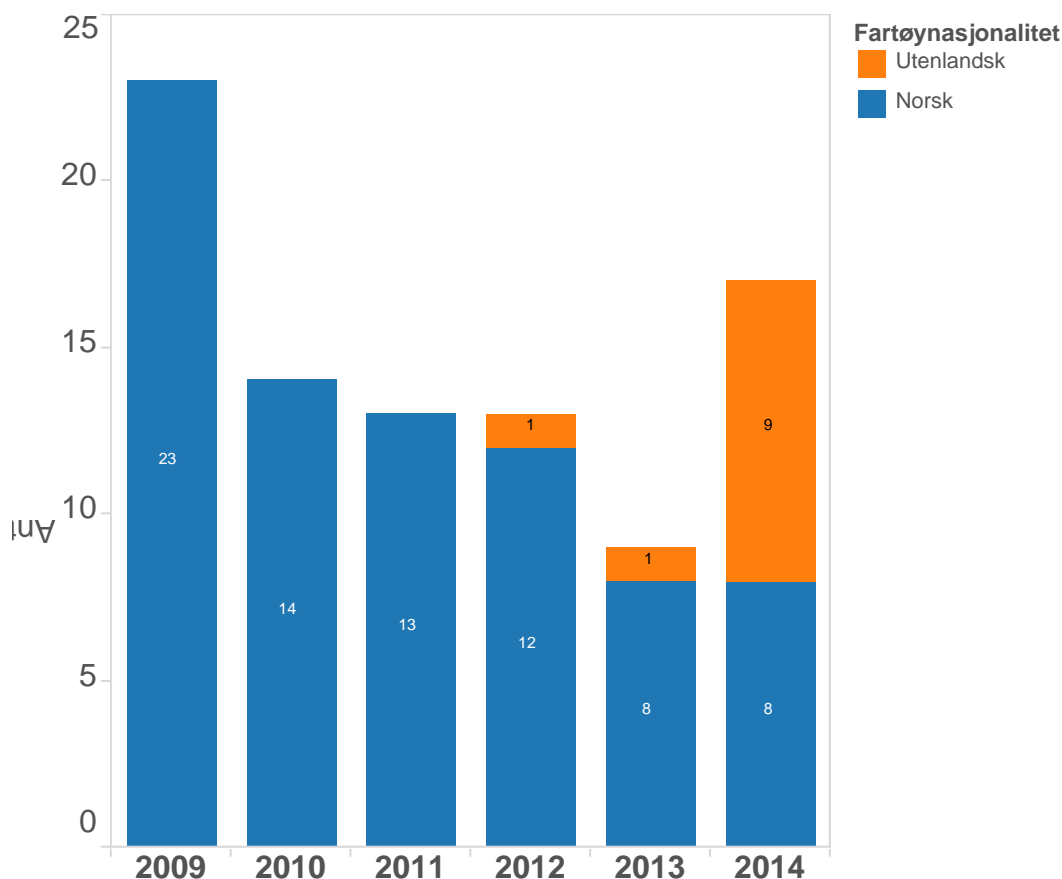
Når det gjelder ulykketype er det Støt/klemskader (37 %) og fall om bord (30 %) som utgjør majoriteten av hendelsene, og det er i disse to gruppene vi har sett den største nedgangen i 2014 sammenlignet med 2013.

Personulykkegruppe	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Sum	Utvikling
Annen personulykke	39	24	23	35	48	57	226	
Elektrisitet, brann og kjemikalier	24	16	19	19	19	18	115	
Fall om bord	84	84	80	72	97	77	494	
Fall til sjø	15	7	6	13	7	4	52	
Forgiftning	3	0	0	0	0	1	4	
Stikk/kuttskade	25	33	19	30	21	21	149	
Støt/Klemskade	109	97	107	106	101	79	599	
Sum	299	261	254	275	293	257	1639	

2.2 Omkomne

I løpet av de seks siste årene er det registrert 89 dødsfall i forbindelse med næringsfartøy, hvor 17 av disse fant sted i 2014. Figur 6 viser utviklingen i antall omkomne, fordelt på fartøynasjonalitet.

