

# Risikobilde og risikovurdering 2021











## Hva gjør Sjøfartsdirektoratet?

En av direktoratets hovedoppgaver er å **trygge liv, helse, miljø og materielle verdier.**

Vi trenger derfor et verktøy for å identifisere risiko og gjøre tiltak i tråd med funnene vi observerer.

Den metoden vi har valgt å bruke, er **årlige risikovurderinger.**



# Det er også mange saker SHK undersøker

## Undersøkelse av arbeidsulykke omlag 50 n mil nordvest av Tromsø

Rett etter midnatt den 18. april 2021 inntraff en alvorlig arbeidsulykke om bord i fiskefartøyet Fugløybuen under innhal av snurrevad. Fartøyets fastmonterte kran, som ble benyttet for å håndtere bruket i sjøen, kollapset og medførte at en fisker kom i klem mellom kranarmen og fartøyet.

## Undersøkelse av arbeidsulykke, fall over bord på Grimsbakken utenfor Senja

Under setting av snurrevad tidlig om morgenen 2. mars 2021 falt en fisker over bord fra fiskefartøyet Hovden Viking. MOB-båt ble satt ut og fiskeren ble etter kort tid hentet opp fra sjøen og brakt om bord igjen. Hjerter- og lungeredning ble iverksatt, men livet sto ikke til å redde.

Fiskeren holdt på med frigjøring av blåsene i forbindelse med setting av snurrevad da framhaleren røk og fiskeren falt over bord fra rekka akterut. Det ble varslet om mann over bord, og ved hjelp av en kastekrok fikk mannskapet tak i fiskeren og holdt hodet over vann inntil MOB-båten kom til unnsetning. Det tok om lag 20 minutter fra han falt i sjøen til hjerter- og lungeredning ble iverksatt. Helikopter med medisinsk personell ankom etter 1 time og 40 minutter, men fiskeren ble erklært død ca. 2 timer etter at han falt i sjøen.

Personell fra Havarikommisjonen reiste om bord for å undersøke fartøyet og gjennomførte samtaler med mannskapet dagen etter ulykken.

Sist oppdatert: 17.03.2021

## Undersøkelse av ulykke i ytre Oslofjord

SHK har besluttet å undersøke ulykken med passasjerfartøyet Brim som skjedde 11. mars 2021. Fartøyet fikk røykutvikling og brannutløp i batterirommet. Mannskapet på fire ble reddet og fartøyet ble slept til Tønsberg.

Sist oppdatert: 16.03.2021

SHK har besluttet å undersøke ulykken om bord på splittlekteren Mudder 073 18. januar 2021 i Gamvik. Det var to ansatte om bord på lekteren som gjorde en jobb med lensing fra dekk som følger av vanninntrengning i skroget. En ansatt gikk ned i en flytetank om bord i forbindelse med arbeidet uten å melde ifra. Et søk ble iverksatt og personen ble funnet bevisstløs inne i flytetanken, og senere erklært død.



SHK har besluttet å undersøke personulykken med fiskefartøyet Elise som skjedde 16. februar 2021. En person falt over bord og ble senere funnet omkommet.

Personen var ute med fiskebåten for å dra teiner. Vedkommende ble meldt savnet og en stor søk- og redningsaksjon ble iverksatt. Båten og den omkomne ble funnet etter relativt kort tid.

Sist oppdatert: 09.03.2021

SHK har besluttet å undersøke arbeidsulykken om bord på fiskefartøyet Leander som oppstod mandag 22. juni 2020 utenfor Hamningberg, Båtsfjord. Under bruk av en kran ble en person klemt. Personen omkom.

### Status for undersøkelsen

Hendelsesforløpet har blitt analysert. SHK arbeider med å analysere organisatoriske og systemiske faktorer som kan bidra til å forbedre sikkerheten.

Sist oppdatert: 18.06.2021

# Risikovurdering



# Risikovurdering

Mer en kun ulykker.

I 2021 egne arbeidsgrupper for:

- Miljørisiko
- Arbeidsrelaterte sykdommer
- Tilsiktede uønskede hendelser (TUH)

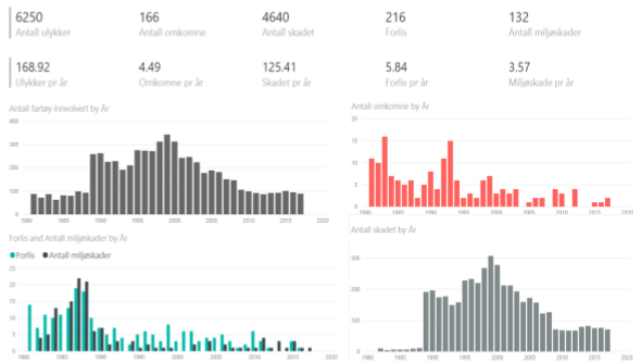


Departementene

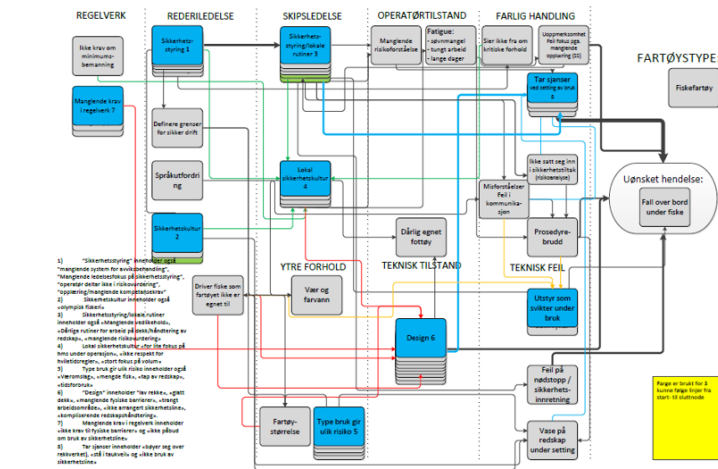
Handlingsplan

Regjeringens handlingsplan  
for grønn skipsfart

# Prosess – hvordan gjennomfører direktoratet vurderingen



K o n s e k v e n s	F a r l i g	Små personskader og/eller store materielle skader, skip tas ut av drift for en kortere periode og/eller liten naturskade	1	Minimal risiko	Liten risiko	En viss risiko	Risiko			
								K r i t i s k	Alvorlig personskade med mulig varig men og/eller store materielle skader, skip tas ut av drift for en lengre periode og/eller moderat naturskade	2
M e g e t k r i t i s k	Ulykke med dødsfall eller svært alvorlig personskade (større funksjonstap) og/eller alvorlig miljøskade	3	En viss risiko	Risiko	Stor risiko	Meget stor risiko				
							K a t a s t r o f e	Storulykke med flere dødsfall og/eller varig naturskade med konsekvenser for menneske, dyreliv og miljø	4	Risiko
				1	2	3				
				Hvert 100. år				Hvert 10. år	Årlig	Månedlig
				Sannsynlighet						





