

Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet



**omkomne
og hardt
skadde**



FISKERIDIREKTORATET



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority



KYSTVERKET



POLITIET



DSB



omkomne
og hardt
skadde

Versjonsnr.	Dato publisert	Endring/revisjon
1.0	17.12.2024	Første gang publisert
1.0.1	07.03.2025	Oppdatert mht. språk/lesbarhet, visuelt uttrykk

Forord

Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet er et nytt, motiverende og spennende bidrag i arbeidet med å øke sikkerheten til de som ferdes eller har sitt arbeid på sjøen. Hensikten med handlingsplanen er å redusere antall omkomne og hardt skadde i båt på en systematisk, helhetlig og kunnskapsbasert måte, i tråd med nullvisjonen.

Per høsten 2024, når dette avsnittet skrives, har 44 mennesker mistet livet i år. Fem av disse omkom mens var på jobb, mens 39 omkom i forbindelse med fritidsaktiviteter. Vi ser på de høye ulykkestallene med stor bekymring.

Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Fiskeridirektoratet, politiet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) er alle aktører som har mulighet til å påvirke sikkerhet på sjøen. I denne handlingsplanen forplikter vi oss til å gjøre mer, til å utnytte vårt handlingsrom på en mer treffsikker måte, og til å utvide handlingsrommet vårt der vi ser behov for det.

Vi har tro på at handlingsplanen og de tiltakene som er beskrevet her, vil ha en merkbar og positiv effekt på ulykkesfrekvensen. Samtidig vet vi at det gjenstår et stort arbeid før vi når målet om null omkomne og hardt skadde. Dette krever en tålmodig og målrettet innsats over tid, men vi vet at det er mulig. Et godt eksempel på dette er ulykkestallene i veitrafikken, der antall omkomne for 20 år siden var godt over 200 hvert år, mens det i dag er halvert. Vi har mye å lære av det langsiktige arbeidet som Statens vegvesen har gjort, og vi setter stor pris på deres bidrag med erfaringsoverføring til vårt arbeid.

For styringsgruppen har det vært viktig å etablere en handlingsplan som forplikter oss selv. Derfor er de fleste tiltakene rettet mot oss som organisasjon. Vi har et overordnet ansvar for å ivareta liv, helse, miljø og materielle verdier til sjøs. Vi er også glade for at flere aktører har meldt inn egne tiltak som de forplikter seg til å gjennomføre i handlingsplanperioden.

Vi ser frem til å se effektene av handlingsplanen i årene som kommer. Vi tror at tiltakene ikke bare vil bidra til økt sikkerhet, men også kan ha en positiv innvirkning på andre viktige områder, som helse og arbeidsmiljø.

Allerede nå kan vi registrere effekter av handlingsplanarbeidet. Samarbeidet som er etablert mellom myndighetene og næringen under utarbeidelsen av handlingsplanen, har vært avgjørende og ført til viktige og løsningsorienterte diskusjoner. Dette samarbeidet må vi bevare og videreutvikle når tiltakene nå skal gjennomføres.

Et godt grunnlag er lagt for fortsatt godt samarbeid om å øke sikkerheten.

På vegne av etatene i styringsgruppen,
Alf Tore Sørheim,
konst. sjøfartsdirektør

Organisering av arbeidet

Styringsgruppe

For å styrke sjøsikkerheten på en helhetlig og effektiv måte har det vært behov for økt samarbeid og koordinering mellom de ulike aktørene som bidrar i arbeidet med sikkerhet til sjøs. Som en del av prosjektstrukturen for utarbeidelse og oppfølging av handlingsplanen er det derfor etablert en styringsgruppe som har ansvar for å ivareta de overordnede målsetningene.

Styringsgruppens sammensetning:

- Sjøfartsdirektoratet v/konstituert sjøfartsdirektør Alf Tore Sørheim (leder). Knut Arild Hareide ledet styringsgruppen inntil han trådte av som sjøfartsdirektør
- Sjøfartsdirektoratet v/avdelingsdirektør Håvard Gåseidnes
- Kystverket v/kystdirektør Einar Vik Arset
- Kystverket v/avdelingsdirektør Arve Dimmen
- Fiskeridirektoratet v/fiskeridirektør Frank Bakke-Jensen
- Fiskeridirektoratet v/avdelingsdirektør Rolf Harald Jensen
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap v/avdelingsdirektør Marit Endresen (frem til hun avsluttet sitt verv i DSB)
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap v/seksjonssjef Mari Grande Austad
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap v/fagdirektør Sverre Limtun
- Politiet v/seksjonsleder Torgeir Haugen
- Politiet v/politiinspektør Reidar Foss

Referansegruppe

Under utarbeidelse av handlingsplanen har fremdrift og innhold vært drøftet og diskutert med to referansegrupper: *Sakkyndig råd for fritidsfartøy og Maritimt samarbeidsforum* for næringsfartøy.

Prosjektledelse

Sjøfartsdirektoratet har ivaretatt prosjektledelse for utvikling av handlingsplanen, med bidrag fra ressurspersoner i de øvrige etatene i styringsgruppen når det har vært behov for det. Anders Amundstad-Balle i Sjøfartsdirektoratet har vært prosjektleder gjennom prosessen.

Handlingsplanen er skrevet av

Anders Amundstad-Balle (redaktør)
Ida Løyning Olsen
Leif Inge K. Sørskår (Safetec)
Marita Pytte (Safetec)
Madeleine Varang (Safetec)
Petter Andre Søreng
Randi Linløkken
Sverre Flatebø
Tove Aasland Torgersen
Vibeke Molvik
Vegar Berntsen

Konsulenthuset Safetec har bistått Sjøfartsdirektoratet gjennom hele prosjektet, fra utarbeidelse av kunnskapsgrunnlag og fasilitering av innspillsmøter til bearbeiding av tiltak og utforming av tekst til handlingsplanen. Safetec har også bidratt med faglige vurderinger og anbefalinger, noe som har sikret gjennomgående kvalitet i både tiltak og innsatsområder. Leif Inge K. Sørskår har vært prosjektleder for Safetec gjennom prosessen.

Oppbygging av handlingsplanen

Handlingsplanen består av fem dele:

DEL 1 - Ulykkesbildet og samfunnsøkonomiske virkninger

Del 1 gir en oversikt over tilstanden til sjøsikkerhet i Norge, i dag og historisk. Samfunnsøkonomiske konsekvenser av at mennesker forulykkes på jobb og i fritid belyses også.

DEL 2 - Bakgrunn, målsetninger og utvikling av virkemidler

Del 2 gir en introduksjon til bakgrunnen for at handlingsplanen er kommet på plass, planens målsetninger og prosessen som har ledet frem til den. Videre redegjøres det for grunnpilarene i nullvisjonen.

DEL 3 - Innsatsområder og tiltak

Del 3 er hoveddelen av handlingsplanen. Her introduseres innsatsområdene med tilhørende tiltak for nærings- og fritidsfartøy.

DEL 4 - Oppfølging av tiltak

Del 4 redegjør kort for hvordan arbeidet med handlingsplanen vil følges opp og synliggjøres.

DEL 5 - Bidragsytere

Del 5 gir en oversikt over aktører som har bidratt til utviklingen av handlingsplanen, enten gjennom innspill til tiltak eller på andre måter.

Målgruppe

Handlingsplanen retter seg mot alle norske nærings- og fritidsfartøy, samt utenlandske fartøy som seiler i norske farvann.

Per 13. november 2024 består den norske næringsflåten av 10 999 fartøy. Av disse er 733 registrert i Norsk Internasjonal Skipsregister (NIS), mens 10 266 er registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR). I tillegg finnes det et antall næringsfartøy under 15 meter, som ikke er registreringspliktige. I «Utredning av obligatorisk småbåtregister» (Sjøfartsdirektoratet, 2023b) er antallet uregistrerte næringsfartøy under 15 meter beregnet til 2319 fartøy.

«Båtlivsundersøkelsen 2023» (Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) m.fl., 2023) anslår at det finnes 1 067 000 fritidsbåter i Norge. Tallet inkluderer ikke flytebrett, seilbrett og lignende.

Handlingsplanens målgruppe omfatter derfor ansatte og andre om bord på norske næringsfartøy, samt personer folk som er om bord, eller på vei om bord, på fritidsfartøy eller utfører aktiviteter i tilknytning til fritidsfartøy. I kommende kapitler omtales antall sysselsatte i sektoren, som også er med på å definere hvem som inngår i målgruppen.

Formålet med handlingsplanen er å forhindre og forebygge alvorlige ulykker. Tiltakene omfatter derfor ikke dødsfall og andre ulykker som følger av selvmordsforsøk, vold eller terror.

Innhold

Forord	3
Organisering av arbeidet	4
Styringsgruppe.....	4
Referansegruppe.....	4
Prosjektledelse.....	4
Oppbygging av handlingsplanen	5
Målgruppe	5
Del 1 Ulykkesbildet og samfunnsøkonomiske virkninger	9
Næringsfartøy.....	10
Fritidsfartøy	11
Samfunnsøkonomiske virkninger	12
Del 2 Bakgrunn, målsetninger og utvikling av virkemidler	13
Historikk	14
Mål	14
Grunnpilarer	15
Regjeringens overordnede målsetninger	15
Sjøfartsdirektoratet sin Strategiplan for 2025-2028.....	15
FNs Bærekraftsmål	16
Utarbeidelse av handlingsplan	17
Kunnskapsgrunnlag	17
Innspillsmøter	18
Utselgelse av innsatsområder.....	19
Forutsetninger for måloppnåelse.....	20
Del 3 Innsatsområder og tiltak	21
Eksterne bidrag	22
Næringsfartøy	22
Verne- og miljøarbeid.....	22

Innsatsområder næringsfartøy	24
Sikker arbeidsplass.....	25
Livberging.....	28
Opplæring og kompetanse.....	31
Sikkerhetsstyring.....	33
Navigasjon.....	35
Tilsyn og kontroll.....	38
Rammebetingelser.....	40
Læring.....	42
Innsatsområder fritidsfartøy	44
Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsutstyr.....	44
Utleiefartøy.....	51
Kompetanse og sikker atferd ombord.....	53
Kunnskapsutvikling.....	59
Tiltaksoversikt næringsfartøy	60
Tiltaksoversikt fritidsfartøy	73
Del 4 Oppfølging av tiltak	77
Del 5 Bidragsytere	79
Referanser	81

DEL 1

Foto: Arve Svenning



Ulykkesbildet og samfunns-
økonomiske virkninger

Næringsfartøy

Myndighetenes rolle innen sjøsikkerhet har stort sett vært uendret de siste 100 årene. Deres hovedoppgave er å sikre at rederiene og deres personell følger gjeldende regelverk. Over tid har fokuset utvidet seg fra områder som lastelinje, redningsutstyr og arbeidsforhold til også å omfatte forurensning, menneskelige faktorer, kvalitetssikring og veiledning omkring regelverket.

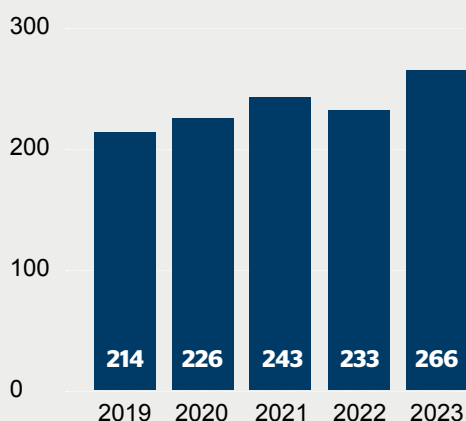
I etterkrigstiden ble regelverket for skipsfart og sjøsikkerhet betydelig påvirket av nye internasjonale overenskomster. Først på 1950-tallet ble Norges forlisprosent lavere enn det internasjonale gjennomsnittet. Skipskontrollen, som var Sjøfartsdirektoratet ytre etat på 60- og 70-tallet, ble styrket med flere ressurser og stasjoner. Til tross for nye sikkerhetskrav og oppfølging fra Skipskontrollen ble det registrert en rekke alvorlige ulykker med norske skip i denne perioden. Årsakene til forlisene var ofte grunnstøting, kollisjon, brann eller kantring, ofte som følge av feil lasting.

Etter hvert ble det etablert en teknisk og kulturell standard for norsk skipsfart som bidro til at Norge ble et foregangsland innen maritim sikkerhet. Sjøfartsdirektoratet har bidratt aktivt i arbeidet for høyere standard og sikkerhet, både gjennom internasjonalt arbeid, regelverksarbeid, godkjenning av fartøy, tilrettelegging for innovasjon og tilsynsvirksomhet. Dette arbeidet har bidratt til færre ulykker, forlis og arbeidsulykker. Siden 2008 har de mest alvorlige hendelsene blitt gransket av Statens havarikommisjon. Dette har gjort den maritime næringen bedre rustet til å lære av tidligere feil og forebygge fremtidige ulykker. Etter hvert som tekniske krav til fartøyet har blitt skjerpet, har oppmerksomheten i større grad blitt rettet mot menneskelige og organisatoriske faktorer. Dette er viktig for å sikre at de ansatte kan ta gode sikkerhetsvalg.

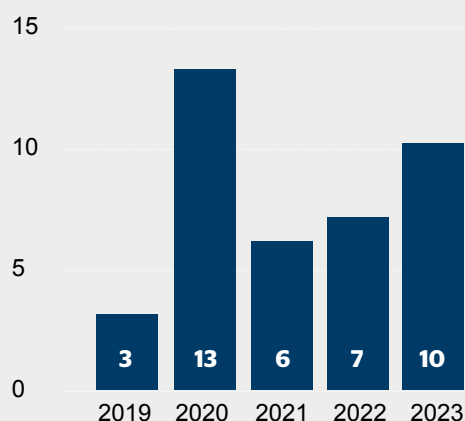
Ulykkesbildet

Antallet ulykker med hardt skadde og omkomne på næringsfartøy har økt de siste fem årene. I 2023 ble det registrert 266 personulykker som medførte sykeavmønstring (arbeidsfratreden lenger enn 72 timer), og 10 omkomne. Gjennomsnittstallene for perioden 2019–2023 er henholdsvis 236 og 8. Ifølge spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet (Sjøfartsdirektoratet, 2023a) oppgir ca. 30 % av de spurte både i 2019, 2021 og 2023 at de har vært involvert i en ulykke som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke. Om lag 4-5 % oppgir at de har vært involvert i en alvorlig ulykke.

Utvikling av hardt skadde, 2019–2023



Utvikling omkomne, 2019–2023



Støt-/klemskader og fall om bord utgjør 77 % av ulykkene som fører til arbeidsfravær i mer enn 72 timer. Fallulykker er den vanligste årsaken til dødsulykker og har stått for 51 % av de omkomne de siste fem årene.

Fritidsfartøy

Sjøfartsdirektoratet har registrert dødsulykker på fritidsfartøy siden 2001. I denne perioden har 747 mennesker omkommet (inkludert 2024) som følge av ulykker i denne fartøygruppen. Informasjon om ulykkene kommer i stor grad fra politiet og media, og hendelsene granskes relativt sjelden av Statens havarikommisjon. Det skyldes at det ofte er manglende vitne-observasjoner og andre tekniske spor, slik at det er begrenset informasjon som kan samles inn.

Hele 83 % av dødsulykkene på fritidsfartøy er registrert som fall-over-bord-ulykker, og i 63 % av disse tilfellene var personen alene om bord (perioden 2019–2023). Politiets undersøkelser viser at en relativ stor andel av de omkomne var påvirket av alkohol, og mange hadde ikke tilstrekkelig med redningsmidler om bord.

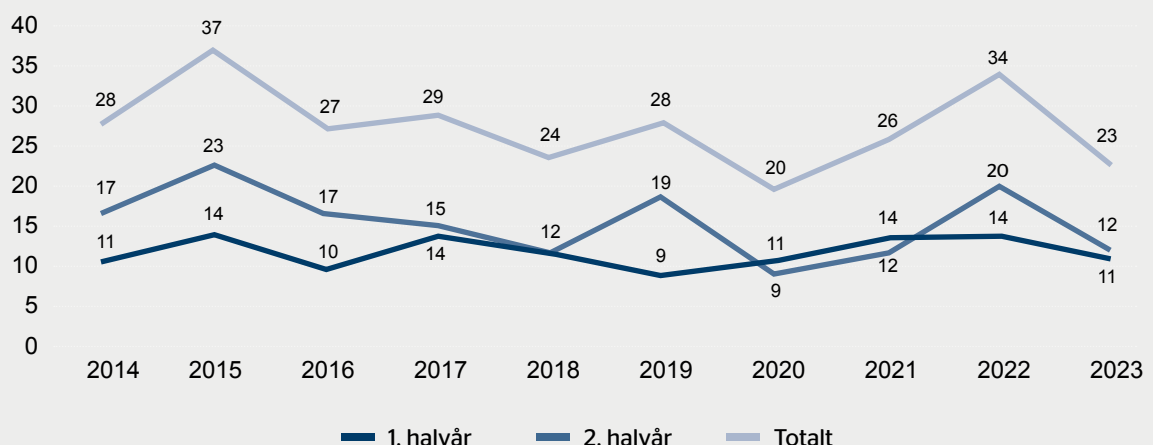
De siste tiårene har det blitt innført flere strengere sikkerhetsregler knyttet til bruk av fritidsfartøy, som krav om båtførerbevis og høyhastighetsbevis og påbud om bruk av flyteutstyr. Likevel er markedet fortsatt relativt uregulert, ettersom det ikke kreves registrering av fartøy eller periodisk fartøykontroll, slik det for eksempel kreves i veitrafikken. Dette gjør at Sjøfartsdirektoratet og andre myndigheter har begrenset kunnskap om flåtens totale størrelse og tekniske tilstand.

Det finnes i dag ingen komplett oversikt over alle fritidsfartøyulykker, særlig ikke de som ikke resulterer i dødsfall. Ulykker registreres på forskjellige måter av ulike aktører, og det mangler en sentralisert tilnærming for å sammenstille denne informasjonen. Dette representerer et stort kunnskapshull om fritidsfartøyulykker generelt. Sjøfartsdirektoratet har de siste årene vært involvert i et forskningsprosjekt som tar sikte på å samle informasjon om både dødsulykker og andre hendelser fra ulike aktører som har kunnskap om slike ulykker.

Sjøfartsdirektoratets nåværende prioritering er rettet mot dødsulykker, da disse er de mest alvorlige hendelsene. Dette gjøres for å prioritere ressurser der risikoen for tap av liv er størst.

Siden 2014 har det i gjennomsnitt vært rundt 28 omkomne per år. De fleste dødsulykkene i perioden 2014–2023 var relatert til personulykker, kantring og grunnstøting.

Antall omkomne, 2014–2023



Samfunnsøkonomiske virkninger

Sjøfartsdirektoratet har i perioden 2019–2023 registrert gjennomsnittlig 920 hendelser årlig, hvorav 60 % er definert som ulykker, og 40 % som nestenulykker. Hvert år har i gjennomsnitt åtte personer omkommet fra næringsfartøy i denne perioden, og 26 personer fra fritidsfartøy. I tillegg er det registrert et årlig gjennomsnitt på 222 personskader som har krevd lege- eller sykehusbehandling.

I ulykkene hvor personer omkommer eller blir hardt skadd, medfører det kostnader som medisinsk behandling, sykehusopphold, sykefravær eller forsikringsutbetalinger.

I Sjøfartsdirektoratets forprosjekt til denne handlingsplanen ble det estimert en mulig samfunnsøkonomisk besparelse på 203 millioner kroner per år, forutsatt at antallet omkomne og hardt skadde reduseres med en konstant rate hvert år, og at de iverksatte tiltakene gir ønsket effekt. Beregningen for dødsfall er basert på verdien av et statistisk liv samt antatt tapt arbeidskraft for de hardt skadde. Per oktober 2024 er denne besparelsen indeksregulert til over 222 millioner kroner (SSB, 2024).

SINTEF publiserte i 2016 en rapport om kostnader knyttet til arbeidsrelaterte sykdommer og skader (Hem et al., 2016), hvor de estimerte de totale kostnadene for dødsfall og skader til å være om lag 30 milliarder kroner årlig. Basert på det totale antallet arbeidsrelaterte skader og dødsfall i Norge, og SINTEFs beregning av kostnadene, vil dette tilsvare over 344 millioner kroner i året for arbeidsrelaterte skader og dødsfall i nærings- og fritidsflåten. Per oktober 2024 er denne kostnaden indeksregulert til over 445 millioner kroner.