Figur 6: Antall omkomne, 2009 - 2014, fordelt på fartøynasjonalitet





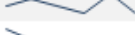




Antallet omkomne på norsk næringsfartøy tilsvarer fjorårets nivå. Den store økningen i antallet omkomne på utenlandske fartøy skyldes i all hovedsak en kollisjon i kinesisk farvann mellom et norsk NIS skip og et kinesisk fiskefartøy, hvor 9 kinesere mistet livet.

I den videre fremstillingen vil vi fokusere på omkomne på norskregistrerte fartøy. Ved eventuelle spørsmål knyttet til ulykkene på utenlandske fartøy oppfordres det til å ta kontakt med Direktoratets avdeling for Risikostyring og HMS.

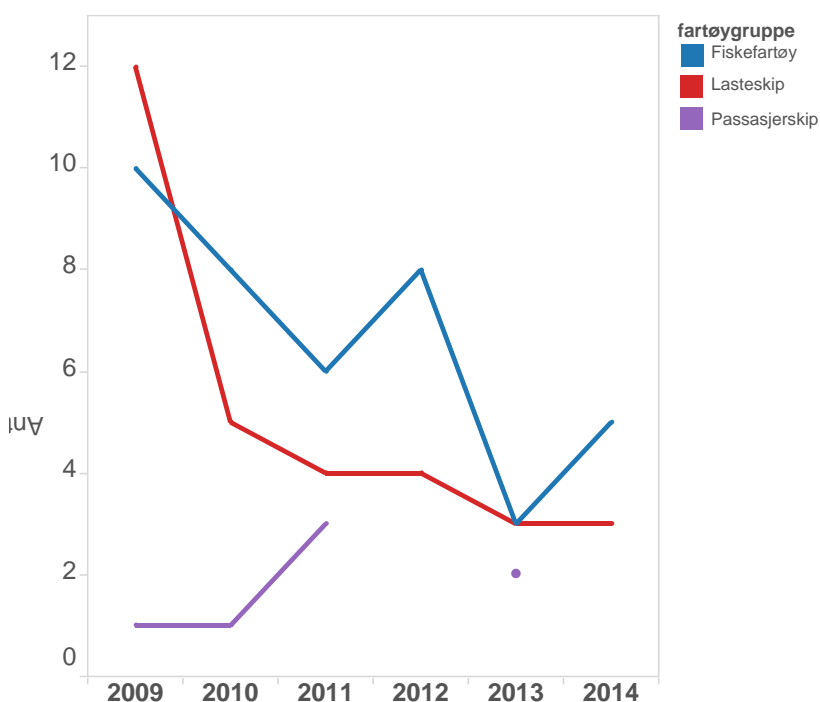
2.3 Omkomne på Norske næringsfartøy

Blant dødsulykkene er det sekkeposten annen personulykke som utmerker seg med flest omkomne i perioden (27). Flere av disse ulykkene utgjør hendelser hvor den omkomne står registrert som savnet, eller fartøyet står registrert som forsvunnet, og det derfor ikke har vært mulig å angi noen eksakt årsak til dødsfallet. Foruten denne ulykkestypen er det fall til sjø (26) og fall om bord (13) som dominerer statistikken, i tillegg til støt og klemskader som har medført 10 dødsfall de siste 6 årene.

Tabell 3: Antall omkomne norske næringsfartøy, 2009 - 2014, fordelt på personulykkegruppe

Personulykkegruppe	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Sum	Utvikling
Annen personulykke	8	2	9	4	1	3	27	
Elektrisitet, brann og kjemikalier	1	0	0	0	0	0	1	
Fall om bord	2	3	2	1	4	1	13	
Fall til sjø	10	5	1	4	2	4	26	
Stikk/kuttskade	0	0	1	0	0	0	1	
Støt/klemskade	2	4	0	3	1	0	10	
Sum	23	14	13	12	8	8	78	

I likhet med tidligere år er det også i 2014 arbeid ombord fiskefartøy som medfører flest dødsfall. Av de i alt 5 fiskerne som omkom på norskregistrerte fiskefartøy i 2014 skjedde alle ulykkene om bord fartøy under 15 meter. Besetningene på disse fartøyene har i all hovedsak bestått av mellom 1 og 2 personer.