For å gjøre **risikovurderingen** trenger vi **kunnskap**

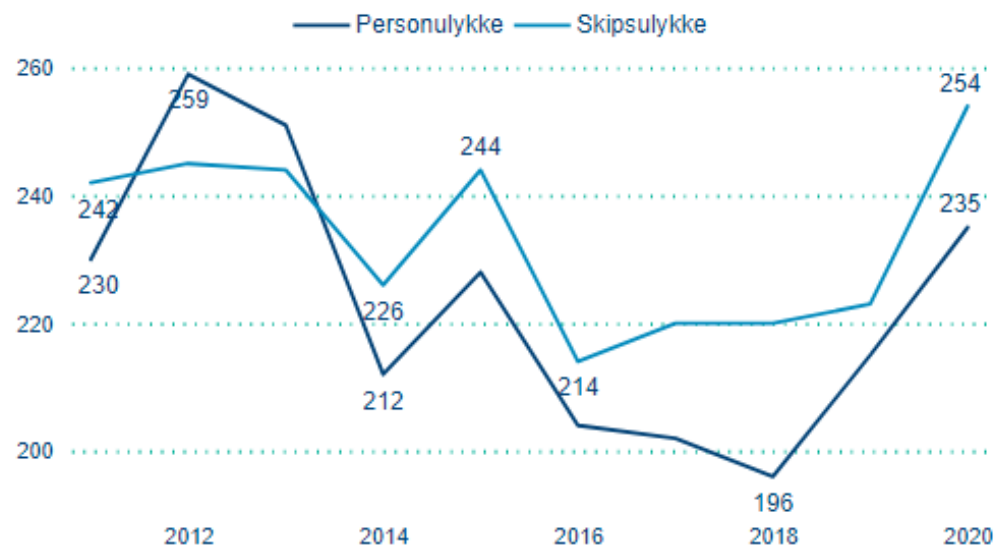
**Data**

**Ulykkesregistrering**

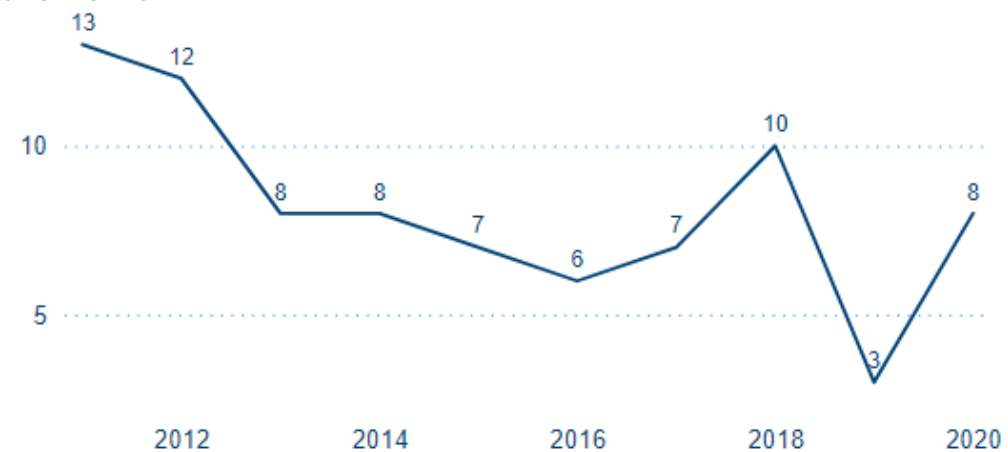
# Ulykkesregistrering

## Utvikling

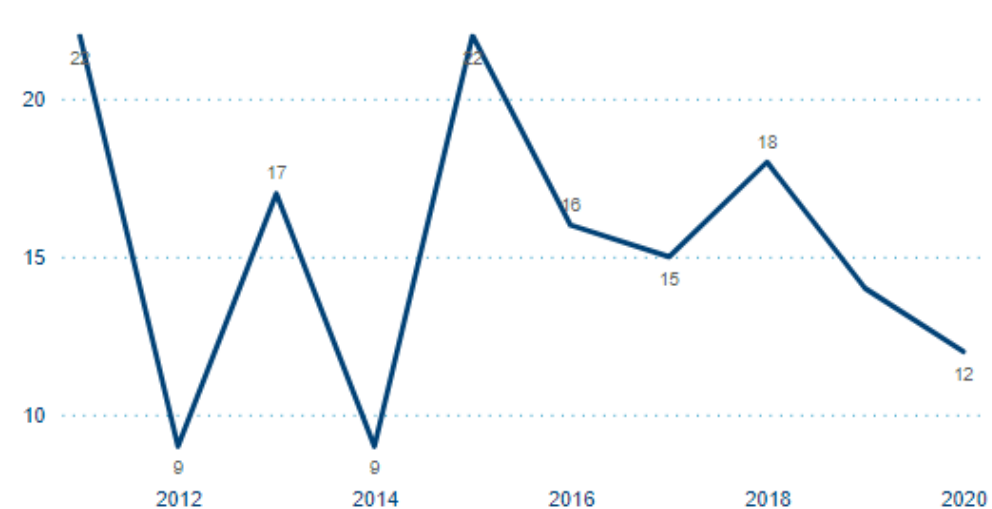
Antall ulykker



Antall omkomne



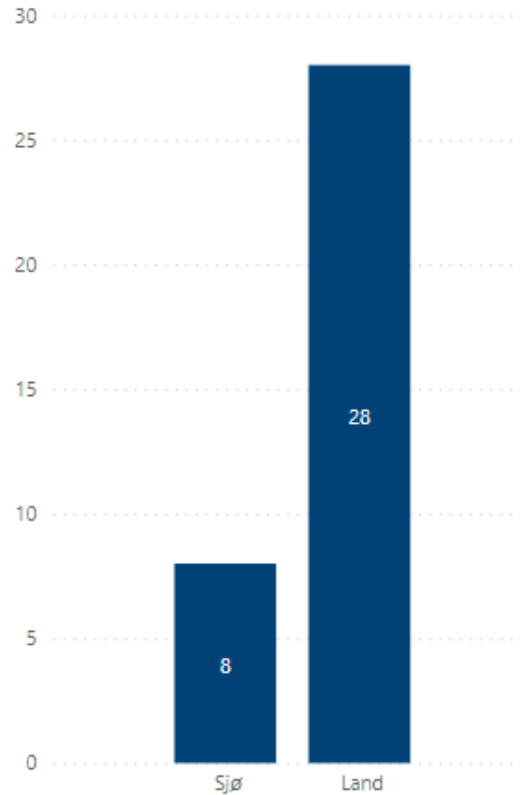
Antall forlis



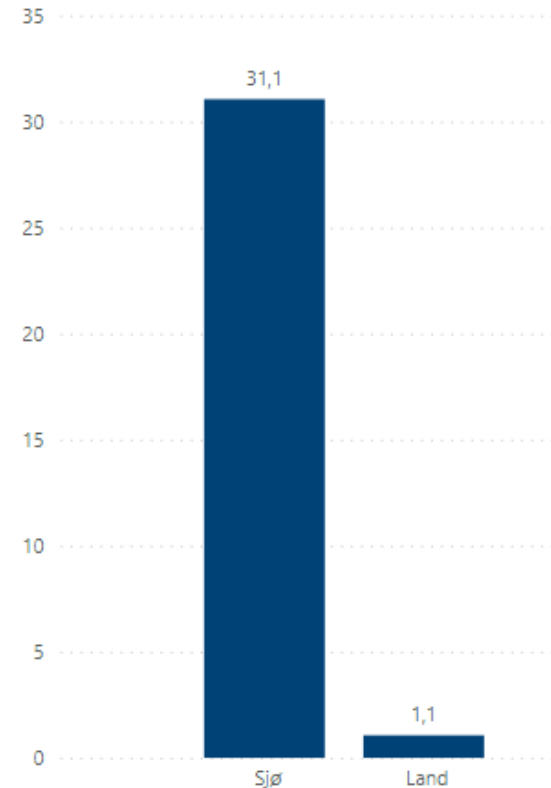
# Dødsulykker

I 2020 omkom åtte personer på norskregistrerte næringsfartøy

I 2020 omkom 28 personer i arbeidsskadedødsfall på land (SSB)