Ut fra disse to uavhengige beregningene er det rimelig å anta at den samfunnsøkonomiske besparelsen som følge av gjennomføringen av tiltakene i handlingsplanen vil ligge et sted mellom de nevnte estimatene.

Alvorlige ulykker og dødsfall er tragisk i seg selv, men har også negativ innvirkning på den økonomiske utviklingen, da de ofte får store konsekvenser for flere ledd i næringskjeden. Effektive reguleringstiltak som reduserer ulykkesfrekvensen kan derfor bidra til å både opprettholde og styrke økonomisk vekst, samtidig som de beskytter liv.

Maritim sektor sitt bidrag til verdiskaping i Norge

Den maritime sektoren er en viktig bidragsyter til sysselsetting og økonomisk utvikling i Norge. Om lag 84 000 personer er sysselsatt i den maritime næringen i Norge. Samtidig er det estimert at ytterligere 300 000 arbeidsplasser blir indirekte påvirket av den maritime sektoren (Maritim karriere, n.d.; Regjeringen, 2021).

Arbeidsplassene innen maritim næring finnes langs hele kysten, og flere kommuner har en stor andel sysselsatte innenfor sektoren (Basso og Helseth, 2021).

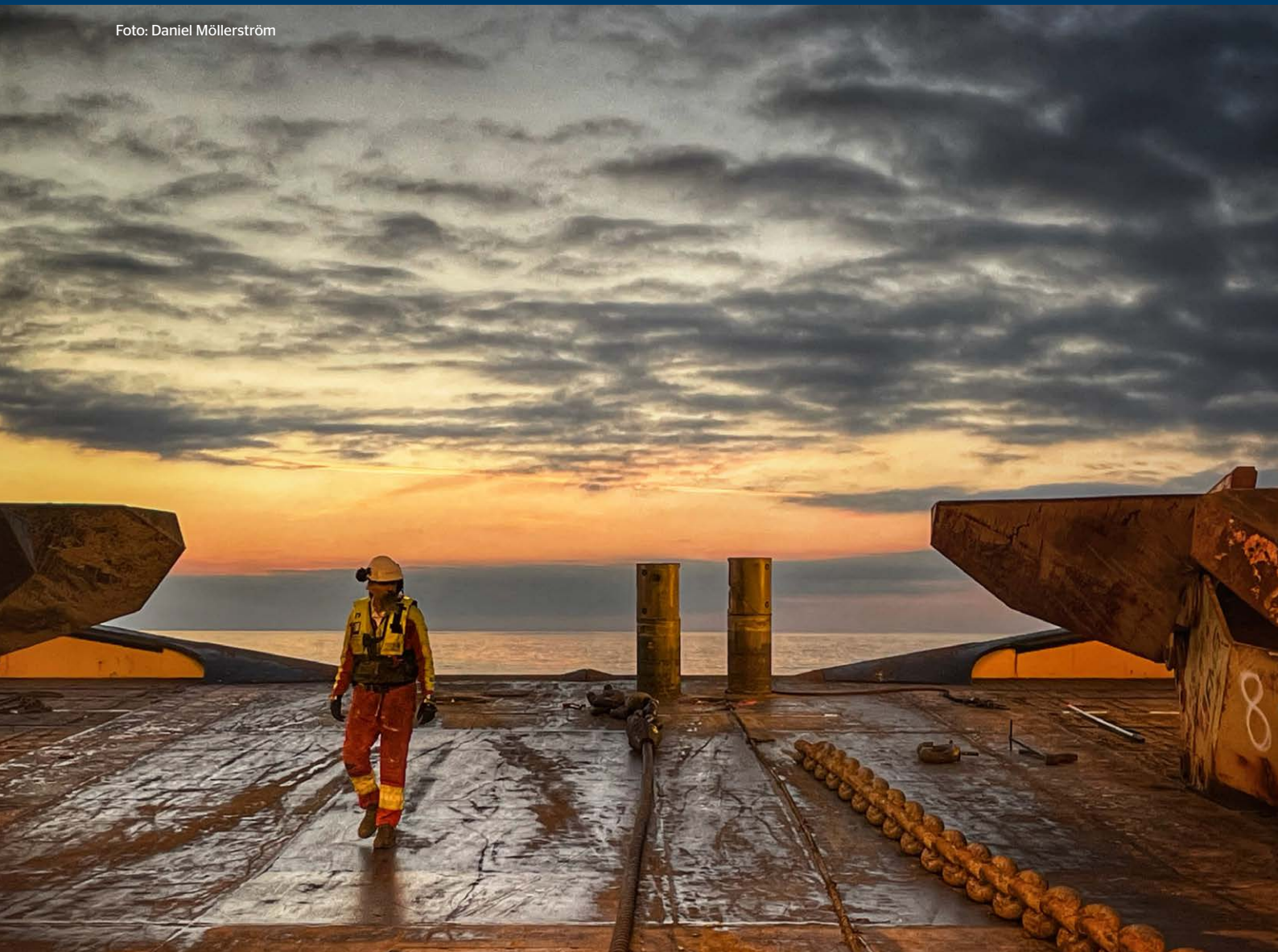
Den maritime næringen er en viktig bidragsyter til Norges eksportøkonomi (Regjeringen, 2021). Norge er rangert som verdens 7. største skipsfartsnasjon målt i antall skip, og den 5. største når det gjelder verdiskaping, ifølge UNCTAD (2020). Fiskeri og havbruk står som den nest største eksportnæringen etter olje og gass (Fiskeridirektoratet, n.d.-a).

Ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) ble det i andre kvartal 2024 eksportert tjenester for mer enn 118 milliarder kroner med et overskudd i handelsbalansen på 20,4 milliarder kroner. Dette representerer det største overskuddet siden næringen utenriks sjøfart ble inkludert i statistikken for 12 år siden (Moen, 2024).

Den maritime næringen er avhengig av et bredt spekter av tjenesteleverandører som støtter alt fra skipsfinansiering og forsikring til skipsdesign og havnetjenester. Disse utgjør en betydelig del av næringens økonomi, med en samlet omsetning på rundt 133 milliarder kroner i 2023 (Basso et al., 2024). Ifølge den maritime verdiskapningsrapporten for 2024 har sektoren hatt en jevn og stabil vekst de siste tre årene, samtidig som sysselsettingen har vært relativt stabil. Dette viser at den maritime tjenestesektoren spiller en viktig rolle for norsk økonomi, med høy verdiskaping og konkurransedyktige aktører på verdensmarkedet (Basso et al., 2024).

DEL 2

Foto: Daniel Möllerström



Bakgrunn, målsetninger
og utvikling av virkemidler

Historikk

Nullvisjonen for hardt skadde og omkomne på sjøen ble opprinnelig foreslått i et representantforslag fremmet på Stortinget 1. februar 2022¹, med en visjon om at «ingen fiskere skal omkomme på havet i fremtida». Frem mot endelig vedtak i Stortinget 8. april 2022 ble forslaget bearbeidet, slik at den vedtatte formuleringen lyder slik:

Stortinget stiller seg positiv til ein nullvisjon for næringane til havs, og ber om at regjeringa kjem tilbake til Stortinget på eigna måte, slik statsråden har gjort greie for i svaret sitt.

Dokument 8:86 S (2021-2022), Innst. 224 S (2021-2022), vedtak 481

Vedtaket ble enstemmig vedtatt.

I etterkant ble Sjøfartsdirektoratet bedt om å utrede hvordan en nullvisjon kunne implementeres i norsk sjøfart. Direktoratet fikk også overlevert en tidslinje og implementeringsstrategi. Et av de viktigste momentene som ble utredet og anbefalt, var muligheten for å se fritidsfartøy og næringsfartøy i sammenheng. Siden 2019 har «Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker» (Sjøfartsdirektoratet, 2019) vært operativ. Også denne handlingsplanen er forankret i en nullvisjon.

Mål

Det ble tidlig definert at nullvisjonens fokus skal være på hardt skadde og omkomne. Statens vegvesen har hatt en tilsvarende ambisiøs målsetning i over 20 år, og det anses som hensiktsmessig at det er samsvar mellom ulike deler av transportsektoren i Norge.

Det er viktig å skille mellom et mål om null hendelser og null alvorlige ulykker. Det er ikke realistisk å forhindre alle uønskede skader og situasjoner, og man må alltid akseptere en viss risiko ved å jobbe og ferdes på havet. Nullvisjonen handler derfor om å lære av tidligere hendelser og forhindre flere alvorlige ulykker.

Målsetningen bygger på visjonen om en verden der alle kommer trygt hjem fra havet, og den utfordrer og forplikter de ulike aktørene som kan bidra til dette, til å gjøre sitt beste for at dette skal skje.

Virkemiddelet for å oppnå dette målet er denne handlingsplanen. Gjennom en systematisk gjennomgang av nå-situasjonen foreslås en rekke tiltak som skal redusere antallet omkomne og hardt skadde. Arbeidet krever en koordinert innsats mellom ulike aktører og organisasjoner, og handlingsplanen fungerer derfor som et verktøy for å mobilisere denne innsatsen.

¹ Representantforslag 86 S (2021-2022)

Grunnpilarer

Handlingsplanen er bygget på fire grunnpilarer. Ved å ta eierskap til disse legges det til rette for utvikling av målrettede tiltak i tråd med nullvisjonen. Hensikten er å åpne for ulike metoder for å forbedre sjøsikkerheten innenfor egne rammer, og pilarene er dermed ikke unike verktøy for handlingsplanen, men noe som kan benyttes av alle som jobber med sjøsikkerhet.

1. Etikk

Den første grunnpilaren, *etikk*, understreker at alle liv er unike og uerstattelige. Det er derfor uakseptabelt å ikke gjøre alt vi kan for å unngå alvorlige ulykker.

2. Vitenskapelighet

Den andre grunnpilaren, *vitenskapelighet*, påpeker at vi må kjenne til de farene vi ønsker å forhindre, for å kunne identifisere handlingsrommet vårt for å påvirke dem. Denne kunnskapen må også deles og gjøres tilgjengelig, slik at vi kan bruke verktøyene vi har i fellesskap, for å oppnå økt sikkerhet.

3. Medvirkning

Den tredje grunnpilaren, *medvirkning*, fastslår at alle som har mulighet til å påvirke sikkerheten for de som ferdes på sjø og vann, har ansvar for å gjøre det.

4. Rettferdighet

Den fjerde grunnpilaren, *rettferdighet*, anerkjenner at de som jobber eller ferdes på sjø og vann, er en del av et stort og komplekst system. Det er mange involverte parter og bidragsyttere som har betydning for at det går bra – eller ikke. Ansvar for ulykker må fordeles rettferdig i dette systemet, slik at læring fra sikkerhetshendelser kan rettes inn mot de områdene der det vil være mest effektivt.

Regjeringens overordnede målsetninger

Nærings- og fiskeridepartementet sine budsjettforslag bidrar til å prioritere Sjøfartsdirektoratets arbeid i tråd med direktoratets samfunnsoppdrag. Et sentralt mål i disse er å realisere en nullvisjon for omkomne og alvorlig skadde på fartøy (Prop. 1 S (2024-2025), s. 127).

Sjøfartsdirektoratet sin Strategiplan for 2025-2028

Sjøfartsdirektoratets strategiplan viser til en fremdriftsplan for hvor direktoratet ønsker å være ved utgangen av 2028. Visjonen om å være «den foretrukne maritime administrasjonen» reflekterer et ambisiøst mål, mens verdiene tillit, initiativ og lagspill skal være retningslinjer for alle aktiviteter og beslutninger.

«Sjøfartsdirektoratet skal bidra til at sjøsikkerheten ivaretas, ved å utforme regelverk og følge opp at krav til sikkerhet for liv, helse, klima og miljø etterleves. Direktoratet skal tilrettelegge for utvikling og grønn omstilling i norsk maritim næring, samt bidra inn i internasjonalt arbeid som fremmer sjøsikkerhet og klima og miljø. Direktoratet skal være en tillitsskapende registerfører, og er en viktig bidragsyter i arbeidet for at Norge anses som et kvalitetsflagg.»

Strategien er delt inn i fire hovedkategorier som gjenspeiler hva som vil være de høyeste prioriteringene de kommende fire årene. Disse prioriteringene er avgjørende for å styrke Norges posisjon som ledende maritim nasjon internasjonalt.

Det første temaet i strategien er å oppnå ingen omkomne, hardt skadde eller alvorlige hendelser i nærings- og fritidsflåten, i tråd med nullvisjonen. Dette målet inkluderer ambisjoner om å forstå risikobildet bedre og gjennomføre nødvendige tilsyn der det har størst påvirkning på sjøsikkerheten. Sjøfartsdirektoratet ønsker å motivere aktørene til å forstå og ta ansvar for sikkerheten, samt bruke data på en innsiktsfull og analytisk måte i beslutningsprosesser og forbedringsarbeid.

FNs bærekraftsmål

Mål 3: God helse og livskvalitet er sentralt for sikkerhet til sjøs. Ved å redusere skader og dødsfall gjennom økt sikkerhet fremmes helse og trivsel blant sjøfolk. Et tryggere arbeidsmiljø reduserer stress og forbedrer den psykiske helsen, samtidig som tilgang til helsetjenester sikres (Grønnevik & Oskarson, 2020). Dette bidrar til en helhetlig og bærekraftig utvikling.

Mål 4: God utdanning styrker sikkerheten til sjøs. Kvalitet i utdanningene sikrer at sjøfolk får nødvendig og relevant opplæring og gjør dem bedre rustet til å forhindre ulykker og skader. Opplæring og kontinuerlig utvikling er spesielt viktig i en maritim sektor som stadig er i endring.

Mål 5: Likestilling mellom kjønnene er viktig for en maritim sektor. Ved å skape gode arbeidsforhold for begge kjønn reduseres ulike sikkerhetsrisikoer, samtidig som arbeidsplassene blir mer attraktive for kompetente skipsarbeidstakere. Kvinner og menn som har like rettigheter, samt tilgang til opplæring og ressurser, er bedre rustet til å håndtere utfordringer på sjøen. Likestilling fremmer også mangfold, noe som er essensielt for å møte komplekse sikkerhetsutfordringer og styrke trivsel blant ansatte.

Mål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst er grunnleggende for å redusere risikoen til sjøs. Trygge arbeidsforhold gjennom sikre arbeidsplasser, riktig utstyr og opplæring forebygger ulykker og skader. Økt sikkerhet reduserer også økonomiske tap og fremmer vekst i maritim næring.

Mål 14: Livet i havet understreker viktigheten av et sunt havmiljø for trygg ferdsel til sjøs. Forurensning og klimaendringer øker risikoen for sjøfolk, mens bærekraftig forvaltning og bruk av marine ressurser bidrar til stabilitet for både sjøfolk og kystsamfunn. Dette skaper trygghet for mennesker og miljø.

Mål 17: Samarbeid for å nå målene er avgjørende for å øke sikkerheten på en helhetlig måte. Nasjonalt og internasjonalt samarbeid gir tilgang til ressurser, teknologi og erfaringer som kan redusere risiko og styrke sikkerheten. Som en viktig sjønasjon har Norge en nøkkelrolle i å fremme felles strategier for å redusere alvorlige ulykker til sjøs.

Utarbeidelse av handlingsplan

Utviklingen av handlingsplanen har fulgt en prosess i tråd med oppdragsbrevet fra Nærings- og fiskeridepartementet. Viktige forventninger fra oppdraget som har vært retningsgivende for arbeidet, er:

1. Tiltakene skal være gjennomførbare og virkningsfulle
2. Tiltak som kan gi størst effekt, skal ha prioritet i handlingsplanen
3. Handlingsplanen skal utvikles med innspill fra offentlige og private aktører

Disse tre punktene forutsetter et grundig og godt forankret arbeid. Første steg i prosessen var å etablere et bredt kunnskapsgrunnlag som gir en oversikt over fellestrekk og risikofaktorer knyttet til alvorlige ulykker som fører til alvorlige skader eller dødsfall. Deretter ble dette kunnskapsgrunnlaget diskutert med aktører i næringen for å deres tilbakemeldinger rundt de identifiserte problemstillingene, før endelige tiltak ble utarbeidet og vurdert med hensyn til sikkerhetseffekt.

Kunnskapsgrunnlag

Handlingsplanen bygger på bred og relevant kunnskap om aktiviteter knyttet til bruk av henholdsvis fritidsfartøy og næringsfartøy. Safetec har på oppdrag for Sjøfartsdirektoratet utviklet et kunnskapsgrunnlag om historiske ulykker med dødsfall og alvorlige skader som konsekvens, og hvilke risikofaktorer som ligger bak disse ulykkene. Kunnskapsgrunnlaget er i hovedsak basert på innsamlet data, særlig fra granskningsrapporter fra Statens havarikommisjon (SHK), statistikk, rapporter og annen faglitteratur. Formålet har vært å gi et systematisk sammensatt utgangspunkt for utvikling av tiltak som kan bidra til å unngå lignende hendelser i fremtiden.

For næringsfartøy har Safetec, i grove trekk, sammenlignet Sjøfartsdirektoratets risikomodeller med SHKs undersøkelsesrapporter for å identifisere felles trekk ved hendelser som har ført til dødsfall. Kunnskapsgrunnlaget omfatter både norske og utenlandske næringsfartøy i norske farvann. Sjøfartsdirektoratets risikomodeller viser årsaksfaktorer og sammenhenger for utvalgte høyriskohendelser. Safetec har gjennomgått alle SHKs undersøkelsesrapporter fra de siste ti årene om ulykker som har ført til dødsfall. Årsakene identifisert i undersøkelsesrapportene ble kategorisert ved hjelp av Sjøfartsdirektoratets risikomodeller. Gjennom denne prosessen ble det identifisert 23 fremtredende årsaksfaktorer, som dekker et bredt spekter av direkte og indirekte årsaker, samt påvirkende forhold. Årsaksfaktorene er beskrevet ved hjelp av data fra SHKs undersøkelsesrapporter samt relevant statistikk og litteratur.

Når det gjelder fritidsfartøy, er det gjennomført relativt få undersøkelser av de underliggende årsakene til hendelser de siste ti årene, bortsett fra SHKs dybdestudie av fritidsbåtulykker i 2018. Sjøfartsdirektoratet har tidligere utviklet «Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker 2019–2023» (Sjøfartsdirektoratet, 2019), basert på en nullvisjon for å hindre dødsfall og alvorlige skader som følge av fritidsbåtbruk. Denne handlingsplanen bygger blant annet på SHKs dybdestudie, med særlig vekt på valg av ni innsatsområder. Planen ble utarbeidet i samarbeid med en arbeidsgruppe bestående av medlemmer fra Sakkyndig råd for fritidsfartøy, og resulterte i 67 oppfølgingstiltak. Safetec har oppdatert kunnskapsgrunnlaget basert på innsatsområdene fra den forrige handlingsplanen.

Innspillsmøter

I tråd med oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet skulle handlingsplanen utvikles i samarbeid med offentlige og private aktører. Dette ble blant annet sikret gjennom de tidligere omtalte styrings- og referansegruppene. I tillegg er det avholdt en rekke åpne innspillsmøter for å diskutere risikoene som ble avdekket og utredet gjennom kunnskapsgrunnlaget, og samle konkrete forslag til hvordan disse risikoene kan reduseres.

Totalt ble det arrangert ti åpne heldagsmøter våren 2024: sju for næringsfartøy og tre for fritidsfartøy. For næringsfartøy ble det invitert til samlinger tilpasset de ulike fartøystypene, mens samlingene for fritidsfartøy var sortert etter ulike temaer/innsatsområder. Samlingene var gratis å delta på, og invitasjonene ble gjort lett tilgjengelige på Sjøfartsdirektoratets nettsider. I etterkant av hver samling ble det avholdt digitale oppfølgingsmøter. Disse møtene ble brukt for å oppsummere diskusjonene fra de fysiske samlingene, og fungerte som en kvalitetssikring av om forslagene til tiltak var riktig forstått. De digitale møtene ga også en mulighet for aktører som ikke kunne delta fysisk, til å bidra. I tillegg har forslag blitt samlet inn gjennom interne samlinger i Sjøfartsdirektoratet og via en åpen innspillpostkasse.