Figur 7: Antall omkomne, norske næringsfartøy, 2009 - 2014, fordelt på fartøygruppe


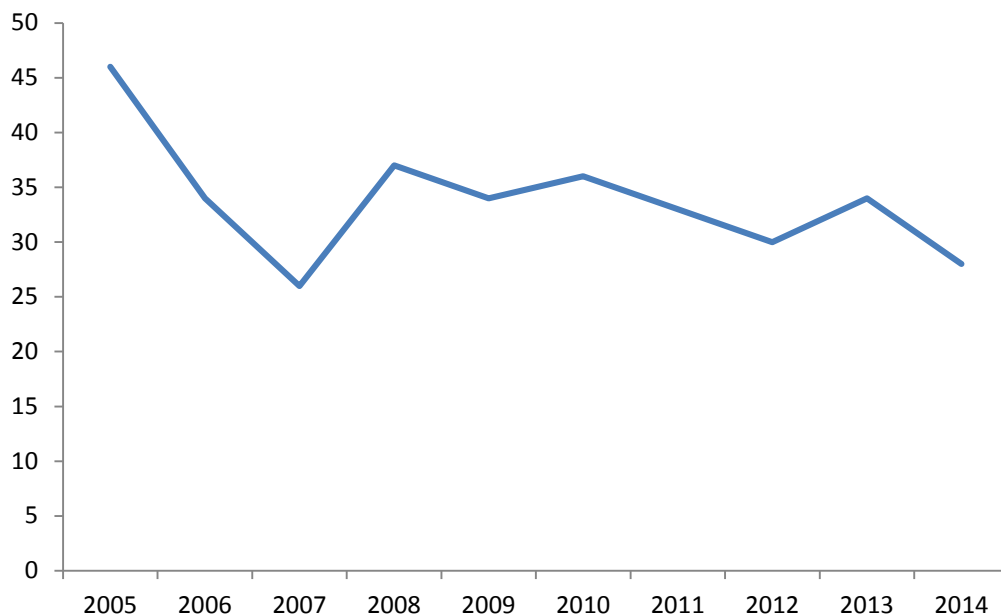
3.0 Ulykker fritidsfartøy

Sjøfartsdirektoratet registrer dødsfall i forbindelse med bruk av fritidsbåt i Norge. Innsamlingen er hovedsakelig basert på rapportering fra politiet og medieovervåking. Direktoratets oversikt strekker seg i utgangspunktet tilbake til 2001, og inneholder i skrivende stund over 450 hendelser.

I 2014 ble det registrert 28 omkomne i forbindelse med bruk av fritidsfartøy. Dette markerer det laveste antallet registrerte dødsfall siden 2007, og utgjør en nedgang på om lag 17 % sammenlignet med gjennomsnittet i tiårsperioden.

Figur 8 viser utviklingen i antall omkomne fra 2005 til 2014.

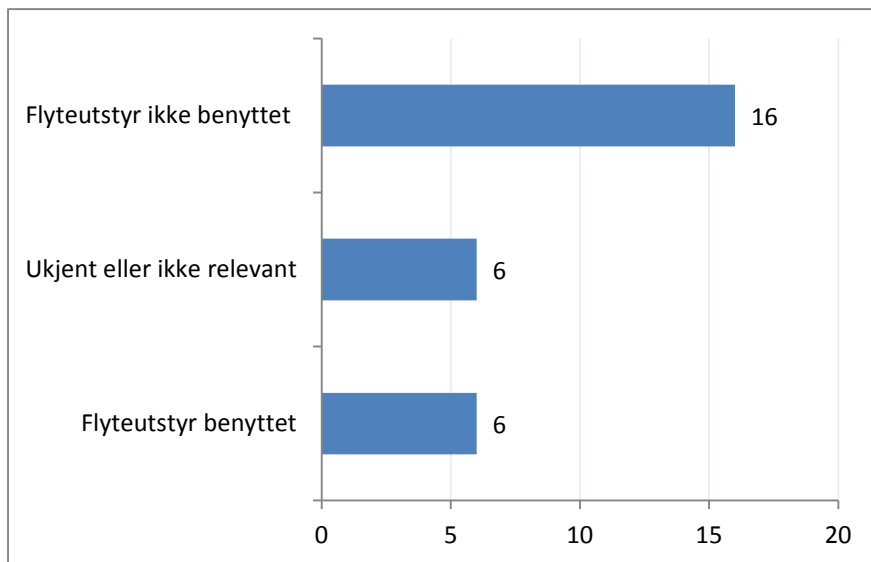
Figur 8: Antall omkomne, fritidsfartøy, 2005 - 2014