Dødsulykker per 100 000 ansatte på land vs. på sjø





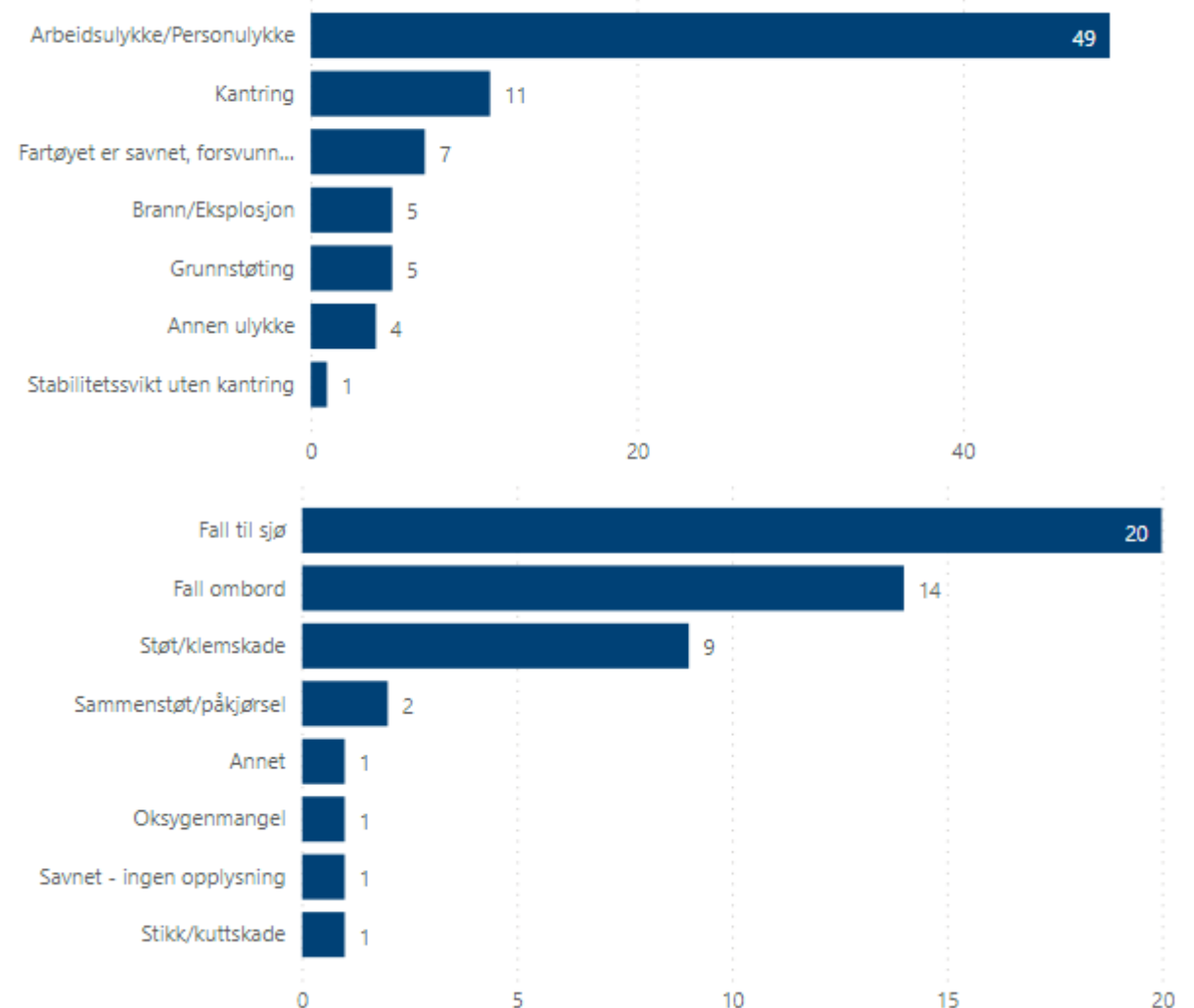
# Hvordan skjer dødsulykkene?

De siste 10 årene har 82 personer omkommet på norskregistrerte fartøy.

Ca. 60% omkom som følger av en arbeids/personulykke.

Ca. 40% av arbeids/personulykkene er fall til sjø

45 omkom på fiskefartøy  
29 omkom på lasteskip  
8 omkom på passasjerskip



Forside

Konsekvenser

Årsaker

① Utforsk gjerne ulykkene ved å trykke på de ulike datapunktene. Du kan for eksempel huke av for *lasteskip* og trykke på *fall til sjø* for å se detaljert utvikling for disse hendelsene.

Velg datointervall her:

01.01.2010 15.09.2021



Velg månedsvisning her:

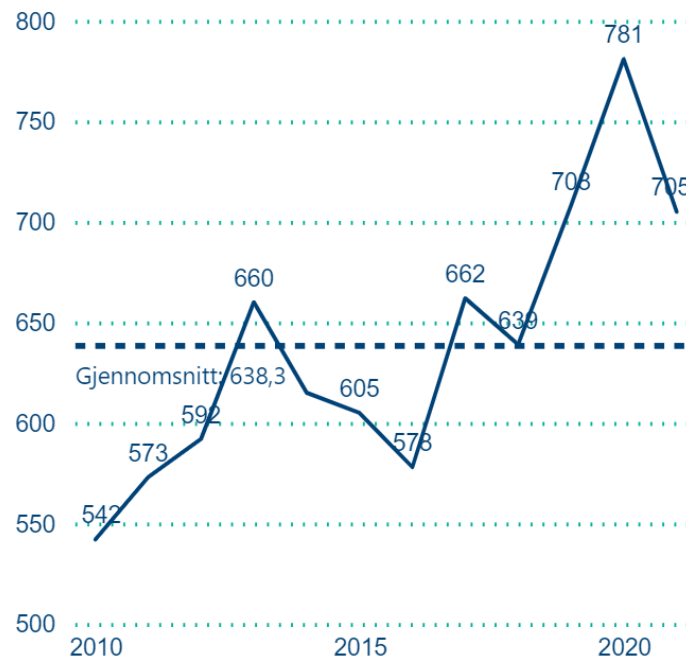
Alle

Nestenulykke Av På **Nullstill siden**

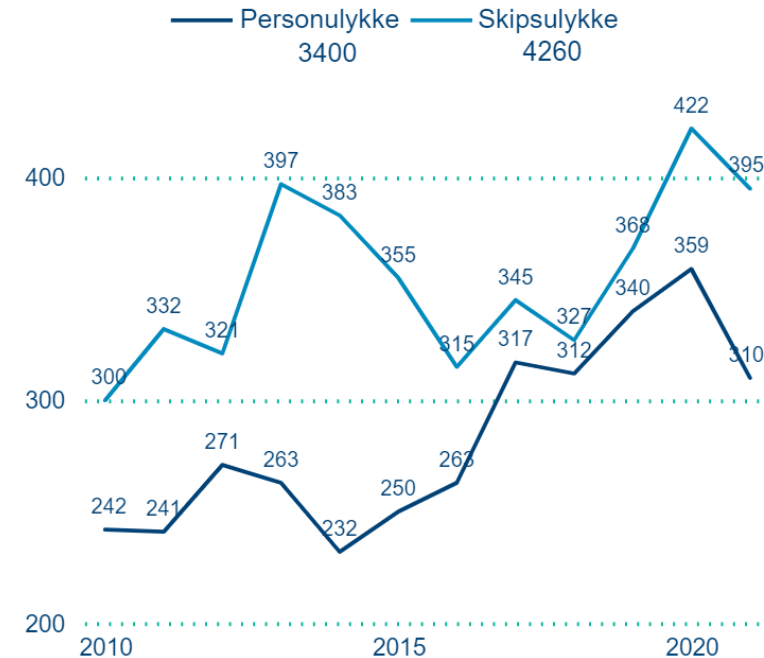
Velg fartøygruppe og type her  
(hold CTRL eller CMD for å velge flere):