Følgende offentlige møter er blitt avholdt for næringsfartøy, i flere tilfeller i samarbeid med bransjeorganisasjoner for å sikre bred deltakelse:

1. Lasteskip i nærskipsfart, Bergen, 18. mars 2024 (samarbeid med Kystrederiene)
2. Ferges og hurtigbåter, Oslo, 9. april 2024 (samarbeid med NHO Sjøfart)
3. Store passasjerskip, Ålesund, 19. april 2024 (samarbeid med Kystverket)
4. Mindre arbeidsbåter, Trondheim, 30. april 2024 (samarbeid med Sjømat Norge)
5. Fiskefartøy, Tromsø, 6. mai 2024 (samarbeid med Norges Råfisklag)
6. Lasteskip i oversjøisk fart og offshorevirksomhet, Oslo, 11. juni 2024 (samarbeid med Norges rederiforbund)
7. Mindre fiskefartøy, Svolvær, 19. juni 2024

For fritidsfartøy er følgende samlinger avholdt:

1. Sikkerhetsutstyr, fartøysikkerhet og båtførers kompetanse, Oslo, 10. april 2024
2. Rusmidler, utleie av båt, fritidsfiske/alene om bord, Oslo, 11. april 2024
3. Sikkerhet ved brygge/havn, fart, farleder, Ålesund, 22. april 2024

Over 200 deltakere har bidratt i diskusjoner om mulige tiltak for nærings- og fritidsfartøy. For en oversikt over aktører som har bidratt, se DEL 5 – Bidragsytere.

Utvelgelse av innsatsområder

Innsatsområder representerer ulike aspekter av risikobildet for næringsfartøy og fritidsfartøy, hvor risiko kan reduseres gjennom målrettede risikoreduserende tiltak. De tar utgangspunkt i bakenforliggende årsaker til ulykker, samt en analyse av konteksten der slike hendelser oppstår. Tiltakene er normalt kategorisert i to hovedgrupper: sannsynlighetsreduserende tiltak (rettet mot å forhindre at ulykker oppstår) og konsekvensreduserende tiltak (utformet for å begrense skadeomfanget dersom en ulykke inntreffer). I tillegg kommer tiltak som omhandler rammefaktorer som skal bidra til større effekt av sannsynlighetsreduserende og konsekvensreduserende tiltak.

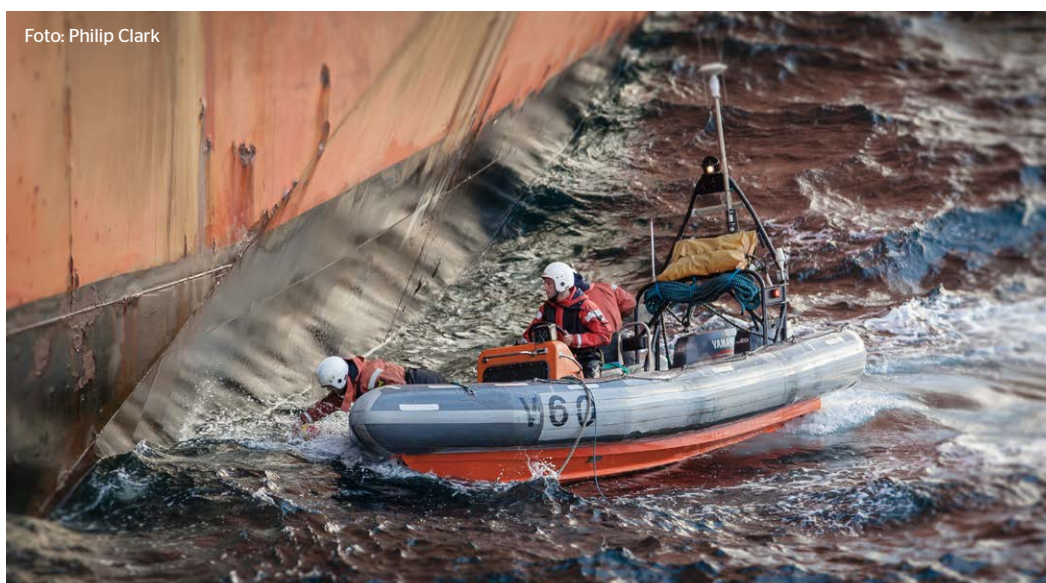
Innsatsområdene er utviklet med utgangspunkt i fellestrekk fra dødsulykker siste ti årene. Tiltakene knyttet til hvert innsatsområde er utviklet videre basert på innspill fra aktører innen både nærings- og fritidsfartøy.

Innsatsområder for næringsfartøy:

- sikker arbeidsplass
- livberging
- opplæring og kompetanse
- sikkerhetsstyring
- navigasjon
- tilsyn og kontroll
- rammebetingelser
- læring

Innsatsområder for fritidsfartøy:

- sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsutstyr
- utleiefartøy
- kompetanse og sikker atferd om bord
- kunnskapsutvikling



Forutsetninger for måloppnåelse

Handlingsplanen omfatter flere viktige innsatsområder og tiltak. Disse tiltakene medfører både implementeringskostnader og løpende driftskostnader for de ulike etatene og organisasjonene som deltar i nullvisjonsarbeidet. Utarbeidelse av utredninger og regelverksarbeid, gjennomføring av tilsyn, utvikling av veiledere og andre tiltak er ressurskrevende, og fremdriften i dette arbeidet vil i stor grad avhenge av de økonomiske rammebetingelsene for Sjøfartsdirektoratet. For å sikre gjennomføring har direktoratet søkt om midler til å drifte nullvisjonen, både gjennom spesifikke satsningsforslag og via ordinære budsjettinnspill.

Tiltakene vil også ha kostnader for aktørene i næringen. Når slike kostnader oppstår, vil de bli belyst gjennom ordinære utredningsprosesser. Regelverksendringer vil for eksempel bli sendt på høring på vanlig måte, slik at berørte aktører i næringen får til å gi innspill i tråd med etablerte rutiner.



DEL 3

Foto: Shawntel Aguilar



Innsatsområder og tiltak

Det er et mål at tiltakene og innsatsområdene som presenteres nedenfor, skal kunne spores tilbake til problemstillingene som er omtalt i kunnskapsgrunnlaget, gjennom forankring og diskusjon i innspillsmøtene med representanter fra næringen. Tiltakene er i hovedsak rettet mot myndighetsaktørene som deltar i styringsgruppen, selv om også andre etater og sammenslutninger blir omtalt.

Eksterne bidrag

I etterkant av innspillsmøtene er det også blitt etterspurt nye, konkrete bidrag fra sektoren. Selv om det er viktig for etatene i styringsgruppen å gå foran med sine egne tiltak, anerkjennes også næringens eget potensial for å bidra med egne tiltak som kan styrke handlingsplanen. Derfor er det blitt lagt til rette for at organisasjoner og bedrifter frivillig kan *melde inn* tiltak de ønsker å gjennomføre i løpet av handlingsplanperioden. Målet er å skape et felles løft for sikkerheten på sjøen. Selv om det er helt frivillig å bidra med tiltak, er det en forventning om at disse tiltakene er forankret i nullvisjonens fire grunnpilarer, og at man forplikter seg til å endre eller øke sin innsats.

De eksterne bidragene vil bli synliggjort innenfor de innsatsområdene de tilhører. Det åpnes også for at flere bidrag kan tas med gjennom halvårlige revisjoner av handlingsplanen. Informasjon om dette vil bli oppdatert fortløpende på Sjøfartsdirektoratets nettsider.

Næringsfartøy

Utover de konkrete innsatsområdene og tiltakene som skal gjennomføres av aktørene nevnt i handlingsplanen, er en ytterligere målsetning å styrke sikkerhetsarbeidet om bord på enkeltfartøy og i rederiorganisasjoner. Gjennom innspillsmøtene er det kommet mange tilbakemeldinger om at vernetjenesten om bord spiller en viktig rolle for sikkerheten, men at det samtidig er potensial for å styrke denne ordningen. Derfor rettes det innledningsvis et spesielt fokus mot vernetjenesten, med en egen tiltakspakke som skal bidra til å forbedre og forankre sikkerhetstiltak om bord.

Verne- og miljøarbeid

Tidlig i prosessen med handlingsplanen og gjennomføringen av tiltak vil det arbeides for å styrke både kvaliteten og anseelsen til vernetjenesten om bord. Det er blant annet signalisert at det kan være krevende å finne engasjerte og motiverte ansatte som ønsker å påta seg rollen som verneombud. Det skjer ofte at det er de sist ansatte som blir pekt ut som verneombud, selv om det anbefales at verneombud velges blant arbeidstakere som har god innsikt og erfaring med arbeidsforholdene om bord. Dersom et utpekt verneombud mangler motivasjon for rollen eller ikke har tilstrekkelig erfaring eller støtte fra resten av mannskapet, kan det begrense effekten av vernearbeidet.

For å styrke vernetjenesten vurderes ulike tiltak:

1. Sjøfartsdirektoratet vil tilpasse veilederen for verne- og miljøkurs (40-timers kurset) til ulike fartøytyper og aktiviteter samt vurdere å utvikle kurs for verneombud i samarbeid med næringen.

Sjøfartsdirektoratet har allerede en veileder for verne- og miljøkurs (Sjøfartsdirektoratet, n.d.). Flere aktører i den maritime sektoren har imidlertid gitt tilbakemelding om at 40-timerskursene på markedet ikke er tilstrekkelig tilpasset næringens behov og arbeidet om bord på fartøy. Det er også signalisert at stadig færre rederier kjøper slike kurs, noe som kan føre til færre tilbydere og dårligere kvalitet.

I forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip (ASH-forskriften) § 5-14 står det at verneombud og medlemmer av arbeidsmiljøutvalget skal få nødvendig opplæring for å kunne utføre sine verv på en forsvarlig måte. Opplæringen skal ha en varighet på minst 40 timer, med enkelte unntak.

De fleste HMS-kursene i dag er tilpasset arbeidsmiljøloven, som i hovedsak gjelder arbeid på land. Selv om mange temaer i disse kursene er generelle, som verneombudets oppgaver og plikter, arbeidsmiljøutvalg, målrettet HMS-arbeid, vernerunder, kartlegging, oppfølging og internkontroll, er det andre temaer som ikke er spesifikke nok for arbeidet om bord på fartøy.

For det første går de ikke inn på ASH-forskriften, og gjennomgangen av utførelse av arbeid og risikovurdering tar ikke tilstrekkelig hensyn til de særegne forholdene på fartøy. Det kan være flere spesifikke utfordringer knyttet til fysisk og kjemisk arbeidsmiljø, og det er ofte økte behov for å adressere det psykososiale arbeidsmiljøet, spesielt når man jobber i et mer lukket miljø over lengre tid.

Det er gjerne også flere risikoelementer som ikke blir diskutert, og som er viktige for å kunne drive ulykkesforebyggende arbeid på fartøy. Dersom kursene inkluderer gruppeoppgaver eller case-løsninger, er disse ofte mer generelle, noe som kan gjøre at deltakere som arbeider på sjøen, føler at innholdet ikke helt treffer deres behov.

Sjøfartsdirektoratet vil gå i dialog med aktører som leverer kurs til den maritime næringen, og i samarbeid med aktuelle sjømannsorganisasjoner utvikle et kurs som dekker de temaene som hele næringen opplever som nødvendige. Det vil også bli vurdert hvilke formater som er mest hensiktsmessige, for eksempel om alle kurs bør gjennomføres med fysisk oppmøte, om det skal tilbys en hybridløsning med både digitale og fysiske elementer, eller om det skal kunne gjennomføres heldigitale kurs.

2. Vurdering av innslagspunkt for verneombud

I dagens ASH-forskrift fremgår det at det skal være minst ett verneombud på fartøy med 8-14 personer som har sitt arbeid om bord. På fartøy med 3-7 personer som har sitt arbeid om bord, skal det også være verneombud, med mindre et flertall av de som arbeider om bord, velger at verne- og miljøarbeidet om bord skal ivaretas uten eget verneombud.

Det er flere aktører i næringen som har signalisert at det generelt kan være krevende å finne kandidater som verneombud, selv i besetninger der de er fra åtte personer og mer. Sjøfartsdirektoratet vil dermed vurdere om regelverket er tilstrekkelig godt nok dersom rollen som verneombud enkelt kan nedprioriteres dersom et flertall av besetningen er enig i dette.

3. Vurdering av hvem som skal kunne være verneombud

På fartøy med 3-7 personer om bord der det ikke lar seg gjøre å velge verneombud blant de underordnede, kan departementssjefen velges, men ikke skipsfører.

Sjøfartsdirektoratet vil vurdere om det er hensiktsmessig at departementssjefen kan være verneombud ved mindre besetninger, og om dette eventuelt kan utvides til å gjelde større besetninger.

4. Initiere en nasjonal, maritim verneombudskonferanse

Sjøfartsdirektoratet vil ta initiativ til en årlig, nasjonal maritim verneombudskonferanse.

Denne konferansen vil i så fall bli holdt under Maritim uke i Haugesund.

Sjøfartsdirektoratet vil legge til rette for konferansen, men planleggingen vil skje i samarbeid med relevante organisasjoner.

5. Workshop mellom aktører på både arbeidstaker- og arbeidsgiversiden - hvilke ytterligere konkrete tiltak kan være aktuelle for å styrke kvaliteten og anseelsen til vernetjenesten om bord?

Det kan være flere tiltak for å styrke kvaliteten og anseelsen til vernetjenesten om bord, utover forbedret kurskvalitet og en nasjonal verneombudskonferanse. Bransjen bør samarbeide for å identifisere realistiske virkemidler og tiltak som kan bidra her.

6. Tilsynsaktivitet

Sjøfartsdirektoratet vil utvikle sjekklistor for tilsynsaktiviteten knyttet til vernetjenesten.

Det vil også være nødvendig å utvikle en passende metodikk for tilsynsarbeidet til direktoratets inspektører og implementere kompetansehevende tiltak for inspektørene.

7. Spørreundersøkelsen Maritim sikkerhet - til verneombud

Som en del av spørreundersøkelsen «Maritim sikkerhet», som Sjøfartsdirektoratet gjennomfører annethvert år, vil det være tilpassede spørsmål rettet mot verneombud om bord på fartøy. Spørreundersøkelsen er en viktig tilbakemeldingskanal som gir innsikt i hvilke utfordringer verneombudene står overfor, og muligheter for å håndtere disse.

Innsatsområder næringsfartøy

Innsatsområdene for næringsfartøy inneholder tiltak som direkte eller indirekte skal bidra til å redusere antall dødsfall og hardt skadde. Innsatsområdet sikker arbeidsplass er relatert til arbeid som utføres når personer eller fartøy er i en utsatt posisjon, og tiltakene er direkte rettet for å unngå og redusere konsekvenser av alvorlige ulykker. Arbeidssted om bord kan optimaliseres med hensyn til sikkerhet, blant annet ved å installere nødvendige fysiske barrierer og sikre at utstyr er plassert på en måte som minimerer risikoen for personulykker. Alt sikkerhetsutstyr, inkludert personlig verneutstyr og nødstoppanordninger, må være lett tilgjengelig og egnet for arbeidsforholdene. Navigasjon utgjør et eget innsatsområde, og inneholder tiltak relatert til at fartøyet kan befinne seg i utsatte posisjoner. Skulle en ulykke likevel oppstå, er det nødvendig med et innsatsområde på livberging som sikrer at forulykkede blir reddet gjennom tiltak på egnet livbergingsutstyr og tidlig varslings.

Flere av innsatsområdene inneholder tiltak som indirekte skal forebygge alvorlige ulykker. En del av tiltakene er relatert til forbedring av sikkerhetsstyring og sikkerhetsstyringssystem hvor målsettingen er å legge til rette for robuste systemer som sikrer regelmessig gjennomføring av risikovurderinger og at alle ansatte involveres i dette arbeidet. For å lykkes med risikovurderinger er det lagt inn innsatsområder som skal bidra til å øke kompetanse blant aktørene i næringen og økt risikoforståelse blant mannskapet. Dette kan oppnås gjennom målrettet, kontinuerlig og relevant sikkerhetsopplæring. Enkelte av innsatsområdene er

knyttet til myndighetenes føringer og forventninger gjennom tilsyn og kontroll, samt skape læring på tvers blant aktører i næringen. Innsatsområdet rammebetingelser for næringen tar for seg tiltak hvor ulike myndigheters rolle og samarbeid kan bidra til å redusere grad av målkonflikter og operasjonelt press på sjøansatte, særlig innenfor fiskeri-, akvakultur- og ferge- og hurtigbåtnæringene.

Sikker arbeidsplass

Mange dødsulykker de siste ti årene kan knyttes til at den forulykkede har oppholdt seg i en utsatt posisjon. Dette vil si, områder med mange potensielle farer som fallende last, bevegelig utstyr, eller roterende maskineri. Arbeid i nærheten av disse farene uten tilstrekkelige barrierer har historisk sett ført til dødsfall gjennom klemskader og fall til sjø, for eksempel ved at fiskere har blitt dratt over bord av utstyr/bruk i bevegelse. En majoritet av dødsulykkene siste ti årene skyldes fall til sjø.

Mangelfullt sikkerhetsutstyr og dårlig design av arbeidssted er sentrale årsaker til at personer havner i utsatte posisjoner. For eksempel har det forekommet dødsulykker hvor sikkerhetsutstyr ikke var godt nok tilpasset arbeidsforholdene. I tillegg øker manglende fysiske barrierer, som rekkverk, risikoen for alvorlige ulykker.

56% av dødsulykker er fall til sjø, 16% skyldes fall om bord, og 16 % skyldes støt og klemskader. Alle tre hendelsestypene har tilfeller relatert til utforming av arbeidssted og sikkerhetsutstyr.

Ulykker hvor sikker arbeidsplass er tema

*1. januar 2022 dør et besetningsmedlem i forbindelse med fortøyning av fartøyet **Multi Vision** ved et oppdrettsanlegg utenfor Frøya. Idet fartøyet var i ferd med å legge til for å fortøye til en merd, falt et besetningsmedlem i vannet og ble klemt mellom skutensiden og merd-ringen. Det ble forsøkt livreddende førstehjelp, men mannen ble erklært død like etterpå. Anløp og fortøyning ble sett på som en rutinepreget oppgave, og faren med å falle i vannet var dermed normalisert. Dette førte til at det ikke var tilstrekkelig bevissthet rundt risiko knyttet til denne operasjonen, verken i landorganisasjonen eller om bord blant mannskapet.*

***Hovden Viking** fisket utenfor Senja 2. mars 2021 da en fisker falt over bord. Ved setting av nota hadde en blåse tvinnert seg rundt snurrevadtauets, og det tok dermed lenger tid enn vanlig å sjakle ut. Fartøyets fremdrift og kursendring medførte spenn i ledetauet tilhørende snurrevadtauets, og utsjaklingen ble derfor vanskeligere. Fiskeren klatret opp på nederste steg av rekkverket og støttet seg til tauet i et forsøk på å løse ut den siste blåsa. Mens fiskeren stod på rekkverket røk tauet, og fiskeren falt over bord. Fiskeren ble hentet opp av mannskapet og ble forsøkt gjenopplivet, men ble senere erklært omkommet.*

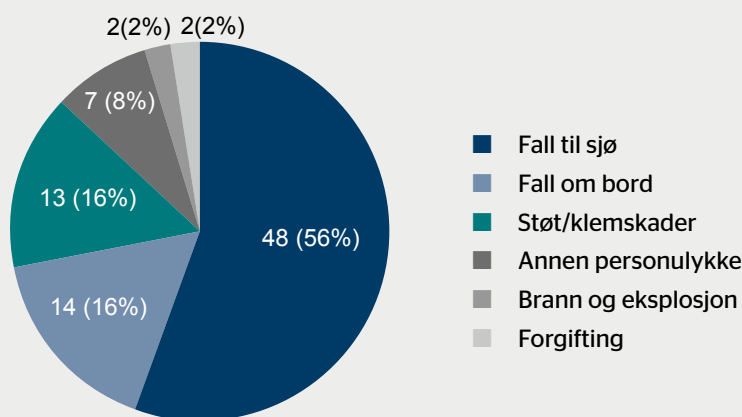
*En 38 år gammel fisker omkom etter å ha blitt dratt over bord av tauverk fra en teinelenke fra sjarken **Eiravåg**. Ulykken skjedde i Strindfjorden nordøst for Trondheim den 1. mai 2013 like før kl. 11.00 lokal tid. Sjarkens eier drev teinefiske etter sjøkreps. Fall i sjøen som følge av fot i tauverk eller annet fiskeredskap er en velkjent, reell fare og har også tidligere fått dødelig utfall. Sjarkfiske foregår oftest med kun én fisker om bord og SHT har undersøkt flere lignende ulykker der en alenefisker har blitt dratt med fiskeutstyr over bord. Konsekvensen av slike ulykker er ofte fatal etter nedkjøling og drukning. SHKs ulykkesrapport konkluderer med at denne ulykken trolig kunne vært unngått dersom*

utstyret på akterdekket hadde vært arrangert annerledes, slik at fiskeren kunne nærmet seg utstyret uten fare for å sette føttene fast i tauverket. Havarikommisjonen mener det er viktig å etablere varige og effektive tiltak som gir fysiske skiller mellom produksjonsmiljø og fisker.