3.1 Bruk av flytevest

Tall som sjøfartsdirektoratet har hentet inn fra politiet viser at om lag 2 % av alle kontrollerte de siste 5

Figur 9: Antall omkomne 2014, fordelt på bruk av flytevest

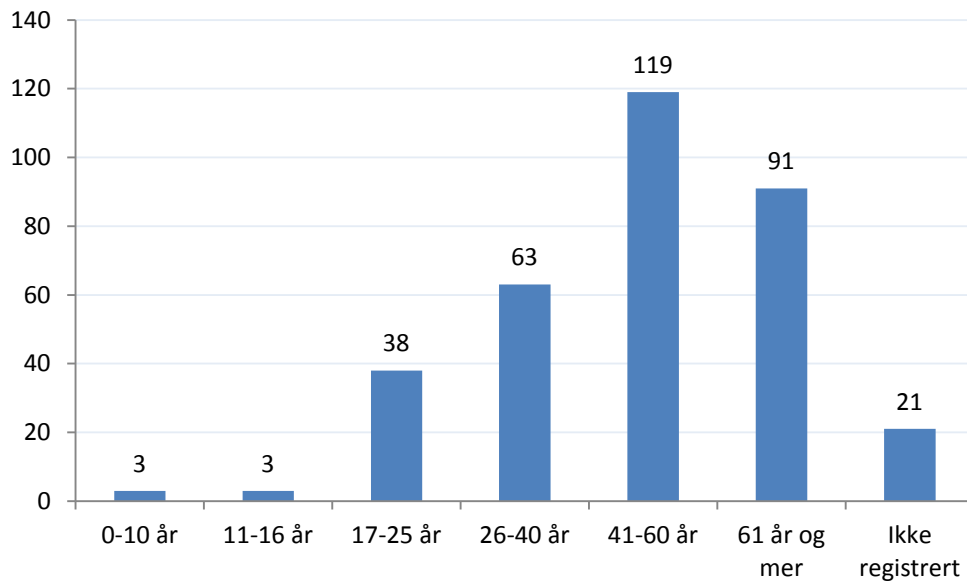


årene mangler godkjent flyteutstyr om bord i fartøyet. Til tross for dette er det en stor andel av de omkomne som hvert år ikke har benyttet flytevest. Av de i alt 28 omkomne i 2014 var det kun 6 tilfeller hvor det ble registrert bruk av flytevest, og 16 tilfeller hvor den omkomne ikke hadde benyttet flytevest. I de resterende 6 tilfellene var det enten ukjent (f.eks. fordi den omkomne ikke er funnet) eller ikke relevant for ulykken (f.eks. ved kollisjon i høy fart) hvorvidt den omkomne benyttet flytevest. For tiårsperioden som helhet har

omlag 20 % av de omkomne benyttet redningsvest, mens 52 % av de omkomne har vært uten. De resterende 27 % står registrert som ukjent eller ikke relevant.

3.2 Personkarakteristika

Som i tidligere år er det også i 2014 middelaldrende menn som topper ulykkesstatistikken. I løpet av de siste ti årene har nærmere 93 % av alle de omkomne vært menn, og i hele 2014 er det kun en kvinne som har omkommet ved bruk av fritidsbåt, mot 27 menn.