- Fiskefartøy
- Flyttbar innretning
- Lasteskip
- Passasjerskip

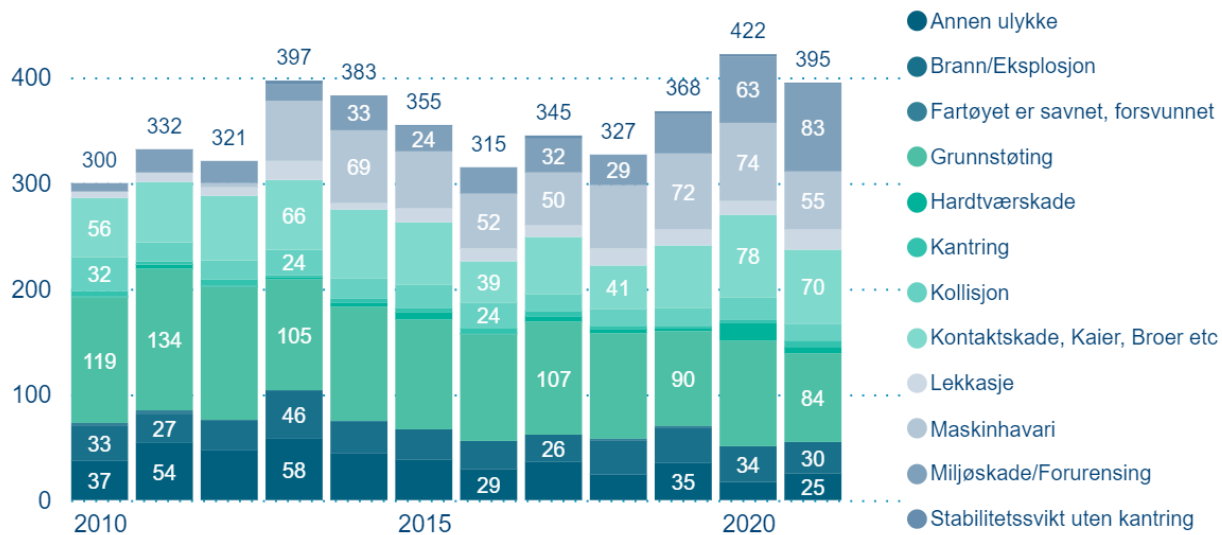
### Totalt antall person -og skipsulykker: 7660



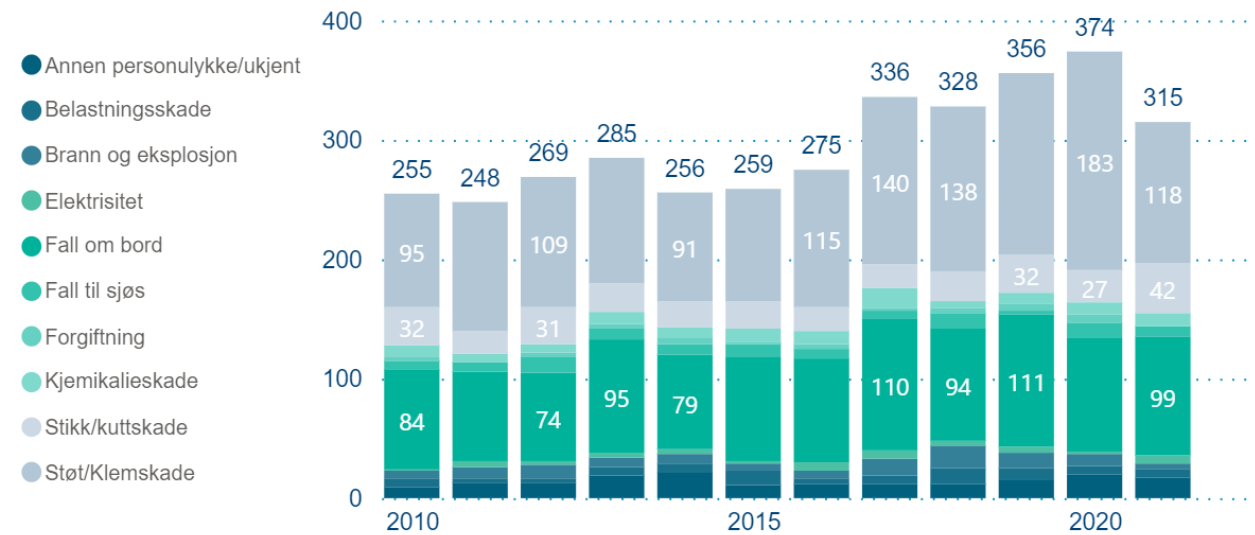
### Antall ulykker fordelt på person og skip:



### Fordeling av skipsulykker:



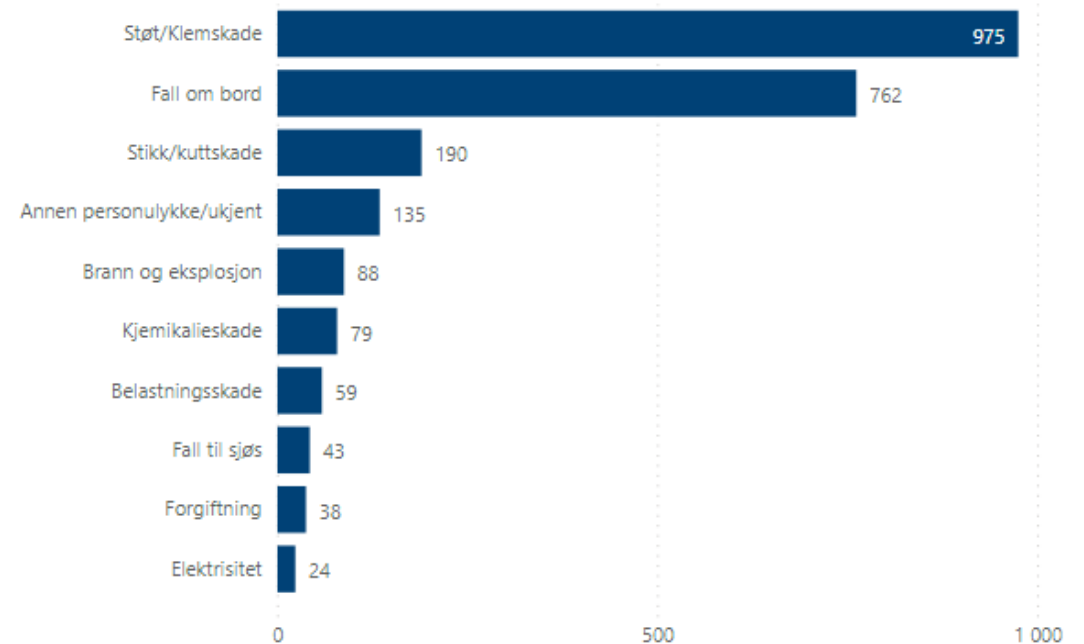
### Fordeling av personulykker:



# Risikovurdering 2021

Alle vurderinger i 2021 ble avgrenset til konsekvenstypen personskader.