16. november 2017 fikk Hovedredningssentralen melding om en person som hadde falt overbord fra en brønnbåt (**Øysund**) sør for Haugesund. Ulykken skjedde da fartøyets lettmatros gikk akterover på dekk. Lettmatrosen falt mest sannsynlig over bord som følge av at en bølge slo innover dekk. Vedkommende ble funnet og reddet opp av mannskapet i fartøyets MOB-båt, og deretter fraktet til Haukeland sykehus med helikopter. Vedkommende ble erklært omkommet på sykehuset neste dag. Undersøkelsen har vist at rederiet og skipsledelsen ikke hadde iverksatt tiltak for å redusere risikoen ved ferdsel på hoveddekket i grov sjø.

- Se alle SHK sine rapporter etter hendelser på deres hjemmesider, under fanen «sjøfart» og «avgitte rapporter»

Fordeling av type dødsulykker på næringsfartøy 2013-2022



Aktørene som har bidratt i nullvisjonsarbeidet, foreslår å hente læring fra andre næringer som i større grad benytter konsepter som trygge og farlige soner. Innføring av «rød sone» eller lignende begreper på fartøy kan bidra til økt sikkerhet ved å sikre at nødvendige tiltak iverksettes før personer går inn i risikofylte områder. Dette er særlig relevant for områder med høy energi, oksygenmangel og/eller redskaper, kraner eller bevegelig utstyr. Tiltak kan inkludere bruk av fjernstyrt utstyr, etablering av fysiske barrierer, installasjon av automatisk og manuell nødstop, implementering av arbeidstillatelser og bruk av ekstra verneutstyr. Arbeidsområdet i seg selv kan utgjøre fare dersom det er begrenset fremkommelighet og/eller økt risiko for fall til sjø.

Tiltakene innenfor innsatsområdet «sikker arbeidsplass» er utformet for å øke sikkerheten om bord på fartøy gjennom en kombinasjon av tekniske og organisatoriske tiltak. Dette omfatter krav til sikkerhetsutstyr, som sikkerhetslinjer og personlig verneutstyr, samt insentiver som oppmuntrer til investering i sikkerhetsutstyr. Det er viktig at sikkerhetsutstyret er godt tilpasset brukernes behov og ikke hindrer eller forstyrrer arbeidet.

Innsatsområdet omfatter tiltak som sikrer at ulike aktiviteter kan utføres på en trygg måte. Dette inkluderer blant annet iland- og ombordstigning, forflytning av utstyr og tilstrekkelig plass om bord til å utføre arbeidsoppgaver på en sikker måte. Det legges også vekt på tilkomstdesign for ettersyn av maskineri og utstyr. Flere av tiltakene innebærer tett samarbeid med relevante aktører i næringen med mål om å finne omforente løsninger, utvikle gode veiledere og for å tydeliggjøre relevante krav og regelverk.

1. Sjøfartsdirektoratet vil utrede krav til montering og bruk av sikkerhetsline på fartøy der arbeid på dekk innebærer risiko for fall til sjø eller fare for å bli trukket over bord av utstyr. Et slikt krav kan innebære at nye fiskefartøy skal ha sikkerhetsline montert av båtbygger i områder på dekk der arbeid kan foregå. Sikkerhetslinen bør monteres slik at den kan brukes ved vanlige drifts- og vedlikeholdsoppgaver, sikre god fremkommelighet i hele arbeidsområdet og samtidig gi effektiv beskyttelse mot fall til sjø.
2. Fiskeridirektoratet vil i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet forplikte seg til å gjennomføre et prosjekt for å vurdere om andre parametere enn fartøylengde, for eksempel volum på lasterom, bør være førende. Formålet med prosjektet er å fjerne hindringer som kan stå i veien for å bygge sikrere fartøy. Prosjektet vil gjennomføres med innspill fra andre myndigheter og aktører fra næringen for å sikre at ulike hensyn blir ivaretatt.
3. Sjøfartsdirektoratet vil sette i gang et forskningsprosjekt for å utvikle personlig sikkerhets- og verneutstyr for personer som arbeider i utsatte posisjoner. Utstyr skal være tilpasset arbeidsoppgaver, personer og arbeidsområde, samtidig som det ivaretar sikkerheten. Forskningsprosjektet skal munne ut i forslag til tiltak som Sjøfartsdirektoratet vil følge opp.
4. Fiskeridirektoratet vil i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet gjennomføre et prosjekt der formålet er å identifisere og implementere tiltak som synliggjør og fremmer krav til personsikkerhet innenfor sitt ansvarsområde. Eksempler på mulige tiltak: (1) å kreve dokumentasjon på gjennomførte kompetanse- eller sikkerhetskurs ved utstedelse av ervervstillatelser, (2) å kreve fartøyinstruks ved levering av fangst og nekte levering eller holde tilbake kompensasjon dersom instruks mangler, og (3) å informere om personsikkerhet i forbindelse med registrering til hummerfiske, i tillegg til instruks for hummerfiske. To forutsetninger er etablering av felles database for godkjenninger/sertifikater og utvikling av en kompetanseoversikt som involverer alle som deltar i fiske («Blad C»). Andre myndigheter skal involveres når det er hensiktsmessig. Tiltaket kan sees i sammenheng med beslektet tiltak for fritidsfartøy.
5. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å vurdere kvalitetskrav til risikovurderinger av sikre arbeidsområder på fartøy (nybygg, ombygging og innflagging), med særlig fokus på ulykkesutsatte fartøytyper. Målet med prosjektet er økt sikkerhetsmessig kvalitet på designløsninger og/eller risikovurderinger av nybygg og utstyr for å sikre at mannskap kan arbeide sikkert, samtidig som de effektivt skilles fra farer. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, næringen, forsikringsselskaper, fartøybyggere og utstyrsleverandører for å finne gode løsninger og ivareta ulike hensyn. Krav skal ta høyde for behov for dynamiske arbeidsområder.
6. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for en risikobasert gjennomgang av forskrifter for fartøy under 24 meter som brukes i næring, inkludert fritidsfartøy som brukes i næring. Formålet er å vurdere om dagens krav er tilstrekkelige for å ivareta sikkerheten, og om de etterleves i praksis. Prosjektet skal også identifisere behov for endringer i forskrifter, kontrolltiltak og veiledning av næringen. Vurderingen vil ta hensyn til operasjonelle forhold som bruksområder, aktivitets- og arbeidsoppgaver samt kompetansekrav om bord.
7. Sjøfartsdirektoratet vil utvikle veiledere og andre informasjonstiltak som skal bidra til å sikre arbeidsområder på fartøy, og vil starte med ulykkesutsatte fartøytyper. Veilederne vil beskrive tiltak som bidrar til å ivareta sikkert arbeidsområde og tiltak for å redusere risiko i områder med farer. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, relevante aktører i næringen, forsikringsselskap og utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger og ivareta ulike hensyn.

8. Sjøfartsdirektoratet skal tydeliggjøre krav til forsvarlig tilkomstdesign for daglig ettersyn av maskineri, fabrikk, utstyr, lager og lignende om bord. Dette innebærer også tilkomst med nødvendig forflytning av utstyr. Der det er hensiktsmessig, vil Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med næringen oppdatere/utvikle tekniske standarder for tilkomst til utstyr om bord.
9. Sjøfartsdirektoratet skal, i samarbeid med Kystverket, tydeliggjøre krav til forsvarlig iland- og ombordstigning fra mindre fartøy.
10. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å identifisere og implementere incentiver til at fartøyeiere investerer i sikkerhetsutstyr og sikkerhetsstyrings-systemer. Prosjektdelen om sikkerhetsutstyr kan også innbefatte eiere av fritidsfartøy. Eksempler på incentiver kan være redusert forsikringspremie, momsreduksjon eller -fritak, offentlige tilskuddsordninger eller skattefradrag. Som et forprosjekt skal det vurderes i hvilken grad incentiver vil føre til innkjøp av sikkerhetsutstyr og implementering av sikkerhetsstyringssystem. En slik vurdering kan gjennomføres ved hjelp av Sjøfartsdirektoratets spørreundersøkelse om maritim sikkerhet.

Livberging

De siste ti årene har mange dødsulykker til sjøs vært knyttet til manglende muligheter til å redde seg selv eller bli reddet av andre. I flere tilfeller har redningsutstyr vært brukt feil eller manglet. Risikoen har vært størst når den forulykkede har vært alene om bord.

I 25% (16 av 65) av SHK sine hendelsesrapporter etter dødsulykker på næringsfartøy i perioden 2013-2023 var forulykkede alene om bord.

For å forbedre sikkerheten og redusere risikoen for alvorlige ulykker er det avgjørende med både egnet utstyr og effektive teknologiske løsninger. Alle fartøy bør ha redningsutstyr tilpasset deres operasjoner og driftsforhold, og det er viktig å gjennomføre regelmessige inspeksjoner for å sikre at utstyret er i god stand og lett tilgjengelig. I tillegg kan tekniske systemer bidra til tidlig varsling om farlige situasjoner, og lokalisering og redning av personer i nød. Ved å kombinere tilstrekkelig utstyr med avanserte tekniske løsninger, kan sikkerheten for de som arbeider alene om bord forbedres betydelig.

En person kan bare holde hodet over vannet i noen få minutter uten flyteplagg (McGuinness et al., 2013). I tillegg kan mild hypotermi (nedkjøling) føre til forvirring og svekket orienteringsevne. Uten flyteutstyr blir det derfor vanskelig å holde luftveiene frie for vann.

Hypotermi oppstår når kroppens kjernetemperatur synker under 35 °C. Effekten av nedkjølingen avhenger av hvor lav temperaturen er, og hypotermi deles vanligvis inn i tre nivåer: mild (35–32 °C), moderat (32–28 °C) og alvorlig (under 28 °C). Forvirring og nedsatt orienteringsevne kan oppstå allerede ved 34 °C (SHK, 2019a).

Hvis en person faller i vannet, kan hypotermi utvikle seg raskt, siden vann leder varme bort fra kroppen mye mer effektivt enn luft. Hvor fort dette skjer, avhenger også av faktorer som rusmiddelinntak, fysiske skader, alder og kjønn (SHK, 2019a).

Ulykker som gjenspeiler behov for innsats på livberging

*Søndag 9. januar 2022 kantret sjarken **Peik** utenfor Slettnes fyr. Ulykken oppstod da to fiskere var på vei fra Honningsvåg mot Skjånes for å påbegynne fiske etter kongekrabbe. Begge fiskerne ble funnet omkommet. De vanskelige sjøforholdene ved ulykkesstedet i kombinasjon med at fartøyet trolig fikk vann på dekk som følge av sjø over rekka og redusert stabilitet, har trolig medført at sjarken på et tidspunkt har fått store problemer og kantret. Da fiskerne havnet i sjøen uten overlevelsesdrakt, uten at redningsflåten hadde blåst seg opp, og nærmeste avstand til land var omkring 400 meter, hadde de svært liten mulighet til å overleve.*

*Fiskeren ble hentet opp fra sjøen av redningspersonell etter å ha grunnstøtt i Sætevika, Bergen kommune lille julaften 2016. Fiskeren ble senere erklært omkommet. Det har ikke vært mulig for Havarikommisjonens å komme frem til en entydig forklaring på hvordan og hvorfor fiskeren falt over bord. Fiskeren benyttet ikke sikkerhetsline da ulykken skjedde. Fartøyet (**Alexander**) var ikke utstyrt med elektronisk nødstoppp eller automatisk varsling til nødetat ved fall over bord.*

*Fiskerimerket fartøy **Santana R-32-ES** forlot egen kai i Hellvik havn, Eigersund kommune, rundt kl. 1000 den 31. oktober 2014. På ettermiddagen ble fiskeren meldt savnet av familien da han ikke hadde returnert til Hellvik innen normal tid, og ikke svarte på mobiltelefon. En omfattende søk- og leteoperasjon ble igangsatt samme kveld. Aksjonen ble avsluttet 3. november uten at fartøyet eller fiskeren ble funnet. Først i juni 2015 ble den omkomne fiskeren funnet ilanddrevet utenfor Haugesund. At ulykken ikke ble observert eller varslet, førte til at en søk- og leteaksjon heller ikke ble igangsatt før om kvelden 31. oktober. Flyteplagget av den typen som fiskeren benyttet, viste seg utilstrekkelig for å berge liv under de rådene forhold hvor sjøvannstemperaturen sent i oktober vil ha utsatt en person i vannet for hurtig varmetap (hypotermi), med påfølgende utmattelse og bevissthetstap. SHK viser til tidligere publiserte rapporter som omtaler sikkerhetstiltak for alenefiskere, så som trådløs nødstoppanordning, sikkerhetsline, godkjente flyteplagg og redningsleider.*

Se alle SHKs rapporter etter hendelser på deres hjemmesider, under fanen «sjøfart» og «avgitte rapporter».

Resultater fra spørreundersøkelsen «Maritim sikkerhet 2023» viser at en årsak til manglende bruk av sikkerhetsutstyr kan være at utstyret ikke er lett tilgjengelig. 237 respondenter (4 %) i undersøkelsen svarer at de ikke har lett tilgang til utstyret de trenger for å arbeide sikkert.

Sjøfartsdirektoratet vil iverksette flere tiltak for å redusere risikoen for dødsfall og alvorlige skader ved fall til sjø. Blant tiltakene er vurdering av krav til nødstoppanordninger for personer som arbeider alene om bord, og krav til selvbergingsmuligheter på nye fartøy. Videre fokuseres det på tidlig varsling ved fall til sjø, spesielt for ulykkesutsatte fartøytyper.

11. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å vurdere krav som sikrer tidlig varsling ved fall-til-sjø-hendelser, særlig for ulykkesutsatte fartøytyper. Dette kan være krav til AIS på alle fartøy (som kan bidra til varsling ved unormal aktivitet), AIS i redningsvest, kommunikasjonsutstyr tilgjengelig fra dekk, samt personlig nødpeilesender på mindre fartøy. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, næringen, forsikringsselskaper og utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger. Tiltaket kan samordnes med tiltak knyttet til alenefiske på fritidsfartøy.
12. Sjøfartsdirektoratet vil sette krav til nødstoppanordning når personer arbeider alene om bord.
13. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å vurdere krav til muligheter for selvberging på nye fartøy, særlig for ulykkesutsatte fartøytyper. Målet er å oppnå bedre designløsninger for nybygg og selvbergingsutstyr, for eksempel design av flåter som hindrer feilmontering. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, næringen, forsikringsselskaper, fartøybyggere og utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger og ivareta ulike hensyn.

Aktør-tiltak: Redningsselskapet

Redningsselskapet er en frivillig humanitær medlemsorganisasjon med 1600 redningsfolk og 58 redningsskøyter, fordelt over hele landet. I over 130 år har Redningsselskapet vært tett på yrkesfiskerne, familiene deres og lokalsamfunnene de tilhører, og reddet liv, forebygget ulykker og bidratt til å berge verdier. I 2023 assisterte redningsskøytene, som er stasjonert fra Skjærhalden i Østfold til Vardø i Finnmark, 777 fiskefartøy og 1377 fiskere og reddet livet til sju fiskere. Redningsselskapet har også åtte kontorer langs kysten, og 75 lokallag med frivillige. Redningsselskapet vil bruke denne tilstedeværelsen til å bidra inn i det ulykkesforebyggende arbeidet blant fiskere.

Fiskeryrket er Norges farligste yrke. De siste 25 årene har over 150 fiskere mistet livet på havet. I rundt 50 % av ulykkene omkom alenefiskere i mindre fiskebåter (Personulykker i den norske fiskeflåten - Analyser av ulykkeshendelser og årsaksforhold, Sintef, 2023). Redningsselskapet vil med prosjektet «Trygg fisker» sette fokus på personlig sikkerhet om bord – relatert til innsatsområdene sikker arbeidsplass, livberging samt opplæring og kompetanse. Prosjektet skal bidra til å redusere risiko for død og skade blant landets fiskere.

Kjernebudskapet i prosjektet Trygg fisker er at personlig sikkerhet om bord redder liv. Budskapet skal formidles gjennom en rekke aktiviteter, deriblant:

- Kåring av årets Trygg fisker (i samarbeid med Norges Fiskarlag, Sjøfartsdirektoratet m.fl.)
- Trygg fisker-ambassadører (kjente personer, påvirkere blant fiskerne)
- Tilstedeværelse på arrangementer, messer og egne Trygg fisker-eventer
- Segment-tilpassede uttak i sosiale medier og redaksjonelle medier
- Distribusjon av Trygg fisker-materiell

Trygg fisker er tenkt som et årlig tiltak, som får særlig fokus før og under de viktigste fiskeriene (særlig vinterstid). Tiltaket vil evalueres og justeres årlig. Målgruppen og relevante aktører/interessenter er involvert i tiltaksutviklingen.

Opplæring og kompetanse

I flere dødsulykker de siste ti årene har mangel på kunnskap, ferdigheter og erfaring vært medvirkende faktorer. Nesten en fjerdedel (24 %) av SHKs rapporter etter dødsulykker på næringsfartøy i perioden 2013-2023 peker på manglende kompetanse som et funn. Dette er særlig knyttet til forståelse av begrensninger i utstyr, last og fartøy – eller manglende kunnskap om risikoen de om bord sto overfor. Det er derfor viktig å sikre at mannskapet har god nok opplæring og erfaring til å vurdere og håndtere ulike situasjoner på en trygg måte. Dersom mannskapet undervurderer farer eller overvurderer egen kontroll, kan det negativt påvirke både beslutningstaking og sikkerhetsatferd.

Menneskelige feilhandlinger er normalt og påvirkes av systemer og forhold rundt personene og arbeidet. Det er derfor viktig å vurdere hvilke forhold som har ført til feilhandlingene, og rederier og andre aktører må ha tilstrekkelig kompetanse til å gjennomføre slike vurderinger.

Ulykker som gjenspeiler behov for innsats på opplæring og kompetanse

Om formiddagen 3. juli 2012 var arbeidsbåten **Maria** med to personer om bord ved et oppdrettsanlegg i Store Kufjord på Seiland. Et turfølge på seks personer og fire hunder var på vei hjem fra en fjelltur. Turfølget ble tatt om bord i Maria for deretter å bli transportert til Altneset. Like før ulykken skjedde hadde turfølgets medbrakte gummibåt som var på slep, slitt seg. Denne ble hentet inn og heist om bord i Maria med kran. Da gummibåten ble forsøkt manøvrert med kjølen ned på akterdekket, kantret Maria. Etter kantringen ble inngangen til styrehuset lagt under vann. På grunn av at maskinromsluken var åpen, sank sannsynligvis hekken raskere ned enn den ellers ville gjort, noe som gjorde flukten ut fra styrehuset vanskelig. Maria sank med to passasjerer og fire hunder om bord. Det er SHKs oppfatning at mangelfull kompetanse og risikohåndtering er medvirkende faktorer til ulykken. Besetningen hadde ikke tilstrekkelig kompetanse om sikker operering av båt og kran, sett opp mot stabilitet og værforhold. Blant annet var instruks om fylling av ballasttank før bruk av kran ukjent for besetningen. SHK mener at opplæringen av besetningen i bruk av arbeidsbåt inkludert operasjonelle begrensninger og kranbruk var mangelfull. Dette har igjen sammenheng med at oppdrettselskapet ikke hadde foretatt risikovurderinger og utarbeidet driftsinstrukser for bruk av arbeidsbåt og kranoperasjoner.