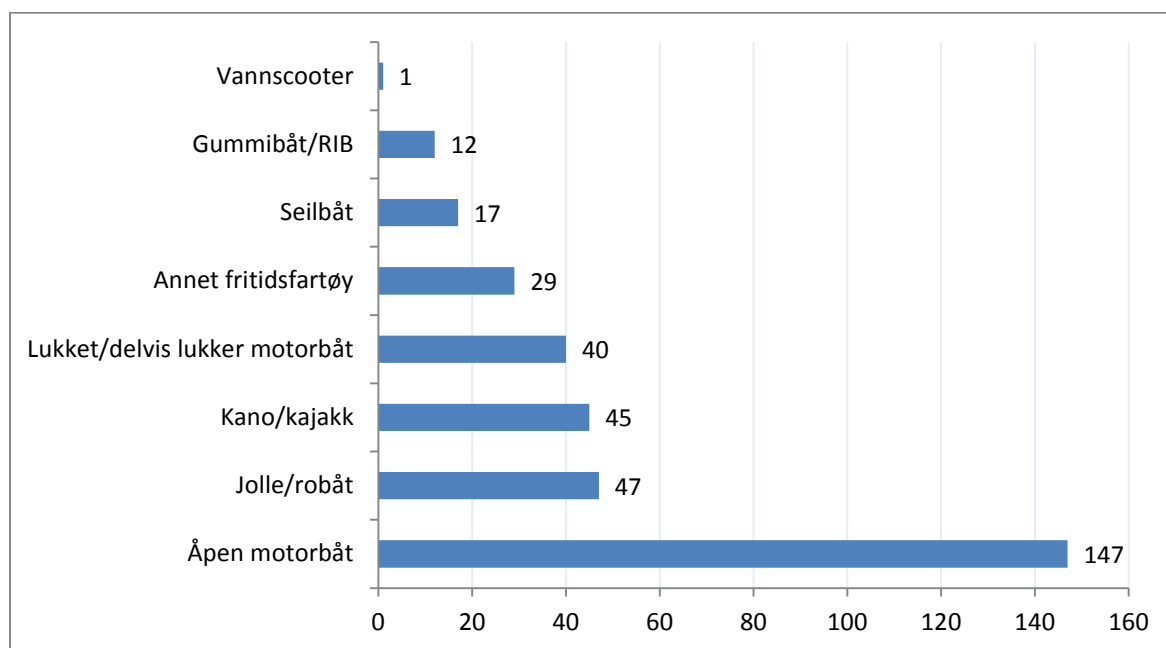
Figur 10: Antall omkomne 2005 - 2014, fordelt på aldersgruppe


Det er heldigvis relativt sjeldent at barn omkommer som følge av fritidsbåtulykker, og de siste 10 årene har vi kun 6 registrerte hendelser med barn under 17 år. De to siste årene har vi ingen omkomne under 22 år. Gjennomsnittsalderen på de omkomne i 2014 var 53,5 år, og 79 % av de forulykkede var passert 40 år.

Når det gjelder nasjonalitet er de aller fleste som omkommer norske, men det er også en betydelig andel turister som mister livet i norske farvann. Det har vært noe manglende registreringer i databasen bakover i tid, men i løpet av de siste 6 årene har omlag 75 % av de omkomne vært norske, mens 19 % av de omkomne har utenlandsk opphav. De resterende 6 % er uregistrerte. Av de utenlandske er det tyskere som utgjør den største enkeltgruppen med nærmere 22 % av de utenlandske omkomne.

3.3 Fartøytyper

Åpne motorbåter er den fartøytypen som er involvert i flest ulykker, men dette må sees i sammenheng med at disse gjerne benyttes mer enn andre fartøytyper. Det er så langt kun registrert en dødsulykke i forbindelse med vannskuter etter at forbudet ble opphevet i juli 2013.

Figur 11: Antall omkomne 2005 - 2014, fordelt på fartøytype


3.4 Skader

For å få en oversikt over skadebildet på fritidsfartøy har Sjøfartsdirektoratet innhentet informasjon fra 5 norske forsikringsselskap gjennom deres bransjeorganisasjon Finans Norge. Disse selskapene utgjør om lag 80 % av det norske markedet for fritidsbåtforsikring. I uttrekket sjøfartsdirektoratet ser på har vi begrenset oss til skader som følge av ulykker, herunder brann, havari, grunnstøting, kollisjon, kantring, eller andre ulykker. Utbetalinger som følge av for eksempel tyveri er ikke inkludert i tallgrunlaget.

Mellom 2009 og 2013 har de fem aktuelle forsikringsselskapene i gjennomsnitt betalt ut 265 millioner kroner per år i erstatningsbeløp som følge av ulykker ved bruk av fritidsbåter. I denne perioden er det i alt registrert 26 617 hendelser som har kostet samfunnet til sammen 1,3 milliarder kroner. Det er all grunn til å tro at den reelle kostnaden er enda høyere, da det her bare er snakk om forsikrede fartøy blant de største forsikringsselskapene.