→ Personskader siste 10 år





For å gjøre **risikovurderingen** trenger vi **kunnskap**

## Data

- Ulykkesregistrering

**Tilsyn og pålegg**

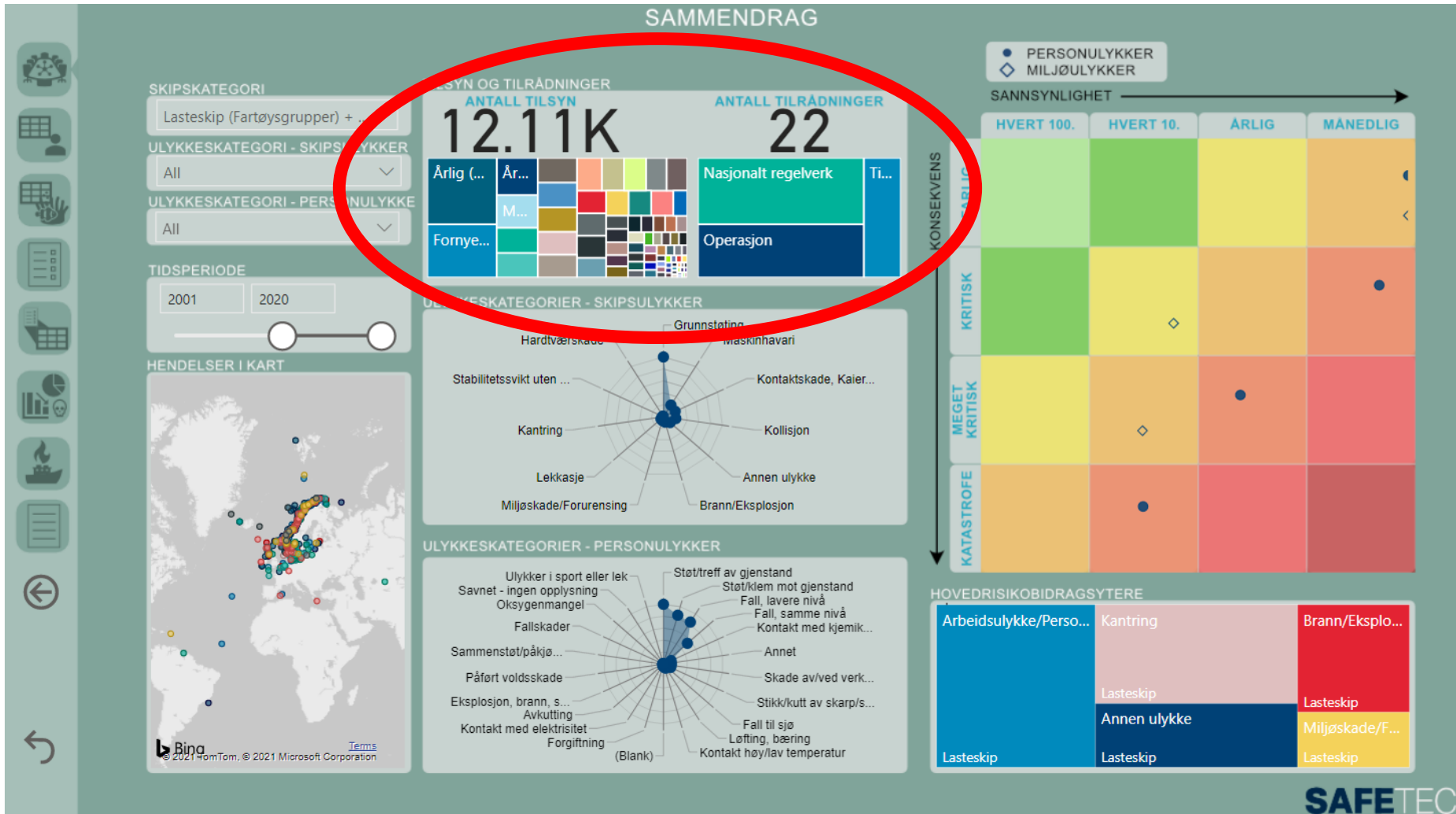
# Tilsyn og pålegg

□ Skipssikkerhetsloven slår fast at rederiet er ansvarlig for sikkerheten om bord.

→ Vi har en risikobasert oppfølging av at kunden har tatt sitt ansvar.



# Eksempel skårekort fartøysulykker – Lasteskip nærskipsfart





For å gjøre **risikovurderingen** trenger vi **kunnskap**

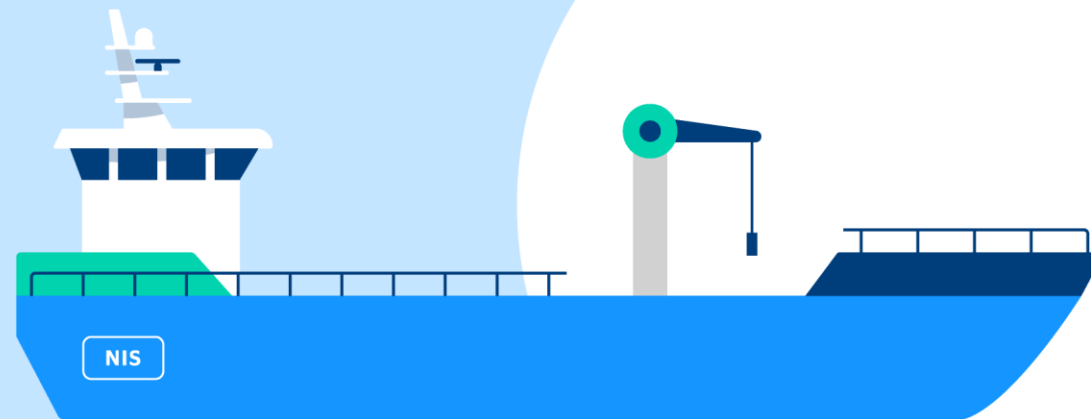
## Data

- Ulykkesregistrering
- Tilsyn og pålegg

**Spørreundersøkelsen maritim sikkerhet**

# Spørreundersøkelsen Maritim sikkerhet 2021

## Generelt fartøygrupper



## Faktorer i spørreundersøkelsen:

Statistiske analyser viser at påstandene det spørres om i undersøkelsen knytter seg til elleve faktorer:

<b>Sikker arbeidspraksis</b>	<b>Rusmidler</b>
<b>Bemanning</b>	<b>Samarbeid og kommunikasjon</b>
<b>Arbeidsvilkår</b>	<b>Ytre påvirkning</b>
<b>System og kompetanse</b>	<b>Covid-19: Smittevern</b>
<b>Rederiledelse</b>	<b>Covid-19: Påvirkning mannskap</b>
<b>Arbeidspress</b>	

## Lasteskip generelt

<b>Enkeltspørsmål* som sjøansatte bedømmer mest positivt</b>	<b>Gj.snitt</b>
(Snudd) Det hender at kolleger på fartøyet jeg arbeider ombord er ruspåvirket / i bakrus i jobbsammenheng.	4,83
Jeg gir beskjed dersom jeg ser farlige situasjoner.	4,80
(Snudd) Bruk av rusmidler (inkludert alkohol) er et problem på fartøyet jeg jobber.	4,79
Jeg stopper mitt arbeid dersom jeg mener at det kan være farlig for meg eller andre å fortsette.	4,73
Utstyret jeg trenger for å arbeide sikkert er lett tilgjengelig.	4,62

## Lasteskip generelt

<b>Enkeltspørsmål* som sjøansatte bedømmer mest negativt</b>	
Det er god nok hastighet på internett for bruk i fritiden på mitt fartøy.	2,48
At ikke alle snakker samme språk kan resultere i farlige situasjoner.	2,86
Rederiet tilbyr gode velferdstiltak.	2,98
Det hender at sammensetningen av nasjonaliteter om bord fører til dårligere samarbeid.	3,20
Jeg anser skift-/vaktordningen som belastende.	3,27