Se alle SHK sine rapporter etter hendelser på deres hjemmesider, under fanen «sjøfart» og «avgitte rapporter»

Blant aktørene som har bidratt i nullvisjonsarbeidet, fremheves behovet for at sikkerhet inngår som en del av maritim utdanning. Det vises til at sikkerhetsopplæring bør samordnes på tvers av utdanninger og institusjoner for å sikre at alle som tar maritim utdanning, får opplæring av god kvalitet. Det understrekes også at metodikk for gjennomføring av risikovurderinger bør inkluderes for å redusere antall manglende risikovurderinger. I tillegg bør skolesystemet i større grad brukes til å fremme en god sikkerhetskultur blant sjøfolk.

Tiltakene er rettet mot å forbedre sikkerheten gjennom økt kompetanse og bedre risikovurderinger. Det er planlagt prosjekter for å vurdere kompetansekrav knyttet til risikovurdering av høyrisikoaktiviteter, inkludert håndtering av utstyr, last og fartøy. Prosjektene omfatter identifisering og beskrivelse av ulike høyrisikoaktiviteter for forskjellige fartøytyper. Videre skal det utvikles en veileder på Human and Organisational Performance (HOP), som har som mål å forstå og forbedre både enkeltpersoners og organisasjoners evne til å fungere i komplekse og risikofylte situasjoner.

HOP er beskrevet i Norsk Industris veileder som et perspektiv som viser til at menneskelige valg og handlinger påvirkes av systemer og forhold rundt oss. Disse forholdene og systemene må derfor forbedres og tilpasses for å motvirke feilhandlinger.

Det er planlagt å inkludere sikkerhetsstyring og risikovurdering i læreplanene for maritim utdanning og STCW-kurs. I tillegg skal de som underviser på STCW-kurs, oppdateres på beste praksis og nye sikkerhetstiltak gjennom fagdager. Sikkerhetskurs for fiskere vil også tilpasses deres arbeidshverdag, med mer relevante eksempler på ulykker og sikkerhetstiltak.

STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) er en internasjonal konvensjon som setter minimumskrav til opplæring, sertifisering og vakthold for sjøfolk. STCW kurs er obligatoriske sikkerhetskurs for sjøfolk, for å sikre at alle om bord utfører sine oppgaver trygt og effektivt.

14. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å vurdere krav til kompetanse for risikovurdering av høyrisikoaktiviteter, særlig med fokus på håndtering av utstyr, last og fartøy og deres begrensninger. Som en del av prosjektet skal høyrisikoaktiviteter identifiseres og beskrives for ulike fartøytyper. Eksempler på slike aktiviteter kan være nye fiskerier, endring i operasjonsmønstre, arbeid alene om bord, håndtering av farlige kjemikalier og innføring av ny teknologi som kan skape nye farer om bord. Prosjektet skal gjennomføres i samarbeid med næringen.
15. Sjøfartsdirektoratet vil, i samråd med næringen, evaluere og videreutvikle innhold til sikkerhetskurs som er tilpasset fiskere, med eksempler på ulykker og sikkerhetstiltak knyttet til de risikoene de står overfor. Innholdet skal være dynamisk og lett tilgjengelig, slik at eksempler oppdateres jevnlig basert på ny kunnskap.
16. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med Direktoratet for høyere utdanning og kompetanse arbeide for at sikkerhetsstyringssystem og sikkerhetsstyring inkluderes i læreplanene for alle maritime utdanninger. Dette skal omfatte gjennomføring og forståelse av risikovurderinger, gjerne med utgangspunkt i Norsk Industris HOP-veileder. Risikovurderinger kan utføres på ulike nivåer i en organisasjon, og opplæringen skal tilpasses de nivåene som utdanningen er rettet mot. HOP er en tilnærming som tar sikte på å forbedre sikkerhet ved å forstå og forbedre enkeltpersoner og organisasjoners evne til å fungere i komplekse og risikofylte situasjoner.

17. Sjøfartsdirektoratet vil arbeide for at både gjennomføring og forståelse av risikovurderinger integreres i læreplanene for STCW-kurs.
18. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med næringen formidle Norsk Industris veileder for Human and Organisational Performance (HOP). Sjøfartsdirektoratet vil vurdere å utvikle egen veileder tilpasset maritim næring.
19. Sjøfartsdirektoratet vil utarbeide en fortolkning av kravene som viser hvordan kompetanse i gjennomføring av risikovurderinger samsvarer med kompetansekravet om å «følge trygge arbeidsrutiner», som angitt i STCW tabell A-VI/1-4.
20. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med arbeidstakerforeninger arrangere fagdager for kursholdere på STCW-sikkerhetskurs.

Sikkerhetsstyring

Mangler ved rederiets sikkerhetsstyringssystem har vært en medvirkende faktor i flere dødsulykker de siste ti årene. Dette er påpekt i om lag en tredjedel (32 %) av SHK sine hendelsesrapporter etter dødsulykker på næringsfartøy i perioden 2013–2023. Eksempler er manglende samsvar mellom prosedyrer og faktisk arbeidspraksis, eller prosedyrer som ikke var tilrettelagt for de ansattes språk. En annen gjentakende årsak har vært mangel på eller utilstrekkelige risikovurderinger. I flere tilfeller har risikovurderinger blitt utført uten at de som skulle utføre arbeidet ble involvert, eller der resultatene ikke ble formidlet til relevant personell.

Sikkerhetsstyring omfatter:

kvalitet, tilgjengelighet og etterlevelse av prosedyrer
organisering, prioritering og gjennomføring av risikovurderinger
sikkerhetskultur: praksis og holdninger relatert til sikkerheten om bord

Ulykker som gjenspeiler behov for innsats på sikkerhetsstyring

Oslo Wave 3 hadde lastet trevirke i Hamina havn, hvor deler av lasten var stuert på dekk. Ulykken skjedde 13. februar 2023 under utlegging av presenninger for å beskytte dekkslasten før avgang. Et vindkast medførte at besetningen mistet kontrollen over en presenning som skulle legges ut. Presenningen presset et besetningsmedlem ut over skutesiden slik at han falt fra toppen av dekkslasten og ned på kaien. Han døde senere av skadene han pådro seg. Bevisstheten om tidlig avgang neste dag førte til tidspress som medvirket til at mannskapet ikke stanset arbeidet da vinden økte mens de arbeidet med presenningene, selv om de mente det var risikable arbeidsforhold. Det var ikke mulig for det russisktalende mannskapet å gjøre seg kjent med deler av rederiets sikkerhetsstyringssystem og tilhørende verktøy, ettersom deler kun var på engelsk. I dette tilfellet var ikke språkbarrierene direkte relatert til ulykken, men en god sikkerhetskultur skapes gjennom en felles forståelse av sikkerhetsprosedyrer, der språk er en vesentlig faktor for å lykkes. Hensikten med og implementering av prosedyrer og sjekkliste framstår som lite forstått om bord, da sjekklisten for arbeidet tilsynelatende kun ble benyttet for å være i overensstemmelse med sikkerhetsstyringssystemet. Det vil si at fartøyet manglet klar sammenheng mellom risikovurderingen, relevante prosedyrer og den praktiske gjennomføringen av arbeidet om bord.

Se alle SHK sine rapporter etter hendelser på deres hjemmesider, under fanen «sjøfart» og «avgitte rapporter»

Aktørene som har bidratt i nullvisjonsarbeidet, mener at et komplisert sikkerhetsstyrings-system ofte ikke blir brukt, ikke blir oppdatert og er vanskelig tilgjengelig. De peker på luftfartsnæringen som et eksempel på en bransje som har forenklet sine sikkerhetsstyringssystemer, og mener at dette bør være et forbilde for den maritime næringen.

De fremhever også betydningen av vernearbeid om bord. Vernearbeid omfatter forebyggende tiltak mot ulykker og helsefarer. Et organisert vernearbeid involverer et kompetent verneombud som etterspør sikkerhet og et trygt arbeidsmiljø om bord.

Tiltakene fokuserer på å forbedre sikkerhetsstyringssystemene og styrke verneombudets rolle i maritim næring. Dette innebærer forenkling av sikkerhetsstyringssystemene, slik at de blir mer brukervennlige og tilpasset den daglige driften. Digitalisering vil bli vurdert der det er hensiktsmessig, og tilpassede systemer vil bli utviklet for personer som arbeider alene om bord. Målet er å sikre at systemene brukes som tiltenkt, og dermed bidrar til økt sikkerhet til sjøs.

Sjøfartsdirektoratet vurderer også å innføre krav om verneombud på fartøy med mindre besetning, eller alternativt krav om jevnlig sikkerhetsmøter for fartøy der verneombud ikke er påkrevd. Dette skal bidra til bedre sikkerhetspraksis om bord. For å styrke verneombudets rolle vil veileder for verne- og miljøkurs tilpasses ulike fartøytyper og aktiviteter. I tillegg vurderes det å innføre krav om helseattest for fiskere for å sikre at de er helsemessig skikket til å utføre sine oppgaver uten uforholdsmessig høy risiko.

21. Sjøfartsdirektoratet vil sette i gang en forenklingsprosess for sikkerhetsstyringssystemer med mål om å oppnå bedre samsvar mellom innhold, tilgang, kompetanse og bruk. Denne prosessen krever involvering og koordinering av partene. Formålet er å hjelpe rederiene med å etablere sikkerhetsstyringssystemer som er både brukervennlige, tilpasset daglig drift og digitaliserte der det er hensiktsmessig. Det skal legges særlig vekt på utvikling av systemer for personer som arbeider alene om bord. Målet er å oppnå bedre samsvar mellom myndighetenes forventninger og næringens praksis, og dermed øke sikkerheten til sjøs. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med næringen diskutere og forankre de mest hensiktsmessige tiltakene i denne prosessen for å bistå flest mulig på en effektiv måte.
22. Sjøfartsdirektoratet vil utrede krav til helseattest for fiskere på fartøy som i dag er unntatt fra dette.
23. Sjøfartsdirektoratet vil vurdere å innføre krav om verneombud for fartøy med mindre besetning, eller eventuelt krav om jevnlig sikkerhetsmøter der det ikke er krav om verneombud.
24. Sjøfartsdirektoratet vil oppdatere veilederen for verne- og miljøkurs (40-timerskurset) med forslag til pedagogiske verktøy tilpasset sjøansatte på ulike fartøytyper og aktiviteter. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med arbeidstakerforeninger invitere kursholdere til fagdager.

Navigasjon

avigasjonsfeil representerer en betydelig risiko for alvorlige sjøulykker som kan føre til kantring, kollisjoner og grunnstøting. Selv om antall dødsulykker som følge av feilnavigering har vært relativt lavt de siste ti årene, har slike hendelser historisk ført til storulykker med katastrofale konsekvenser for mennesker og materiell. Navigasjonshendelser har vanligvis et komplekst årsaksforhold, der menneskelige, tekniske og ytre forhold ofte spiller sammen. Det er derfor viktig å iverksette systematiske tiltak.

Ulykker som gjenspeiler behov for innsats på navigasjon

Natt til torsdag 8. november 2018 kolliderte fregatten KNM Helge Ingstad og tankskipet Sola TS utenfor Stureterminalen i Hjeltefjorden. Fregatten hadde en besetning på 137 personer sammensatt av vernepliktige og fast ansatt mannskap. Brobesetningen besto av syv personer, herav to personer under opplæring.

Klareringsprosessen, karriereløpet for marineoffiserer og Sjøforsvarets mangel på kvalifiserte navigatører til å bemanne fregattene, hadde ført til at nye vaktsjefer ble klarert raskere, hadde et lavere erfaringsnivå og fikk mindre fartstid som vaktsjef enn tidligere. Dette hadde også ført til at vaktsjefer med begrenset erfaring ble gitt opplæringsansvar. Flere aspekter ved brotjenesten var heller ikke tilstrekkelig beskrevet og standardisert. Ulykkesnatten viste dette seg blant annet ved at brobesetningen på KNM Helge Ingstad ikke klarte å utnytte sine menneskelige og tekniske ressurser slik at de oppdaget i tide at det de oppfattet som et stasjonært «objekt» med kraftige lys egentlig var et fartøy på kollisjonskurs. Organisering, ledelse og samarbeid på broen var ikke hensiktsmessig i tiden frem mot kollisjonen. Opplæringsaktiviteten som foregikk på bro i to av vaktfunksjonene i kombinasjon med en vaktsjef med begrenset erfaring, medførte redusert kapasitet til ivaretagelse av det helhetlige trafikkbildet. Basert på en låst situasjonsforståelse om at «objektet» var stasjonært og at seilassen var under kontroll, ble radar og AIS i liten grad benyttet for å overvåke farvannet.

Da Sola TS seilte nordover med den fremovervendte dekksbelysningen påslått var det vanskelig for brobesetningen på fregatten å se tankskipets navigasjonslanterner og signalisering fra Aldislampen, og derigjennom identifisere «objektet» som et fartøy. Rederiet Tsakos Columbia Shipmanagement S.A. hadde ikke etablert kompenserende sikkerhetstiltak med tanke på at dekksbelysning kan redusere synligheten av lanterner. Videre sikret ikke radarplotting og kommunikasjon på bro i tilstrekkelig grad effekten av et team som aktivt bygger opp en felles situasjonsforståelse. Dette kunne gitt et økt tidsvindu til identifisering og varsling av fregatten.

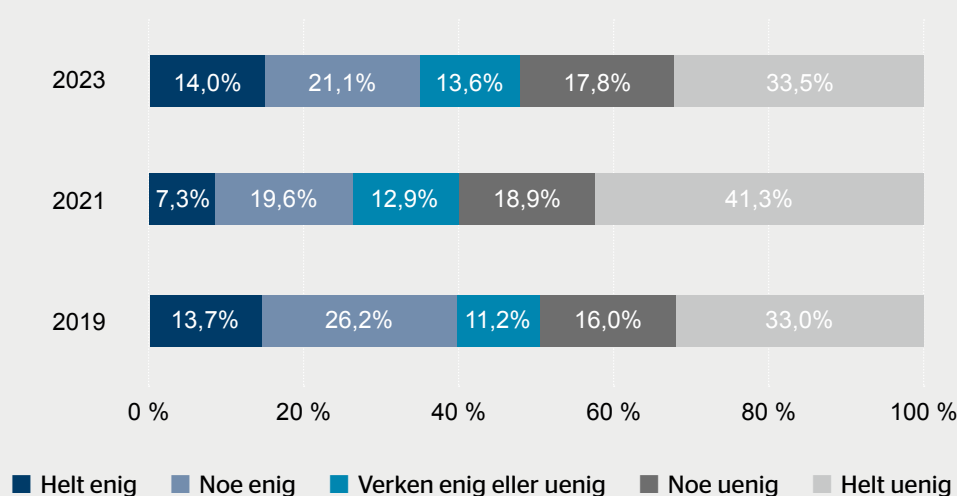
Kystverket hadde ikke etablert menneskelige, tekniske og organisatoriske barrierer for å sikre tilstrekkelig trafikkovervåking. Overvåkingssystemets funksjonalitet med hensyn til automatiske plott-, varslings- og alarmfunksjoner, var ikke tilstrekkelig tilpasset utøvelsen av sjøtrafikksentraltjenesten. Manglende overvåking førte til at trafikklederen ikke hadde tilstrekkelig situasjonsforståelse og oversikt over sitt virkeområde. Fedje sjøtrafikksentral ga dermed ikke relevant og rettidig informasjon til de involverte fartøyene, og de foretok ikke trafikkregulering for å sikre tankskipets avgang fra Stureterminalen.

Se alle SHK sine rapporter etter hendelser på deres hjemmesider, under fanen «sjøfart» og «avgitte rapporter»

Samtidige oppgaver, tretthet og manglende samspill mellom mennesker og teknologi kan utgjøre utfordringer for navigasjonssikkerheten. Navigatører må ofte håndtere et komplekst samspill mellom mennesker, teknologi og prosedyrer i et tidvis krevende arbeidsmiljø. Overbelastning med samtidige oppgaver, som administrativt arbeid, bruk av mobiltelefon og rapportering, kan føre til svekket oppmerksomhet på navigasjonen, noe som øker risikoen for feil. Disse utfordringene kan forsterkes av manglende samspill mellom mannskap og teknologi. Det er planlagt et forskningsprosjekt for å vurdere forhold på bro som påvirker navigasjonssikkerheten, inkludert interaksjon mellom mannskap, teknologi og arbeidsmiljø. Dette skal resultere i veiledere for navigasjonssikkerhet. Videre vil det bli utredet utvidelse av avbruddskriterier for vær- og ulykkesutsatte områder, basert på erfaringer med eksisterende begrensninger. Dette skal bidra til færre navigasjonsulykker i slike områder.

35% av navigatørene fremhever gjennom Sjøfartsdirektoratets spørreundersøkelse om maritim sikkerhet i 2023 at mengden samtidige oppgaver går på bekostning av sikker navigasjon.

Resultater på spørsmålet «Når jeg utfører tilleggsoppgaver samtidig som jeg navigerer fartøyet, går det på bekostning av sikker navigasjon». N=7778



Eksterne forhold som sikt, kraftig vind, sjøis og strømforhold forverrer ofte konsekvensene av navigasjonsfeil, særlig i vær- og ulykkesutsatte områder (DNV, 2020). Tåke og mørke kan redusere muligheten til å oppdage farer, mens sterke vindkast eller strømmer kan føre til avvik fra planlagt kurs (DNV, 2023). Utilstrekkelige avbruddskriterier for navigasjon kan øke risikoen for at en seilas ikke begrenses eller stanses når det er nødvendig. I tillegg kan manglende vurdering av vind- og strømforhold føre til alvorlige avvik fra planlagt kurs.

Komplekse navigasjonsforhold og mangel på regulering øker risikoen for navigasjonshendelser, spesielt i områder med høy trafikk og i områder utenfor hovedruter. Navigasjonshendelser som kollisjoner oppstår ofte i områder med høy trafikk og komplekse navigasjonsforhold. Mangel på tydelige regler for fartøyets bevegelser og overlappende ruter kan føre til farlige situasjoner. I områder utenfor hoved- og biled ferdes også mindre fartøy.



Foto: Martha Eidnes

Grunnstøting er en betydelig risiko for denne gruppen. I slike områder er det gjerne færre navigasjonshjelpemidler tilgjengelig, noe som kan gjøre det vanskeligere å identifisere farer i tide. Selv om teknologiske hjelpemidler som radar og elektroniske kartmaskiner kan øke sikkerheten, kan overdreven avhengighet av slike verktøy redusere oppmerksomheten på visuelle signaler som fyr, sjømerker og faktiske farvann.

Feilnavigering blant større fartøy kan føre til alvorlige ulykker. Manglende standardiserte navigasjonsruter kan øke risikoen for avvik og kollisjoner, spesielt i farvann med begrenset plass. Det vil derfor også bli vurdert å utvide referanseruter til å inkludere fartøy over en viss størrelse for å sikre tryggere navigasjon. Økt bruk av navigasjonshjelpemidler utenfor hoved- og biled vil bli vurdert, spesielt der mindre fartøy ferdes, for å redusere risikoen for grunnstøting. I tillegg vil økt bruk av trafikkregulering, inkludert trafikkseparasjonssystemer, bli vurdert i spesielt ulykkesutsatte områder for å redusere kollisjonsulykker.

Tiltakene er rettet mot å forbedre sikkerheten ved å adressere både teknologiske og organisatoriske aspekter av navigasjon, samt å tilpasse reguleringer basert på erfaringer og behov.