# Lasteskip – variabler samlet

	Offshore	Nærskip	Oversjøisk	Lasteskip u/24 m
Variabel	Andel	Andel	Andel	Andel
Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere	15.8 %	17.1 %	15.5 %	11.6 %
Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner	99.3 %	88.3 %	98.3 %	81.3 %
Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det?	30.8 %	33.2 %	25.4 %	24.1 %
Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?	6.0 %	5.0 %	3.7 %	3.0 %

# Passasjerskip - variabler samlet

Variabel	Innenriks ferge	Hurtigbåt	Store passasjerskip	Mindre passasjerfartøy
	Andel	Andel	Andel	Andel
Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere	17.0 %	14.0 %	15.4 %	9.8 %
Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner	90.7 %	86.9 %	95.7 %	80.4 %
Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det?	31.4 %	32.9 %	19.4 %	28.7 %
Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?	4.2 %	6.4 %	2.3 %	2.0 %

# Fiskefartøy – variabler samlet

Variabel	Under 15 m	Under 500 BT, over 15m	Over 500 BT, over 15m
	Andel	Andel	Andel
Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere	25.3 %	27.4 %	29.4 %
Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner	83.3 %	56.3 %	66.4 %
Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det?	19.6 %	26.4 %	28.9 %
Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?	3.1 %	6.0 %	8.9 %

## Flyttbare innretninger - variabler

Variabel	Andel
Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere	22.5 %
Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner	99.2 %
Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det?	23.2 %
Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?	3.9 %

# Eksempel resultat fra spørreundersøkelsen maritim sikkerhet

Tabell 3-16 Resultater for Lasteskip - Offshore fra spørreundersøkelse om maritim sikkerhet 2021 og 2019

Fartøygruppe	Sikker arbeidspraksis	Arbeidsvilkår	System og kompetanse	Arbeidspress	Rederiledelse	Bemannings
Offshoreskip 2021	4,47	3,59	4,24	3,59	3,36	3,79
Alle andre fartøygrupper	4,49	3,80	4,36	3,67	3,48	3,69
Signifikanstest <sup>a</sup> (gruppe vs totalt)		▼	▼		▼	
Offshoreskip 2019	4,36	3,48	4,34	3,51	3,80	3,62
Signifikanstest <sup>b</sup> (endring 19-21)	▲	▲	▼		▼	▲

Fartøygruppe	Rusmidler	Samarbeid og kommunikasjon	Ytre påvirkning	Covid-19: Smittevern	Covid-19: Påvirkning mannskap
Signifikanstest <sup>a</sup> (gruppe vs totalt)		▼	▼	▼	▼
Offshoreskip 2021	4,80	2,90	3,60	4,19	3,45
Alle andre fartøygrupper	4,85	3,22	3,81	4,35	3,79

<sup>a</sup> Signifikanstesten er gjort mellom Offshoreskip og Alle andre fartøygrupper. Pil opp indikerer at den spesifikke fartøygruppen bedømmer faktoren mer positivt enn andre fartøygrupper, mens pil ned indikerer det motsatte.



# Safeship AS

Radardiagrammet og tabellen under viser hvordan gjennomsnittet i Safeship AS scorer på de ulike hovedtemaene som enkelsspørsmålene er gruppert inn under. Her kan rederiet sammenligne sine resultater med hvordan andre fartøy i samme bransje og alle andre fartøystyper svarer. Tabellene nederst på siden viser hvilke enkelsspørsmål dine medarbeidere vurderer mest positivt og negativt.

Scoren er et gjennomsnitt på en skala fra 1 - 5 der 5 er mest positivt. Merk at spørsmål er snudd, om nødvendig, slik at høy score = positivt resultat. Dette betyr at dersom respondenten er 'helt uenig' (score = 1) med et negativt utsagn som f.eks 'Jeg har for mye å gjøre', vil scoren bli snudd og fremkomme som score = 5 i denne rapporten.

**Sikker arbeidspraksis** inneholder spørsmål som gjelder 'å si i fra' og 'stoppe' under potensielt farlige situasjoner. **Bemanning** handler om hvorvidt sjøfolk anser bemanningen som tilstrekkelig og hvorvidt det er muligheter for å øke bemanningen ved behov. **Rederiledelse** handler om rederiets oppfølging av hendelser, praksis og endringer i tilknytning til fartøyet. **Arbeidspress** handler om press for å arbeide effektivt, selv når sikkerhet kan være truet. **Arbeidsvilkår** inneholder spørsmål om psykosialt arbeidsmiljø, hvile og oppfatninger om velferd. **System og kompetanse** inneholder spørsmål om prosedyrer, sikkerhetsstyringssystem og ivaretagelse av kompetanse.

Vi anbefaler å utforme, implementere og følge opp tiltak knyttet til deres svakeste resultater først. Det betyr, der du skiller deg mest negativt fra andre innenfor samme segment.

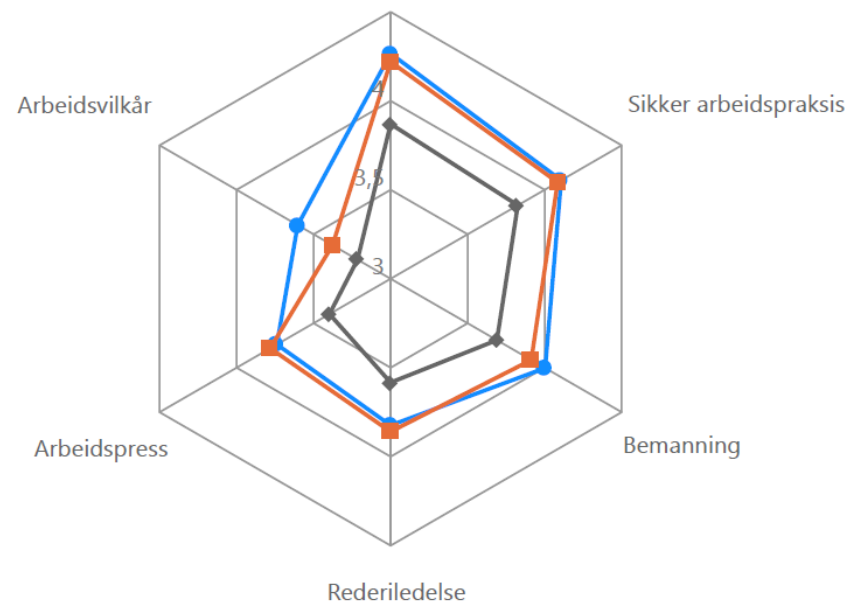
Alle svar på spørreundersøkelsen behandles konfidensielt og kan ikke spores tilbake til enkeltindivider. Personvern er tatt vare på ved at det kreves minst ti (10) svar fra ett rederi for at resultatet blir tatt med i spørreundersøkelsen.

Tema	Fiskefartøy 015	Safeship AS	Alle fartøystyper
System og kompetanse	4,27	3,87	4,22
Sikker arbeidspraksis	4,11	3,83	4,08
Bemanning	4,00	3,69	3,91
Rederiledelse	3,82	3,58	3,86
Arbeidspress	3,74	3,40	3,78
Arbeidsvilkår	3,60	3,22	3,38

## Enkelsspørsmål som sjøansatte i ditt rederi vurderer mest positivt

Merk at spørsmål er snudd slik at høy score = positivt resultat

Vi får alltid gjennomført de beredskapsøvelsene vi skal/er pålagt	4,50
Jeg mener at sikkerhetsstyringssystemet om bord er viktig for å ivareta sikkerheten om bord	4,44
Alle om bord på det fartøyet jeg jobber har tilstrekkelig kompetanse til å utføre arbeidsoppgavene sine på en sikker måte	4,44



Merk at radardiagrammet er skalert for å fremheve forskjeller.

● Fiskefartøy 015    ◆ Safeship AS    ■ Alle fartøystyper

## Besvarelser fra ditt rederi på utvalgte spørsmål relatert til Covid-19

Vi har fått tilstrekkelig informasjon vedrørende Covid-19 på fartøyet jeg jobber på.	3,88
Min trivsel om bord er negativt påvirket av Covid-19 tiltak.	3,33
Jeg føler meg sikker på at smittevern blant ansatte er godt nok ivaretatt på mitt fartøy.	3,64
Det hender at hensyn til smittevern må vike for å få jobben gjort.	4,33

## Enkelsspørsmål som sjøansatte i ditt rederi vurderer mest negativt

Merk at spørsmål er snudd slik at høy score = positivt resultat

Rederiet benytter seg i stor grad av midlertidige ansatte på mitt fartøy	2,27
Jeg må ofte arbeide i et høyt tempo	2,64
Jeg har for mye å gjøre	2,83

← Nyheter



Resultatene fra spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet brukes som et grunnlag for Sjøfartsdirektoratet til å gjøre risikovurderinger for ulike ulykkestyper på ulike fartøygrupper. Takk til dere 7 500 skipsarbeidstakere som svarte på undersøkelsen. Foto: Endre Dommersnes, fotokonkurransen for sjøfolk

## Spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet

// PUBLISERT: 07.07.2021 // AV: SVERRE FLATEBØ

I første del av 2021 gjennomførte Sjøfartsdirektoratet en spørreundersøkelse om maritim sikkerhet. Hele 7 500 skipsarbeidstakere på norske fartøy svarte på undersøkelsen, noe

For å gjøre **risikovurderingen** trenger vi **kunnskap**

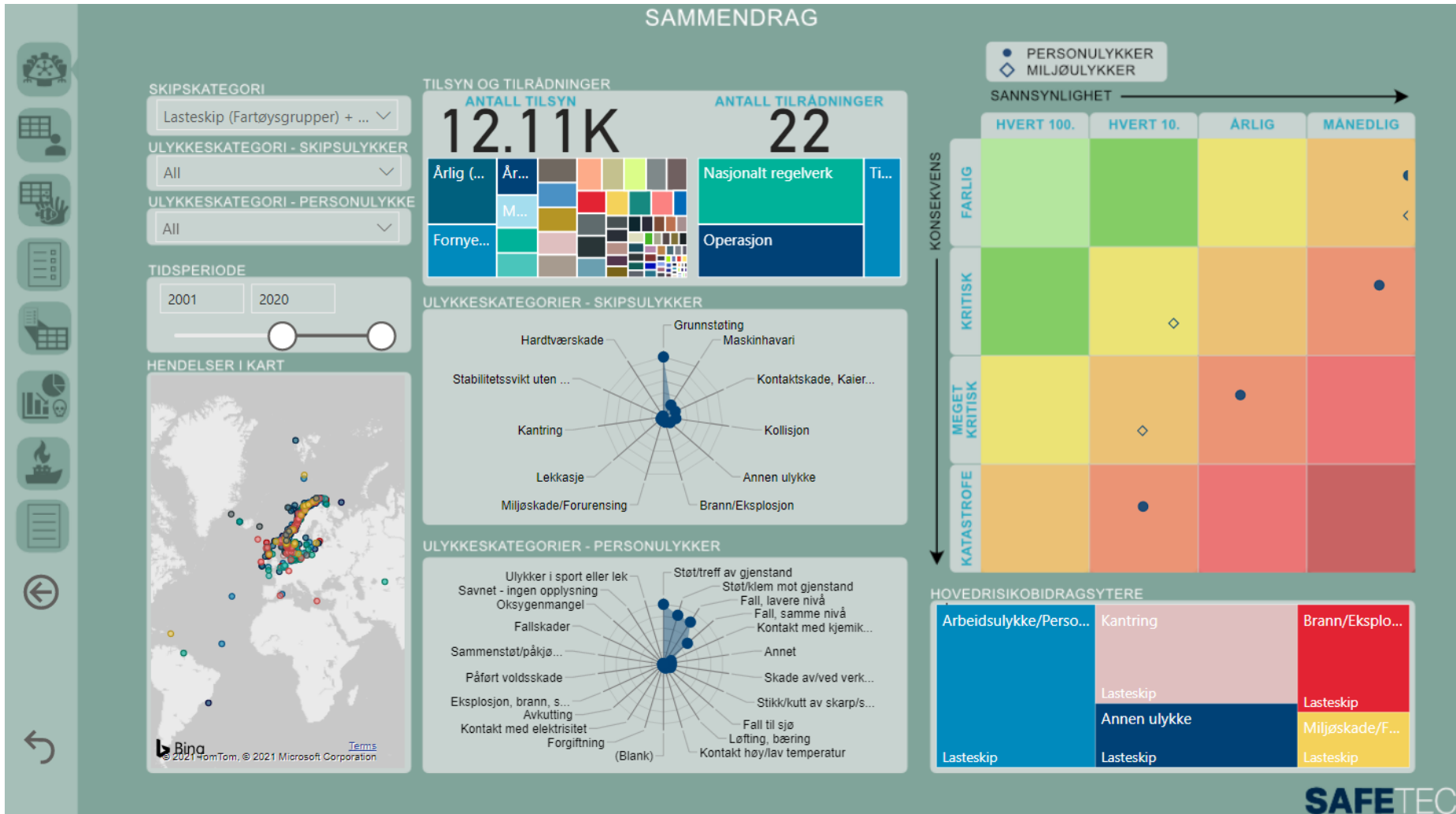
## Data

- Ulykkesregistrering
- Tilsyn og pålegg
- Spørreundersøkelsen maritim sikkerhet

## Erfaring

# Ekspertgruppe

# Eksempel skårekort fartøysulykker – Lasteskip nærskipsfart





# Risikomatrise

K o n s e k v e n s  ↓	Farlig	Personskade (< 72 timer fravær)	1	Minimal risiko	Liten risiko	En viss risiko	Risiko
		Liten naturskade og effekt på marint økosystem: Begrenset lokal påvirkning. Utslipp <1 tonn olje. Ingen behov for opprydning.					
		Materiell skade < 10 millioner. Driftsstans med verditap < 10 millioner					
	Kritisk	Alvorlig personskade med mulig varig men (> 72 timer fravær)	2	Liten risiko	En viss risiko	Risiko	Stor risiko
		Moderat naturskade og effekt på marint økosystem: Lokal påvirkning. Reversibelt over kort tid (< 1 år). Utslipp 1-10 tonn olje. Mindre behov for opprydning (lokale / kommunale ressurser).					
		Materiell skade 10-100 millioner. Driftsstans med verditap 10-100 millioner. Rammer lokale/kommunale samfunnskritiske funksjoner.					
	Meget kritisk	Dødsfall eller svært alvorlig personskade (>1 år fravær)	3	En viss risiko	Risiko	Stor risiko	Meget stor risiko
		Alvorlig naturskade og effekt på marint økosystem: Regional påvirkning. Reversibelt over lang tid (1-10 år). Utslipp 10-100 tonn olje. Moderat behov for opprydning (regionale ressurser).					
		Materiell skade > 100 millioner. Driftsstans med verditap > 100 millioner. Rammer regionale samfunnskritiske funksjoner.					
	Katastrofe	Storulykke med flere dødsfall	4	Risiko	Stor risiko	Meget stor risiko	Svært høy risiko
		Katastrofal naturskade og effekt på marint økosystem: Regional/global påvirkning. Irreversibelt / reversibelt over svært lang tid (> 10 år). Utslipp >100 tonn olje. Stort behov for opprydning (nasjonale ressurser).					
		Rammer nasjonale samfunnskritiske funksjoner.					
				1	2	3	4
				Hvert 100. år (10 <sup>-3</sup> )	Hvert 10. år (10 <sup>-2</sup> )	Hvert år	Hver måned
				Sannsynlighet →			