25. Sjøfartsdirektoratet vil sette i gang et forskningsprosjekt for å vurdere forhold på bro som påvirker navigasjonssikkerheten for ulike fartøytyper, og hvordan sikkerheten kan forbedres. Utgangspunktet er menneskeorientert systemdesign, med fokus på samspillet mellom personer på bro, oppgaver, teknologi, organisasjon, fysisk arbeidsmiljø og ytre omgivelser. Dette inkluderer blant annet alarmer og håndtering av alarmer, mengde og kompleksitet i arbeidsoppgaver på og utenfor bro, rapportering og bruk av mobiltelefon under brovakt. Prosjektet skal også kunne ut i veiledere i navigasjonssikkerhet for ulike fartøytyper.
26. Kystverket vil utrede og utvide omfanget av avbruddskriterier for vær- eller ulykkesutsatte områder basert på erfaringer med begrensninger som er under innføring.
27. Kystverket vil vurdere økt bruk av trafikkregulering, herunder trafikkseparasjonssystem, i spesielt ulykkesutsatte områder.
28. Kystverket vil utrede anbefaling om å følge referanseruter og videre utvide dette tilbudet til fartøy over 150 meter.
29. Kystverket vil vurdere økt bruk av navigasjonshjelpemidler utenfor hovedled og biled der mindre fartøy ferdes.

Tilsyn og kontroll

Tilsyn og kontroll er en viktig del av myndighetenes ansvar. Undersøkelserapporter de siste ti årene har avdekket flere tilfeller der mangelfullt tilsyn har bidratt til dødsulykker. Eksempler på dette er manglende kontroll av krav, tilsyn som ikke har blitt gjennomført, og unntak fra krav basert på fartøyets størrelse og alder. Slike unntak har ført til mindre effektive tilsyn.

Rapportene peker på at mindre spesifikke krav i regelverket kan være en årsak til at tilsyn ikke har vært tilstrekkelig. For eksempel er regelverket for mobile arbeidsmaskiner mindre detaljert enn for tilsvarende maskiner i landbasert virksomhet, noe som gjør at Sjøfartsdirektoratet ikke utfører tilsyn med disse. Det påpekes også at internasjonale forordninger i liten grad omfatter arbeidsmiljøforhold om bord på fartøy. Dette kan føre til mindre fokus på tilsyn med arbeidsmiljøet om bord. Riksrevisjonen (2023) har også avdekket svakheter i Sjøfartsdirektoratets tilsyn, spesielt når det gjelder å avdekke sjøfolks arbeids- og levevilkår.

Funksjonelle regelverk setter mål til krav og ytelse, men gir fleksibilitet til hvordan dette skal oppnås. Spesifikke regelverk spesifiserer derimot nøyaktig hva som må gjøres, og hvordan.

Riksrevisjonens gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets arbeid peker på et behov for flere ikke-planlagte tilsyn. Flere uanmeldte tilsyn etterlyses også av aktørene som har bidratt i nullvisjonsarbeidet.

Ulykker som gjenspeiler behov for innsats på tilsyn og kontroll

*Fartøyet **Sørbris** forliste om lag kl. 1600 den 8. mai 2020 i Breivikfjorden i Finnmark. Ein søk- og redningsaksjon blei sett i gang fire timar seinare på grunnlag av ei uromelding. Åleinefiskaren blei lokalisert og henta opp av sjøen godt og vel seks timar etter ulukka og erklært omkomen snart etter. Den 14. mars 2022 blei Sørbris heva på oppdrag frå Havarikommisjonen og frakta til land på Finnsnes. Det viste seg at Sørbris hadde fått bruket i propellen, og Havarikommisjonen ser dette som ei medverkande årsak til forliset. Undersøkinga av forliset til fiskefartøyet Sørbris 8. mai 2020 har vist at Sjøfartsdirektoratet i dei seinare åra har gjennomført svært få uvarsla tilsyn med fiskefartøy som er bygde før 1992 og har ei største lengd på mindre enn 8 meter, i høve til talet på fartøy i denne gruppa. Sørbris hadde tilsyn meir enn 11 år før forliset.*

Se alle SHK sine rapporter etter hendelser på deres hjemmesider, under fanen «sjøfart» og «avgitte rapporter»

Tilsyn mot næringen utføres av Sjøfartsdirektoratets inspektører, og Sjøfartsdirektoratet arbeider kontinuerlig med sjekklistor og arbeidsprosesser for å sikre likebehandling mellom tilsyn. Aktører som har deltatt på innspillsmøter i forbindelse med nullvisjonsarbeidet, peker på et potensial for økt forutsigbarhet og mer enhetlig praksis i Sjøfartsdirektoratets reaksjoner. De etterlyser tiltak som sikrer at punkter i sjekklistene vektlegges mer likt og forutsigbart på tvers av tilsyn, og at det blir mindre variasjon mellom inspektører når det gjelder tilbakemeldinger, argumentasjon og håndtering av avvik.

Som en del av arbeidet med å sammenstille regelverk ønsker aktørene bak nullvisjonsarbeidet flere felles og samordnede tilsyn på tvers av myndighetene.

Tiltakene innenfor dette innsatsområdet er rettet mot tilsynspraksis, med mål om å forbedre sikkerhetstilstanden på fartøy. Ett av tiltakene innebærer en gjennomgang av tilsynspraksis for å øke andelen risikobaserte, uanmeldte tilsyn, spesielt blant rederier som ikke er pliktige til å følge ISM-koden. Dette skal bidra til å identifisere og utbedre sikkerhetsmangler mer effektivt. For å gjøre det lettere for næringen å forstå og etterleve kravene skal det utarbeides sjekklister som angir alvorlighetsgraden av ulike mangler.

I tillegg skal det utvikles en veileder for inspektører for å sikre en mer konsistent, forutsigbar og rettferdig tilsynspraksis, spesielt på områder som krever skjønnsmessige vurderinger. Det er også planlagt å styrke samarbeidet mellom ulike myndighetsaktører for å samkjøre tilsyn innenfor ulike fartøysegmenter og bransjer. Det er også planlagt å utarbeide oversikter over regelverk som er relevant for ulike fartøysegmenter og bransjer, for å gjøre det lettere for næringen å navigere i regelverket og etterleve kravene.

30. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomgå egen tilsynspraksis med mål om å øke andelen av risikobaserte ikke-planlagte tilsyn, også rettet mot rederier som ikke er ISM-pliktige.
31. Sjøfartsdirektoratet skal gjennomgå sjekklister for tilsyn for å fremheve hvilke forhold som gir hvilken type bedømming. Dette kan være inspirert av Statens vegvesens «Kontrollinstruks for periodisk vedlikehold av fartøy», som angir hvor alvorlig en mangel er. Næringen skal ha tilgang på slik dokumentasjon.
32. Sjøfartsdirektoratet vil styrke sitt samarbeid med andre relevante myndighetsaktører for å videreutvikle samarbeidsavtaler for tilsyn innenfor ulike fartøysegmenter og bransjer. Formålet er samkjøring, hvor ulike hensyn blir ivarettatt uten at det introduseres målkonflikter. Arbeidet starter med akvakulturnæringen, med mindre fiskefartøy og med utleievirksomheter av mindre fartøy med mannskap eller til bruk i fritid. Andre relevante myndighetsaktører er Fiskeridirektoratet, Kystverket, Miljødirektoratet, DSB, Arbeidstilsynet, Mattilsynet og Havindustritilsynet. Samarbeidsavtalene skal beskrive felles formål for tilsyn, tilsynspraksiser og hvem som er den formelle tilsynsmyndigheten.
33. Sjøfartsdirektoratet vil lede et arbeid i samarbeid med andre relevante myndighetsaktører for å utarbeide oversikter over relevant regelverk for ulike fartøysegmenter og bransjer. Arbeidet starter med akvakulturnæringen, med mindre fiskefartøy og med utleievirksomheter (utleie av fartøy med fører). Andre relevante myndighetsaktører er Fiskeridirektoratet, Kystverket, Miljødirektoratet, DSB, Arbeidstilsynet, Mattilsynet og Havindustritilsynet.
34. Sjøfartsdirektorat skal utarbeide veiledningstekst om oppgaver (sjekklisterpunkter) for inspektører for å sikre en mer konsistent tilsynspraksis. Målet er å standardisere tilbakemeldinger, argumentasjon og avvik.

Rammebetingelser

Rammebetingelser handler om hvordan økonomiske og markedsmessige forhold påvirker sikkerheten i maritim sektor. Forskjellige interesser hos ulike myndighetsaktører kan skape målkonflikter, noe som kan ha negativ innvirkning på sikkerheten. Et eksempel er fenomenet olympisk fiske, der konkurransen om å fiske mest mulig før en makskvote nås, kan føre til risikotaking. Derfor er det behov for reguleringer som sikrer trygg yrkesutøvelse. Samarbeid mellom ulike myndigheter er også viktig for å redusere risikotaking og for å ivareta ulike hensyn.

Ulykker som gjenspeiler behov for innsats på rammebetingelser

En fisker falt over bord og døde i forbindelse med setting av krabbeteiner fra krabbebåten «Hunter» den 30. januar 2023. Det fantes ingen andre fartøy eller redningsmannskaper i nærheten og fiskerens eneste mulighet for å overleve var å bli raskt funnet og reddet av fiskefartøyet. Undersøkelsen har vist at rammebetingelser for snøkrabbefangst slik det er regulert i dag, kan påvirke sikkerheten negativt. Snøkrabbeflåten konkurrerte om å ta størst mulig andel av den totale kvoten raskest mulig. Konkurransedrevet fiskeri med dagens rammebetingelser kan ha bidratt til økt risiko i arbeidet.

Se alle SHK sine rapporter etter hendelser på deres hjemmesider, under fanen «sjøfart» og «avgitte rapporter»

Også i akvakulturnæringen er det behov for en helhetlig tilnærming til risiko på tvers av forvaltningsmyndigheter. Det foreslås å etablere en felles arena for samhandling, hvor rammer og tiltak som kan redusere risikotaking, diskuteres og etableres. Dette inkluderer samkjørt regulering og tilsynspraksis, samt felles initiativer på forskning og kunnskapsutvikling.

Konkurransen mellom rederier om å tilby tjenester innenfor stramme økonomiske rammer kan føre til lavere bemanning og høyere arbeidsbelastning for de ansatte. Dette kan resultere i samtidige arbeids- og beredskapsoppgaver, noe som øker risikoen for både ansatte og passasjerer. Det er foreslått å styrke samarbeidet mellom Sjøfartsdirektoratet og oppdragsgivere for å sørge for at sikkerhet alltid prioriteres i anbudsprosesser. Ved å utvikle veiledere og samarbeidsarenaer kan bestillerkompetansen forbedres og bidra til en mer konsistent og sikkerhetsfremmende praksis. Flere tiltak er rettet mot fiskeri- og akvakulturnæringen. Det skal jobbes med å identifisere og implementere insentivordninger som reduserer alenefiske, for eksempel gunstigere ordninger for samfiske. I tillegg vil det vurderes krav til sikkerhetskompetanse og utstyrssikkerhet basert på fiskeritype.

Alenefiske innebærer økt risiko gjennom blant annet redusert mulighet for livberging. Dagens kvoteordninger gjør det derimot gunstig å være alenefisker, og mindre lønnsomt med samfiske.

Det skal etableres en forpliktende samarbeidsarena mellom relevante myndigheter innen fiskeri, og innen akvakulturnæringen, for å diskutere og implementere sikkerhetstiltak. Dette vil innebære samordning av reguleringer, tilsyn og veiledning, blant annet for å redusere målkonflikter. Et tiltak er å revidere operasjonsveiledere for å inkludere hensyn til både fiskevelferd og personsikkerhet, slik at disse ikke går på bekostning av hverandre.

Det er også tiltak rettet mot ferge- og hurtigbåtsamband, der Sjøfartsdirektoratet planlegger å utarbeide en veileder for anbudsprosesser som skal være med på å sikre både ansatte og passasjerer. Veilederen vil fremheve hvordan faktorer som ruteplanlegging, sanksjoner og bemanningsstørrelse påvirker sikkerheten, og hvordan insentiver for økt sikkerhet kan være fordelaktige for både oppdragsgivere og leverandører. I tillegg vil Sjøfartsdirektoratet ta initiativ til et samarbeid mellom oppdragsgivere for å øke bestillerkompetansen, dele erfaringer om beste praksis for sikkert design og drift, samt diskutere felles sikkerhetsrelaterte retningslinjer og føringer utover forskriftsregulering.

35. Fiskeridirektoratet vil forplikte seg til å gjennomføre et prosjekt for å identifisere, vurdere og gjennomføre tiltak som ivaretar sikkerheten i fiskeri. Tiltakene kan inkludere verktøy for påmelding og utseilingsfrister, krav til minimum sikkerhetskompetanse for deltakelse samt krav til fartøy- og utstyrssikkerhet basert på type fiskeri.
36. Sjøfartsdirektoratet, Fiskeridirektoratet, Arbeidstilsynet og Mattilsynet skal etablere en gjensidig forpliktende arena for samhandling knyttet til akvakulturnæringen, hvor det diskuteres og etableres rammer og tiltak som reduserer risikotaking relatert til fiske. Dette omfatter samordnet regulering og tilsynspraksis, felles dialog med næringen, felles veiledning, samt felles initiativer på forskning og kunnskapsutvikling.
37. Fiskeridirektoratet vil revidere operasjonsveiledere og -verktøy til å inkludere hensyn til både fiskevelferd, personsikkerhet og andre hensyn.
38. Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet skal etablere en gjensidig forpliktende samhandlingsarena knyttet til fiskeri. Her skal det diskuteres og etableres rammer og tiltak som reduserer risikotaking relatert til fiske, samtidig som andres hensyn ivaretas. Dette inkluderer samordnet regulering og tilsynspraksis, felles dialog med næringen, felles veiledning, samt felles initiativer på forskning og kunnskapsutvikling.
39. Fiskeridirektoratet vil forplikte seg til å gjennomføre et prosjekt for å identifisere, vurdere og gjennomføre insentivordninger som fremmer redusert omfang av alenefiske. Dette inkluderer ordninger for samfiske i åpen gruppe.
40. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en vurdering av kriterier for bemanningstørrelser som ivaretar sikkerhet i operasjoner og beredskapssituasjoner på servicefartøy i akvakulturnæringen.
41. Sjøfartsdirektoratet vil ta initiativ til et forpliktende samarbeid mellom oppdragsgivere for ferge- og hurtigbåtsamband. Formålet er å (1) oppnå større grad av samkjørt bestillerkompetanse, særlig knyttet til hvordan sikkerhet blir påvirket av ulike faktorer som ruteplanlegging og sanksjoner, (2) øke erfaringsdelingen på beste praksis for sikkert design og drift, samt (3) etablere arena for diskusjon av felles sikkerhetsrelaterte retningslinjer og føringer utover forskriftsregulering.
42. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en vurdering av kriterier for bemanningstørrelser som ivaretar sikkerheten i operasjoner og beredskapssituasjoner.
43. Sjøfartsdirektoratet vil ta initiativ til å utarbeide en veileder for anbudsprosesser for ferge- og hurtigbåtsamband som setter ansattes og passasjerers sikkerhet på agendaen. Veilederen skal fremheve hvordan sikkerhet blir påvirket av ulike faktorer som ruteplanlegging, sanksjoner og bemanningsstørrelse, og hvordan økte insentiver for høyere sikkerhet vil være til fordel for både oppdragsgivere og leverandører. Sjøfartsdirektoratet skal fortløpende vurdere utvikling av tilsvarende veileder for andre næringer.

Læring

Læring er avgjørende for å kunne forbedre sikkerhetsarbeidet. I stedet for kun å fokusere på individet og feilhandlinger, ligger det et stort potensial i å forstå de omstendighetene som påvirker hvordan arbeidet utføres, og som bidrar til å skape variasjon i arbeidspraksisen. Dette innebærer å forstå hvordan krav, regler og prosedyrer blir omgjort til praksis der arbeidet utføres. Læring handler om å forstå hva som kan gjøre det vanskelig å jobbe sikkert, og å samle kunnskap om gode løsninger for å forebygge risiko. Denne læringen er viktig og må ikke bare må bygge på hendelser, men også på det arbeidet som utføres sikkert hver dag: det vanlige arbeidet.

Melde- og rapporteringsforskriften krever at hendelser skal rapporteres til Sjøfartsdirektoratet innen 72 timer. Den korte fristen kan føre til manglende innsikt i de underliggende årsakene til hendelsen, og de fleste hendelser blir derfor rapportert og registrert som menneskelige feil. Hendelsesrapportering skal bidra til læring for å hindre gjentakelse, og derfor har Sjøfartsdirektoratet startet arbeidet med å revidere melde- og rapporteringsforskriften.

I henhold til forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs, skal ulykker rapporteres til Sjøfartsdirektoratet innen 72 timer etter hendelsen.

Aktørene som har bidratt til nullvisjonsarbeidet, ønsker høyere grad av rapportering og læring av hendelser uten at rederier risikerer sanksjoner eller negativ publisitet.

Sjøfartsdirektoratet har en rekke verktøy for å dele informasjon med og veilede næringen. Eksempler på dette er fokusområder, informasjonskampanjer, læring av hendelser, nyhetsartikler, veiledere og deltakelse i ulike fora. I nullvisjonsarbeidet er det identifisert et potensial for Sjøfartsdirektoratet til å utøve sin veiledningsplikt mer systematisk og bedre tilpasset aktørene i næringen.

Det finnes relativt få felles arenaer for læring på tvers av aktører og virksomheter innen sjøfart. Basert på arbeidsmøtene ser det ut til at tilgangen til læring varierer fra aktør til aktør. Noen bransjer har etablert nasjonale eller regionale arenaer for erfaringsutveksling blant aktørene.

Tiltakene har som mål å øke læring ved å registrere de underliggende forholdene bak hendelser fremfor å peke på individuelle feil. Dette kan oppnås gjennom veiledere og sjekklister for rapportering. Det foreslås også å utvikle offentlige sammendragsrapporter eller korte filmer for læring fra alvorlige hendelser. Videre vurderes det å etablere en felles innrapporteringstjeneste på tvers av ulike næringer og myndigheter for å forenkle rapporteringsprosessen.

Det er også tiltak for å forankre fokusområder og kampanjer gjennom samarbeid med relevante referansegrupper. Deling av tilsynsrapporter og påleggslister skal fremmes, slik at disse kan brukes aktivt i forbedringsarbeid. Et dynamisk risikobilde skal etableres gjennom erfaringsoverføring og uanmeldte tilsyn. Veiledningsverktøy for inspektører skal oppdateres med forslag til beste praksis. Det foreslås også å arrangere en årlig sikkerhetsdag for alenefiskere, og det vil vurderes om sikkerhetskurset for fiskere kan brukes som en arena for systematisk erfaringsutveksling. I tillegg skal det opprettes arenaer for erfaringsutveksling i ulike næringer.

44. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en studie av hvordan etaten kan etablere et mer dynamisk risikobilde ved hjelp av for eksempel erfaringsoverføring mellom saksbehandlere, inspektører, andre myndigheter, klasseselskaper, godkjente foretak og basert på uanmeldte tilsyn med kampanjesjekklistor. Formålet er at oppdatert risikobilde og nåsituasjon skal være kjent for ansatte i Sjøfartsdirektoratet og offentlig tilgjengelig. Risikobildet skal reflektere personulykker, fartøyulykker og storulykker og kan visualiseres ved hjelp av indikatorer. Sjøfartsdirektoratet skal utarbeide og holde oppdatert en oversikt over informasjon og veiledere som skal løftes frem når risikobildet endres. Sjøfartsdirektoratet vil også utarbeide en veileder til næringen for «gode ting å måle på» for å danne «riktig» risikobilde.
45. Sjøfartsdirektoratet vil ta initiativ til en samkjøringsprosess for en felles innrapporteringstjeneste med andre myndigheter. En slik felles innrapporteringstjeneste vil kunne tilpasses ulike næringer og vil omfatte hendelser eller forhold som handler om sikkerhet, helse, ytre miljø, biosikkerhet og arbeidsmiljø.
46. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med næringen arrangere en årlig sikkerhetsdag med særlig fokus på alenefiskere.
47. Aktørene i Maritimt Samarbeidsforum skal sørge for at det opprettes og utvikles arenaer for erfaringsutveksling i de ulike næringene. Slike arenaer kan være nasjonale eller regionale og kan bestå av ulike konstellasjoner av rederier, arbeidsgiver- og arbeidstakerforeninger, myndigheter og interesseorganisasjoner. Hensikten er å lære av erfaringer på tvers, dele erfaringer fra interngranskinger, øke sikkerhetskompetansen og samordne praksiser. Maritimt Samarbeidsforum kan også ta initiativ til prosjekter som trekker læring fra andre bransjer.
48. Sjøfartsdirektoratet vil vurdere om sikkerhetskurset kan benyttes som en arena for systematisk erfaringsutveksling blant fiskere. Dette kan for eksempel innebære å erstatte sikkerhetskurset med årlige kurs/sertifiseringer gjennomført av Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med arbeidsgiverforeningene.
49. I forbindelse med Sjøfartsdirektoratets revidering av melde- og rapporteringsskriften skal det legges vekt på læring. Dette innebærer at det skal registreres påvirkende forhold til hendelser fremfor årsaker som peker på individet. Dette kan oppnås gjennom veileder/sjekklistor for rapportering, og gjennom todelt rapportering – tidligrapportering av hendelse og rapportering av påvirkende forhold innen rimelig tid. Veileder/sjekklistor skal også bidra til lik forståelse og praksis for hvilke hendelser (og nesten-hendelser) som skal rapporteres, og samtidig opplyse at det skal brukes til læring og at rapportering ikke medfører overtredelsesgebyr.
50. Sjøfartsdirektoratet skal samarbeide med Maritimt Samarbeidsforum eller andre relevante referansegrupper for å forankre fokusområder, utarbeide målrettede kampanjer og utvikle effektive tiltak.
51. Sjøfartsdirektoratet skal i samarbeid med de ulike arbeidsgiverforeningene arbeide frem en praksis for deling av tilsynsrapporter og påleggslister, slik at aktørene i de ulike næringene bruker dette aktivt i forbedringsarbeid.
52. Sjøfartsdirektoratet vil oppdatere og utvikle sine veiledningsverktøy for inspektører til å inneholde forslag til gode praksiser og tiltak relatert til sikkerhetsstyring og «kjente» risikoer. Innholdet skal være dynamisk og enkelt tilgjengelig for inspektørene, slik at eksempler jevnlig oppdateres basert på ny kunnskap.
53. I utvalgte hendelser med potensielt alvorlige konsekvenser eller hendelser med gjentakende tendenser skal Sjøfartsdirektoratet utvikle offentlige sammendragsrapporter eller korte filmsnutter med hensikt om læring. Maritimt Samarbeidsforum skal gi innspill til tiltak.

Innsatsområder fritidsfartøy

Det skal være trygt å bruke fritidsfartøy i Norge, både før man drar ut på sjøen og underveis. Bruk av fartøyet og utstyr om bord skal være trygt i seg selv, enten man eier, låner eller leier. Uavhengig av om man er nybegynner eller erfaren båtfører, skal alle kunne føre båten på en sikker måte uten å sette seg selv eller andre i fare. Dersom en ulykke skjer, skal nødvendige ressurser være tilgjengelige for varsling og redning. For å styrke sikkerheten over tid, må vi kontinuerlig samle inn kunnskap, lære av erfaringer og utvikle nye tiltak som fremmer trygghet på sjøen.

Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsutstyr

Brygger og havner

Båtfolk skal være trygge og sikre på brygger og havner. I perioden 2018–2022 omkom i gjennomsnitt fem personer hvert år som følge av fall til sjø i havn mens båten var fortøyd. Antallet har nesten doblet seg de siste årene. Det er noe usikkerhet knyttet til tolkningen av data, da de inkluderer alle som omkom mens fritidsfartøyet lå til kai.

I perioden 2018–2022 omkom **26 personer** etter hendelser som skjedde mens fartøyet lå til kai.

Sikkerhetstiltak som bidrar til å redusere risikoen for ulykker ved brygge og havn, er blant annet stabile kaianlegg, gjerder, sklisikring, rekkverk på landgang ned til brygge, opplyste og godt synlige stiger som går langt nok ned i sjøen ved lavvann, godt opplyst og synlig sikkerhetsutstyr, toalettfasiliteter, krav om ryddige områder for å unngå fallulykker, samt oppbevaringsplass for flyteutstyr på havnen.

Kystverket har i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet utarbeidet plansjen «En sikker havn», som gir gode råd om hvordan kaifront og flytebrygge kan utstyres med redningsstiger og annet utstyr som kan bidra til å redde liv. Kystverket understreker på sine nettsider at risikofaktorer bør kartlegges, og at det bør lages en plan for gjennomføring av sikkerhetstiltak og vedlikehold.

1. Kystverket vil følge opp veileder «En sikker havn», som ble sendt til kommunene i 2023.

Aktør-tiltak: Flyte

Flyte er en paraplyorganisasjon som arbeider med å forebygge drukning, og for å samle alle aktører som jobber med drukningsforebygging i Norge. De arbeider med blant annet informasjonstiltak, kampanjer og opplæring innen drukningsforebygging (Flyte, 2024).

Kommunene er i dag ikke direkte pålagt å ha fokus på drukningsforebyggende arbeid. Det finnes bl.a. ikke «nasjonale retningslinjer for sikring av vannkanten» - det vil si brygger, badeplasser mm. Over 40% av fatale drukningsulykker er fall fra land, brygge eller mellom båt og brygge.

Flyte ønsker å bidra til et sterkere samspill mellom kommuner, private og ideelle aktører. Et sentralt prosjekt er «Vannsikre kommuner». Flyte har som mål å være en ressurs ut mot kommunene for å:

- Redusere antall drukningsulykker.
- Øke kvaliteten på drukningsforebyggende arbeid.
- Økt kvalitet på sikkerheten ved vannaktiviteter.
- Riktig og tilstrekkelig sikring på badeplasser og kaianlegg.
- Sikre en enhetlig regulering av brygger og vannfronter over hele landet, og at alle kommuner praktiserer regelverket på en måte som gir trygge forhold og tilgjengelig sikkerhetsutstyr.
- God svømme- og livredningsopplæring, innendørs og utendørs.

Målet er «å utstyre kommunene» i Norge med en inspirerende, brukervennlig og lokaltilpasset verktøykasse, som gjør det enklere å jobbe med drukningsforebygging.

Fartøysikkerhet

Fartøysikkerhet handler om at fartøyet skal være trygt å bruke. Dette omfatter fartøyet utforming, som skal være sikker og bidra til å redusere sannsynligheten for ulykker og/eller redusere konsekvensene av en ulykke. Eksempler på faktorer som påvirker fartøysikkerheten, er fartøyet stabilitet og fribordshøyde, som kan være medvirkende årsaker til kantringsulykker og fall over bord. Eldre båter eller båter som ikke er tilpasset norske forhold, kan ha svakheter som påvirker fartøysikkerhet. Fritidsfartøy som settes på markedet etter 16. juni 1998, skal være CE-merket. CE-merking viser at båten er produsert i samsvar med minstekravene som følger av EU-regelverket.

I perioden 2018–2022 viser Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk at 81 % av dødsfallene skyldtes fall til sjø. Av disse var 35 % relatert til kantringsulykker. Totalt utgjorde kantringsulykker 30 % av alle dødsfallene i perioden.

Små åpne båter er spesielt utsatt for kantring på grunn av lavt fribord. Fartøy under 26 fot var involvert i 90 % av alle kantringsulykker mellom 2013 og 2017 der fartøyet størrelse var registrert.

2. Sjøfartsdirektoratet vil øke sin tilsynsaktivitet knyttet til CE-merking av fritidsfartøy. Herunder tilsyn, revisjon og veiledning av forhandlere, importører og produsenter, samt oppfølging av bekymringsmeldinger.

I Norge er det ikke krav om å registrere fartøy under 15 meter i norsk ordinært skipsregister (NOR). Ifølge Båtlivsundersøkelsen (KNBF, 2023) finnes det anslagsvis litt over én million slike fartøy. I februar 2023 fikk Sjøfartsdirektoratet i oppdrag å utrede et obligatorisk småbåtregister. Et slikt register vil ha mange fordeler. Det kan blant annet bidra til å forbedre og effektivisere redningsaksjoner, tilsyns- og kontrollvirksomhet og kriminalitetsbekjempelse. I tillegg kan det spille en viktig rolle i arbeidet med miljøutfordringer, som håndtering av forlatte båter.

Et register vil også gi mulighet til å innføre andre tiltak som er viktige for sjøsikkerheten. Det kan for eksempel gi bedre oversikt over fartøy som leies ut til turister, noe som igjen muliggjør spesifikk oppfølging av disse fartøyene med nødvendige tiltak. I tillegg vil et register gjøre det mulig å vurdere krav om ansvarsforsikring for enkelte typer fartøy.

I 2022 var 12% av redningsaksjonene som Hovedredningssentralen koordinerte (361 av 2862), knyttet til drivende fartøy, altså situasjoner der mennesker ikke var i nød.

Behovet for et obligatorisk småbåtregister har også vært diskutert i Sakkyndig råd for fritidsfartøy, hvor aktørene stiller seg positive til tiltaket. Sjøfartsdirektoratets «Utredning om obligatorisk småbåtregister (2023)» ligger tilgjengelig på direktoratets nettsider.

3. Etatene i styringsgruppen anbefaler at det innføres et obligatorisk småbåtregister som beskrevet i Sjøfartsdirektoratets utredning. Sjøfartsdirektoratet vil ved en eventuell etablering av obligatorisk småbåtregister arbeide med å realisere sikkerhetsgevinster som beskrevet i utredningen.

Sikkerhetsutstyr

Lov om fritids- og småbåter (småbåtloven) regulerer bruk av fritidsfartøy og småbåter for å ivareta sikkerheten til sjøs. Loven inneholder i dag både generelle og spesifikke sikkerhetskrav for ulike typer fartøy. Likevel er det behov for å utvide loven med hjemler som kan legge til rette for ytterligere sikkerhetskrav, særlig for risikoutsatte fartøystyper og utleiefartøy. Dette kan åpne for innføring av krav om bruk av teknisk sikkerhetsutstyr som kan øke muligheten for livberging. Enkelte av tiltakene i denne handlingsplanen forutsetter endringer i småbåtloven, for eksempel innføring av krav til dødmannsknapp og annet sikkerhetsutstyr, lavere promillegrense og krav knyttet til utleiefartøy.

I henhold til småbåtloven skal alle fritidsfartøy ha et minimum av nødvendig sikkerhetsutstyr om bord. Avhengig av hva fartøyet brukes til, kan en ytterligere investering i sikkerhetsutstyr bidra til økt trygghet og sikkerhet. Kontinuerlig utvikling i sikkerhetsutstyr fører til forbedringer i brukervennlighet, tilgjengelighet og effektivitet. Sikkerhetsutstyr kan redusere sannsynligheten for ulykker. Navigasjonsutstyr, lanterner og AIS-transponder kan for eksempel gi informasjon til båtførere som legger til rette for sikrere navigasjon. Sikkerhetsutstyr kan også være avgjørende dersom en ulykke skulle inntreffe. Utstyr som dødmannsknapp, brannslukningsapparater og flyteutstyr kan bidra til å redusere skadeomfanget og potensielt redde liv i kritiske situasjoner.

Foto: Gunn Therese Osen Quidding



I 2018 gjennomførte SHK en dybdestudie av dødsulykker på fritidsfartøy. Studien viste at ved forlis og kantringsulykker tok det som regel mer enn én time før noen ble varslet, dersom mobiltelefon var den eneste varslingsmuligheten om bord.

4. Sjøfartsdirektoratet vil anbefale revidering av småbåtloven, blant annet for å innføre krav til bruk av teknisk sikkerhetsutstyr som automatisk nødstopp og særlige krav til risikoutsatte fartøytyper som for eksempel utleiefartøy.

Effektiviteten til ulike flytemidler varierer, selv når de brukes riktig. SHK påpeker for eksempel at flytemidler som ikke sørger for frie luftveier, reduserer sjansene for overlevelse ved alvorlig nedkjøling (SHK, 2019a). Det er viktig at sikkerhetsutstyret er tilpasset behovet og fungerer som forventet.

5. DSB vil i perioden gjennomføre risikobasert markedstilsyn rettet mot produktgruppen personlig verneutstyr, herunder personlig flyteutstyr, og gjøre tiltak. Tiltaket er en del av DSB sin kontinuerlige markedsovervåking.

Aktør-tiltak: Redningsselskapet

Redningsselskapet arrangerer «Sjekk vesten»-kampanjen, som handler om å øke bevisstheten om sjøvett, spesielt når det gjelder bruk og vedlikehold av oppblåsbare redningsvester. Mange brukere er ikke klar over at disse vestene må kontrolleres årlig for å sikre at utløsermekanismen og CO2-sylinderen fungerer som de skal. Hvis mekanismen svikter, vil ikke vesten fungere korrekt, noe som kan føre til farlige situasjoner på sjøen.

Redningsselskapet ønsker å bidra med en rekke tiltak relatert til «Sjekk vesten» kampanjen:

1. Gjennomføre Sjekk-vesten uke i mai i regi av RS
2. Lage og dele korte, informative opplæringsvideoer og veiledninger om hvordan man sjekker og vedlikeholder oppblåsbare redningsvester
3. Informasjonskampanjer om viktigheten av å sjekke redningsvestene, ved bruk av sosiale medier, nyhetsbrev, plakater og lokale medier
4. Samarbeid med båtforeninger og maritime klubber så de får støtte, ressurser og insentiver til å delta i kampanjen
5. Inkludere sjekk av redningsvester i maritime kurs
6. Lage og distribuere informasjonsmateriell, som brosyrer, plakater og infografikker som forklarer hvordan man sjekker redningsvestene og hvorfor dette er viktig
7. Samarbeid med forsikringsselskaper for å informere deres kunder om viktigheten av årlig sjekk av redningsvester, og for eksempel utforske muligheten for insentiver

Automatisk nødstop

Automatisk nødstop, eller dødmannsknapp i et fritidsfartøy, er en sikkerhetsinnretning som automatisk stopper motoren hvis føreren faller over bord eller blir ute av stand til å styre båten. Mekanismen består vanligvis av en snor eller en trådløs sender som er festet til føreren. Hvis forbindelsen brytes, aktiveres nødstopmekanismen, og motoren slås av. Dette er spesielt viktig for fritidsfartøy som kan oppnå høy hastighet, da det kan forhindre alvorlige ulykker ved å stoppe båten umiddelbart dersom fører faller over bord, og hindre båten i å kjøre ukontrollert videre. Ukontrollert fremdrift kan utgjøre en fare for passasjerer, andre båter i nærheten og personer i vannet.

85 % av de omkom ved fall til sjø i perioden 2017–2023, falt fra en åpen/delvis lukket motorbåt (Sjøfartsdirektoratet, 2024).

I tillegg til å hindre at båten beveger seg ukontrollert videre og utgjør en fare for omgivelsene, gjør automatisk nødstop det lettere for fører å komme seg tilbake i båten, da den stopper i nærheten. Stans av fremdriftsmotoren vil også beskytte personer i vannet mot propellskafer.

Flere alvorlige ulykker de siste årene kunne trolig vært unngått dersom båtfører hadde brukt dødmannsknappen. I de siste årene har det også kommet elektroniske versjoner av dette sikkerhetsutstyret, noe som gjør at båtfører i større grad kan bevege seg om bord uten å kutte strømmen og dermed forårsake ufrivillige og utfordrende situasjoner.

I 2020 utarbeidet Sjøfartsdirektoratet en utredning om automatisk nødstop for fritidsfartøy (Sjøfartsdirektoratet, 2020). Utredningen foreslår ulike tiltak basert på vurderinger av ulykkesstatistikk, gjeldende regelverk og krav, samt operasjonelle og tekniske forhold ved den norske flåten av fritidsfartøy. Tiltakene omfatter forslag til regelverksendringer og holdningsskapende arbeid, og utredningen belyser både muligheter og utfordringer knyttet til disse.

6. Som en videreføring av arbeidet med dødmannsknapp i 2020 vil Sjøfartsdirektoratet arbeide for å gjennomføre utredningens anbefalinger, blant annet ved å innføre krav om bruk av dødmannsknapp ved føring av fritidsfartøy der slikt utstyr er installert.

Å være alene ombord

De siste ti årene har omtrent to av tre omkomne vært alene om bord i fritidsfartøyet på ulykkestidspunktet. Tidlig varsling er avgjørende dersom båtfører faller i sjøen. For å unngå farer som nedkjøling og drukning er det viktig med rask hjelp. Statens havarikommisjons dybdestudie (SHK, 2019a) av dødsulykker i 2018 som skyldtes person over bord, kantring/forlis eller fall ved kai/brygge, viser at det ofte gikk lang tid fra ulykken inntraff til mulige redningsinstanser ble varslet. Denne forsinkelsen reduserte overlevelsessjansene betydelig. Umiddelbar varsling om nød og posisjon, kombinert med bruk av riktig tilpasset redningsvest og påkledning som forsinker nedkjøling, kan vesentlig øke sjansene for overlevelse.

7. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å identifisere og implementere tiltak som kan bidra til tidlig varsling ved fall-til-sjø-hendelser, spesielt med tanke på personer som er alene om bord. Eksempler på tiltak kan være krav om tilgjengelig kommunikasjonsutstyr eller personlig nødpeilesender. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, forsikringsselskaper og utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger.

Mulighet for selvberging er viktig om bord på alle fartøy, men er spesielt sentral for personer som er alene om bord (McGuinness et al., 2013; Pitman et al., 2019). I dag er det ikke krav om selvbergingsmuligheter på eldre fritidsfartøy. Selvbergingsmuligheter kan inkludere effektive løsninger som gjør det lettere å komme seg tilbake om bord hvis man faller i sjøen.

8. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å vurdere løsninger som fremmer effektiv selvberging på eldre fritidsfartøy uten krav om ombordstigningsanordning. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra utstyrsleverandører for å identifisere og vurdere mulige løsninger.

Fiskeridirektoratet har i dag en kontaktflate mot fritidsfiskere for å ivareta hensyn til marint liv. Denne kontaktflaten kan utnyttes for å øke bevisstheten blant fritidsfiskere om egen sikkerhet om bord.

9. Fiskeridirektoratet vil i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet gjennomføre et prosjekt for å finne muligheter for å etterspørre personsikkerhet innenfor sitt handlingsrom. Eksempler: (1) ved registrering til hummerfiske skal det også opplyses om personsikkerhet, og (2) personsikkerhet implementert i fritidsfiskeappen. Andre myndigheter skal involveres der det er hensiktsmessig.

Utleiefartøy

I Norge er det mange som leier båt og utstyr, både nordmenn og utenlandske besøkende. En stor del av utleievirksomheten er knyttet til fisketurisme. Statistikk fra SHK (2019b) og Sjøfartsdirektoratet viser at 13-14 % av dødsulykkene mellom 2011 og 2019 var hendelser knyttet til fisketurisme eller leie av båt til turister. Nær halvparten av disse ulykkene var relatert til kantring/forlis, og en tredjedel skyldtes person over bord. I 2020, 2021 og 2023 var det ingen dødsulykker blant turister som leide båt, mens det i 2022 ble registrert fire omkomne.

I 2018 var hver fjerde forulykkede (**5 av 21**) turist som hadde leid båt (SHK, 2019a).

Sjøfartsdirektoratets utredning om utleiefartøy fra 2021 (Sjøfartsdirektoratet, 2021) viser at mange utleiere av fartøy gir en form for sikkerhetsorientering til leietakeren, og at de fleste stiller krav til alder og kompetanse. Det finnes imidlertid få felles retningslinjer for disse sikkerhetsorienteringene, og funnene indikerer store individuelle forskjeller i hvordan disse gjennomføres. Videre tyder resultatene på at leietakernes ferdigheter og kompetanse ofte blir overvurdert. Det kan føre til at leietakeren i praksis ikke har tilstrekkelig kunnskap til å vurdere værforhold og farvann, eller til å håndtere en eventuell ulykkessituasjon.



Det er også tegn på stor variasjon i utstyr om bord på utleiefartøy, og hvor godt fartøyene vedlikeholdes. Felles retningslinjer for utstyr og vedlikehold, sammen med bransjerettede tilsyn, kan bidra til å heve standarden for vedlikehold og tilgjengelig sikkerhetsutstyr om bord. I tillegg kan tilsyn bidra til å identifisere fartøy som er sikkerhetsmessig uegnet for utleie.