**SJØFARTSDIREKTORATET**

# RISIKOVURDERINGER 2021

HOVEDRAPPORT

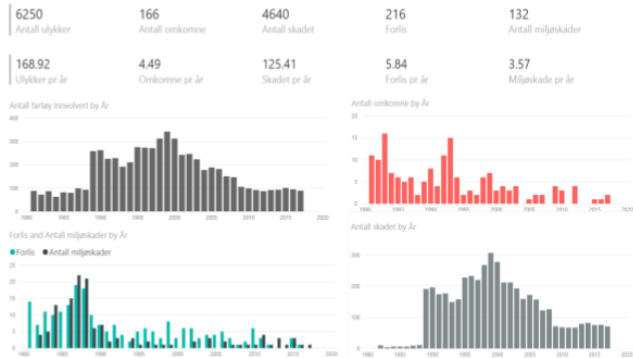
ST-16394-2

# Høyriskohendelser

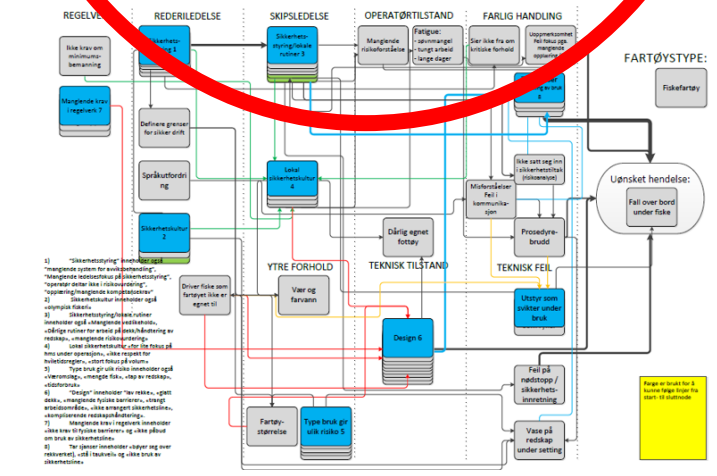
- Scenario som scorer høyt i en eller flere fartøygrupper, kalles høyriskohendelser
- Lager årsaksanalyser og risikomodeller

Fartøytype	Ulykkestype	Risikoskåre 2021
Fiskefartøy over 15 m over 500 BT	Personulykke: støt-/klemskade	8,6
Fiskefartøy over 15 m over 500 BT	Personulykke: fallskader	8,4
Fiskefartøy over 15 m under 500 BT	Personulykke: støt-/klemskade	8,4
Innenriks ferge	Personulykke: fallskader	8,4
Nærskipsfart	Kantring	8,4
Nærskipsfart	Personulykke: fallskader	8,4
Nærskipsfart	Personulykke: støt-/klemskade	8,4
Offshorefartøy	Personulykke: fallskader	8,4
Offshorefartøy	Personulykke: støt-/klemskade	8,4
Oversjøisk fart	Personulykke: støt-/klemskade	8,4
Store passasjerskip	Personulykke: fallskader	8,4
Fiskefartøy under 15 m	Personulykke: fall til sjø	8,3
Oversjøisk fart	Personulykke: fallskader	8,3
Fiskefartøy over 15 m over 500 BT	Personulykke: stikk-/kuttskade	8,2
Fiskefartøy over 15 m under 500 BT	Personulykke: fallskader	8,2
Store passasjerskip	Personulykke: støt-/klemskade	8,2
Innenriks ferge	Personulykke: støt-/klemskade	8,1
Fiskefartøy under 15 m	Kantring	7,8
Lasteskip under 24 m	Personulykke: støt-/klemskade	7,8
Fiskefartøy over 15 m over 500 BT	Personulykke: belastningsskade	7,2
Fiskefartøy under 15 m	Grunnstøting	7

# Prosess – hvordan gjennomfører direktoratet vurderingen



K o n s e k v e n s	F a r l i g	Små personskader og/eller store materielle skader, skip tas ut av drift for en kortere periode og/eller liten naturskade	1	Minimal risiko	Liten risiko	En viss risiko	Risiko
M e g e t k r i t i s k	Ulykke med dødsfall eller svært alvorlig personskade (større funksjonstap) og/eller fartøy tapst og/eller alvorlig miljøskade	3	En viss risiko	Risiko	Stor risiko	Meget stor risiko	
							K a t a s t r o f e
				1	2	3	
				Hvert 100. år	Hvert 10. år	Årlig	Månedlig
				Sannsynlighet →			



# Fokusområder

- Sjøfartsdirektoratet har siden 2013 gjennomført årlige systematiske risikovurderinger av ulykker på skip.
- Denne risikovurderingen danner et viktig grunnlag for valg av direktoratets fokusområde.
- Så langt har Sjøfartsdirektoratet **gjennomført** åtte fokusområder:

2014 - Brann

2015 - Sikker arbeidsplass

2016 - Hviletid og bemanning

2017 - Sikkerhetsstyring

2018 - Sikkerhetsstyring med særskilt fokus på mindre fartøy

2019 - Miljø

2020 - Miljø

2021 - Sikkerhetskultur og risikoforståelse

# Fokusområde 2022

## Sikkerhetskultur og risikoforståelse

Fartøytype	Ulykkestype	Risikoskåre 2021
Fiskefartøy over 15 m over 500 BT	Personulykke: støt-/klemskade	8,6
Fiskefartøy over 15 m over 500 BT	Personulykke: fallskader	8,4
Fiskefartøy over 15 m under 500 BT	Personulykke: støt-/klemskade	8,4
Innenriks ferge	Personulykke: fallskader	8,4
Nærskipsfart	Kantring	8,4
Nærskipsfart	Personulykke: fallskader	8,4
Nærskipsfart	Personulykke: støt-/klemskade	8,4
Offshorefartøy	Personulykke: fallskader	8,4
Offshorefartøy	Personulykke: støt-/klemskade	8,4
Oversjøisk fart	Personulykke: støt-/klemskade	8,4
Store passasjerskip	Personulykke: fallskader	8,4
Fiskefartøy under 15 m	Personulykke: fall til sjø	8,3
Oversjøisk fart	Personulykke: fallskader	8,3
Fiskefartøy over 15 m over 500 BT	Personulykke: stikk-/kuttskade	8,2
Fiskefartøy over 15 m under 500 BT	Personulykke: fallskader	8,2
Store passasjerskip	Personulykke: støt-/klemskade	8,2
Innenriks ferge	Personulykke: støt-/klemskade	8,1
Fiskefartøy under 15 m	Kantring	7,8
Lasteskip under 24 m	Personulykke: støt-/klemskade	7,8
Fiskefartøy over 15 m over 500 BT	Personulykke: belastningsskade	7,2
Fiskefartøy under 15 m	Grunnstøting	7

# Takk for meg