En tredjedel av utleiende har ikke gjennomført risikokartlegging av tjenesten de tilbyr.

Utleieaktører oppgir i en undersøkelse at de aller fleste er kjent med regelverket som omhandler bruk av fritidsfartøy, men kun halvparten er kjent med regelverket for utleie av fritidsfartøy. Økt kompetanse for alle utleiende og bedre strukturer rundt utleievirksomhet kan styrke sikkerheten for de som benytter seg av tjenesten. Dette kan oppnås ved å sikre felles praksiser og standarder på tvers av utleieaktørene og gjøre bransjen mer tilgjengelig for veiledning fra myndighetene. Dette gjelder både på tvers av lovverk, utstyr og kommunikasjon mellom utleieaktørene og myndighetene.

10. DSB og Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre felles bransjerettet tilsyn mot tilbydere av forbrukertjenesten båtutleie.

Utredningen vedrørende utleiefartøy (Sjøfartsdirektoratet, 2021) inneholder en rekke foreslåtte tiltak. Sjøfartsdirektoratet vil gjøre videre vurderinger av disse og arbeide for innføring av utvalgte tiltak. Blant de foreslåtte tiltakene nevnes:

- **Krav til konstruksjon og vedlikehold av fartøy**, inkludert CE-merking av båter brukt til utleie, samt en veileder for vedlikehold utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet
- **Krav til tilsyn**: Sjøfartsdirektoratet bør få myndighet til å drive tilsyn med utleiefartøy
- **Krav til registrering av utleiebedrift og fartøy, samt merking av fartøy**: Utleier skal sende inn informasjon om foretaket og fartøyene før utleieaktiviteten starter
- **Krav til kommunikasjons- og sporingsutstyr** om bord i utleiefartøy (feks. telefon, håndholdt VHF, AIS, nødpeilesender, GPS), samt informasjonsskriv til utleiende om dette
- **Strengere krav om kompetanse for fører/leietaker** av utleiefartøy, utover det som allerede er ivarettatt gjennom krav til båtførerbevis eller D5L
- **Krav til at virksomhetene har sikkerhetsstyringssystem** for utleiefartøy
- **Strengere krav til utstyr** om bord på utleiefartøy
- **Krav til kompetanse** og eventuelt kurs for utleiende
- **Krav om forsikring** (minimum ansvarsforsikring) for fritidsfartøy som leies ut
- **Mer informasjon og holdningsskapende arbeid**

11. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre videre vurderinger av arbeidsgruppens anbefalinger i utredning om sikkerhet ved utleie av fritidsfartøy i Norge (2021) og arbeide for å innføre utvalgte tiltak.

Kompetanse og sikker atferd ombord

Kompetansen til førere av fritidsfartøy har betydning for sikkerheten til sjøs. God kompetanse gjør at båtførere kan håndtere fartøyet på en trygg og forsvarlig måte. I tillegg har kompetanse betydning for hvordan båtførere takler uforutsette situasjoner, inkludert ulykker, noe som igjen påvirker hva slags sikkerhetsutstyr man velger å ha om bord. Kompetanse innebærer at båtførere har nødvendig kunnskap om gjeldende krav og regelverk. Manglende kompetanse er en betydelig risikofaktor ved mange alvorlige ulykker på sjøen.

Det mest utbredte kompetansebeviset blant båtførere er båtførerbeviset. I 2010 ble det innført et krav om at alle som er født i 1980 eller senere, må ha båtførerbevis for å føre en båt på som er over 8 meter lang og/eller har en motorstyrke på mer enn 25 hestekrefter.

Båtlivsundersøkelsen 2023 (Kongelig Norsk Båtforbund, 2023) viser at 50 % av båtførerne ikke har formell maritim kompetanse. Omtrent en tredjedel (36 %) av de spurte oppgir at de har båtførerbevis

Det er en parallell mellom fartøytype med høy ulykkesrisiko og førerens kompetansenivå. Ulykkesstatistikken for perioden 2018–2022 viser at mindre fartøy, som kano, kajakk, jolle og robåt uten motor, står for 15 % av dødsulykkene, mens åpne motorbåter utgjør 44 %. Ifølge Båtlivsundersøkelsen (KNBF, 2023) rapporterer personer med seilbåt å ha mest kunnskap om regelverk, sjøveisregler og de ulike sjømerkene, mens de som har småbåter uten motor, har minst selvrapportert kunnskap.

Ulykker med dødsfall til følge indikerer at enkelte aktiviteter på sjøen innebærer høyere risiko enn andre. Dette gjelder for eksempel bruk av kano eller kajakk i utsatte områder, føring av fartøy i høy hastighet, nattseilas eller fiske med garn eller teiner. For slike aktiviteter kan det være nyttig med både formell kompetanse og praktisk erfaring.

12. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en evaluering av båtførerbeviset for å avdekke behov for endringer som kan øke sikkerheten. Dette inkluderer vurdering av om det bør stilles tilleggskrav om kompetanse for spesifikke aktiviteter. Evalueringen vil også vurdere om båtførerprøven bør ha en praktisk del.

Fart og mørke øker risikoen betydelig

Risikoen for ulykker øker med høyere fart. Kombinasjonen av høy fart og ferdsel i mørket eller ved nedsatt sikt er spesielt risikabel. Førere av fartøy med høy fart har også et potensial for å påføre alvorlig skade på andre enn seg selv. Med et økende antall hurtiggående fartøy på sjøen blir høy fart et særskilt innsatsområde i sjøsikkerhetsarbeidet. I periodene 2013–2017 og 2018–2022 omkom i gjennomsnitt to personer årlig i ulykker der høy fart var en medvirkende faktor.

I perioden 2013–2017 var høy fart en medvirkende faktor i **37 %** av dødsulykkene knyttet til grunnstøting, kollisjon og kontaktskader

Fra 1. juni 2023 må alle som skal føre fritidsfartøy (inkludert vannscooter) med en maksimal hastighet på 50 knop eller mer, ha høyhastighetsbevis. 50 knop tilsvarer 92,6 km/t. Ulykkesbildet viser imidlertid at alvorlige ulykker også skjer ved lavere hastigheter enn 50 knop. Høy fart defineres som hastigheter over 20 knop (37 km/t), og data fra Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase viser at flere omkommer i ulykker der fartøyet har en hastighet mellom 20 og 49 knop enn ved 50 knop eller mer. Ved en bråstopp i 20 knop utsettes en person for krefter tilsvarende 12 ganger egen kroppsvekt (Løft blikket, 2021).

13. Sjøfartsdirektoratet vil vurdere behovet for et lavere innslagspunkt enn 50 knop for høyhastighetsbeviset.

Aktørtiltak: Redningsselskapet

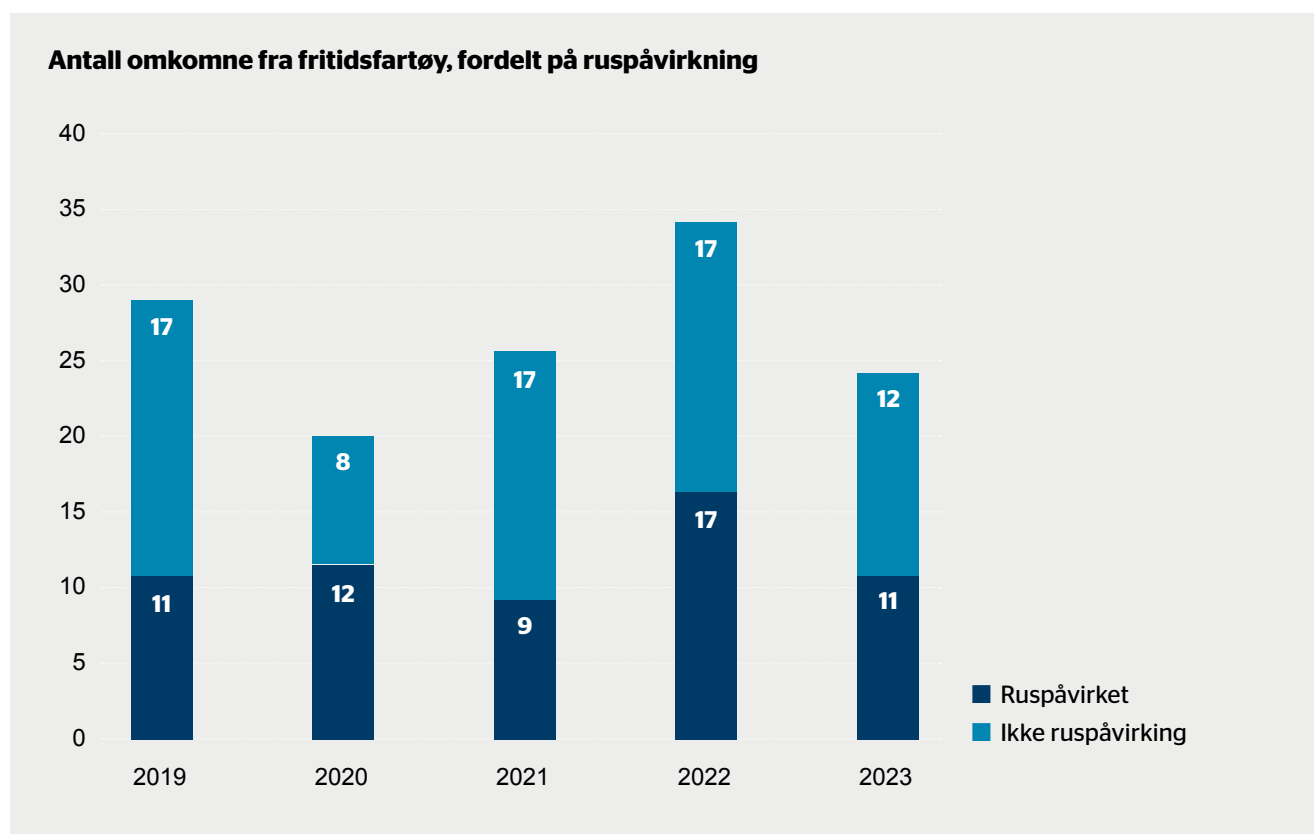
LØFT BLIKKET er en samarbeidskampanje mellom Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og Redningsselskapet med mål om at alle som ferdes i båt skal bli flinkere til å ta mer bevisste valg, både for egen og andres sikkerhet. Redningsselskapet vil fortsette å bidra i kampanjesamarbeidet. Kampanjen tar for seg ulike problemstillinger med oppmerksomhet blant båtførere, blant annet:

- **Oppmerksomhet og distraksjoner:** Mange båtførere blir distraheret av mobiltelefoner og moderne navigasjonsutstyr, noe som kan føre til farlige situasjoner, spesielt i kombinasjon med høy fart eller dårlig sikt. Kampanjen oppfordrer båtførere til å løfte blikket fra mobiltelefoner og navigasjonsutstyr for å være mer oppmerksomme på omgivelsene og andre sjøfarende.
- **Bruk av sikkerhetsutstyr:** kampanjen fremhever viktigheten av å bruke redningsvest, dødmannsknapp og annet sikkerhetsutstyr for å redusere risikoen for drukning og andre ulykker
- **Alkoholbruk:** kampanjen adresserer problemet med alkoholbruk blant båtførere, som øker risikoen for ulykker og alvorlige konsekvenser. Den oppfordrer til å ikke kombinere alkohol og båtkjøring for å redusere risikoen for ulykker.
- **Bevisste valg og ansvar:** kampanjen oppfordrer til å ta mer bevisste valg for egen og andres sikkerhet, til å være oppmerksomme på omgivelsene og andre brukere av sjøen

I tillegg til kompetanse er gode holdninger avgjørende for å sikre en trygg opplevelse på sjøen. Å alltid bruke redningsvest og avstå fra alkohol når man fører båt, er handlinger som viser holdninger som reduserer risikoen for ulykker. Med en bevisst og respektfull tilnærming til båtlivet skapes en tryggere og mer harmonisk opplevelse for alle som ferdes på sjøen.

Rusmidler

Alkohol og andre rusmidler svekker evnen til å føre båt på en trygg måte. Både oppmerksomhet, konsentrasjon og kritisk sans blir påvirket. Samtidig gjør rusmidler oss mer impulsive og risikovillige. Dette øker faren for uhell og risikoen for å falle over bord, noe som ofte får alvorlige konsekvenser.



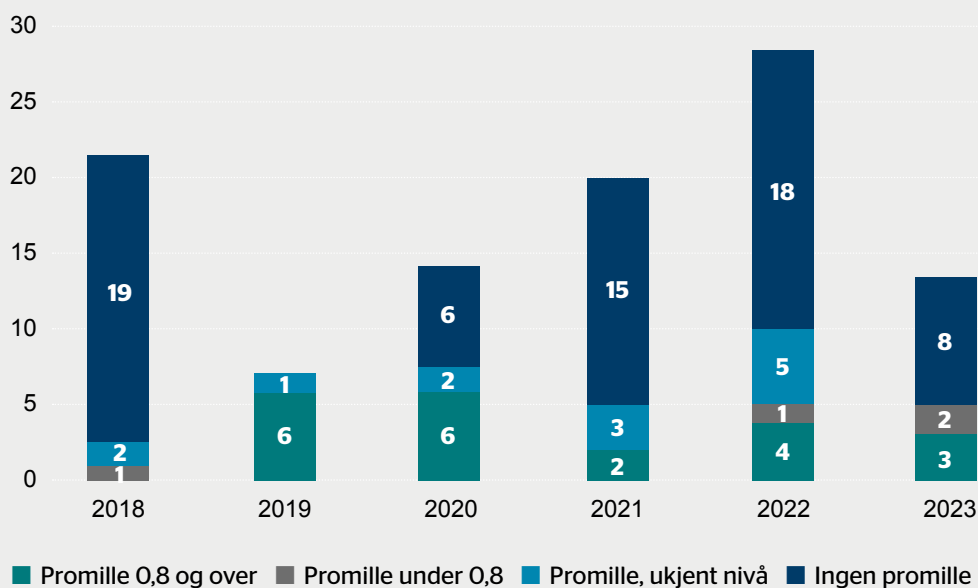
I perioden 2019–2023 var nesten halvparten av de omkomne (46 %) påvirket av alkohol eller andre rusmidler. Dette omfatter både personer på fartøy i bruk og fartøy som lå fortøyd. Tallene viser at rus blant brukere av fritidsfartøy er en alvorlig sikkerhetsutfordring. Flertallet av de omkomne hadde promille over den lovlige grensen, og dette gjaldt 58 % av førerne. Alkohol i betydelige mengder var altså en sentral årsak til mange ulykker. Rusmidler øker risikoen for både ulykker og drukning, særlig når personer faller over bord. For å styrke sikkerheten til sjøs er det derfor viktig å ta tak i dette problemet.

Selv små til moderate mengder alkohol påvirker balansen, øker varmetapet, svekker synet, forlenger reaksjonstiden og reduserer vurderingsevnen. Alkohol kan også føre til endret adferd som øker risikoen for ulykker.

Promillegrensen er i dag 0,2 for førere av fritidsfartøy over 15 meter og 0,8 for førere av fritidsfartøy under 15 meter (jf. sjøloven § 143 og småbåtloven § 33).

Promillegrensen på 0,8 har vært til diskusjon i sjøsikkerhetsarbeidet i flere år. Figuren under viser antall omkomne båtførere i perioden 2018–2023 og andelen som hadde påvist promille. I tillegg til de 104 båtførerne som omkom i perioden, hvorav 37 var ruspåvirket, mistet også ni passasjerer livet i hendelser der båtfører var under påvirkning av rusmidler.

Antall omkomne båtførere



I juni 2010 senket Sverige promillegrensen til 0,2 for førere av båter over ti meter eller som kan kjøre raskere enn 15 knop. Lovendringen ble gjort for å øke sikkerheten på sjøen. Tidligere var promillegrensen 1,0 for båter med hastighet over 15 knopp.

Erfaringer fra Sverige, som har innført en lavere promillegrense og strengere straffereaksjoner, viser at slike tiltak kan være effektive. De siste ti årene har Sverige hatt en jevn nedgang i både antall og andel omkomne med påvist promille. En kombinasjon av regulering, kontroller og holdningsskapende arbeid er nødvendig for å styrke sjøsikkerheten.

FHI publiserte i 2024 en kunnskapsoppsummering om tiltak for å forebygge drukning. Her dokumenteres sammenhengen mellom promille under 0,8 og alvorlige ulykker med fritidsbåt (Gjertsen et al., 2024). FHI konkluderer med at lovregulering og sikkerhetstenkning kan påvirke holdninger og redusere antall dødsulykker.

Tall fra Sverige tyder på at antall omkomne med promille på 0,1–1,0 reduseres i samme takt som omkomne med promille over 1,0. Dette underbygger FHIs konklusjon om at lavere promillegrense kan føre til at færre kombinerer alkohol og båtliv.

14. Etatene i styringsgruppen støtter en reduksjon i promillegrensen på sjøen. Sjøfartsdirektoratet vil utarbeide et beslutningsgrunnlag hvor ulike vurderinger og innretninger rundt promillegrensen diskuteres, med tilhørende anbefalinger til videre arbeid/saksgang.

Aktør-tiltak: MA-Rusfri Trafikk

MA – Rusfri Trafikk er en medlemsbasert trafiksikkerhetsorganisasjon som arbeider for at ingen skal rammes av ruskjøring. På sjøen er promillegrensen 0,8. Det er derfor lovlig å ta seg et glass eller to til maten for deretter å kjøre båt. Det er derimot store deler av befolkningen som ikke har god kunnskap knyttet til promillegrensen eller hvordan kognitive funksjoner påvirkes av ulike promillenivåer. Det er også svært få som har verktøy for å teste egen promille. Dette kan føre til at man setter seg ved roret med for høy promille, eller innleder andre vannrelaterte aktiviteter.

MA – Rusfri Trafikk ønsker å utplassere 20 stasjonære promilletestingsmaskiner i sjønære områder. Maskinene er gratis å bruke og vil fungere som et verktøy der den enkelte kan kontrollere egen promille før de setter seg bak roret. Et pilotprosjekt ble gjennomført i samarbeid med Flyte i 2024, dette ønskes videreført i 2025. Pilotprosjektet ble finansiert av Helsedirektoratet, og det finnes mer informasjon om prosjektet på MA – Rusfri trafikk sine hjemmesider.

MA – Rusfri Trafikk ønsker i tillegg å gjennomføre en sommerkampanje der de vil være til stede på båtfestivaler og andre steder båtfolket oppholder seg. De vil dele ut informasjonsmateriell om trygghet på sjøen i forbindelse med alkohol, arrangere konkurranser, samt tilby frivillig promillemåling til de som ønsker det.

Aktør-tiltak: Av-og-til

Av-og-til er en organisasjon som ønsker å redusere negative følger av alkoholbruk i samfunnet, og jobber for at flest mulig skal bruke alkovett. Det vil si å tenke gjennom om man skal drikke, og hvor mye man skal drikke i ulike situasjoner.

Av-og-til, i samarbeid med 14 kampanjepartnere, har siden 2004 avholdt en årlig kampanje for å øke kunnskapen om risikoen ved alkoholbruk i kombinasjon med å føre båt og oppholde seg på og ved sjøen. Kampanjen er et unikt samarbeid med aktører på tvers av fritidsbåtfeltet på temaet rus og alkohol.

Aktørene som stiller seg bak kampanjen er per 2024: Kongelig Norsk Båtforbund, Kongelig Norsk Seilforening, Norges Seilforbund, Sjøfartsdirektoratet, Politidirektoratet, Røde Kors, Redningsselskapet, Kystvakten, Kystverket, NORBOAT, Oslofjorden båteierunion, Friluftsrådernes Landsforbund og Kartverket.

En av kampanjens bærebjelker er fysisk tilstedeværelse gjennom våren, sommeren og høsten, der hvor båtfolket ferdes. Her deles blant annet informasjonsmateriell ut av kampanjepartnere og andre samarbeidspartnere på båtmesser, i havner og på brygger, og i andre møter med båtfolk. I 2024 var materiellet til stede på over 200 arrangementer/møtepunkter med båtfolk. Av-og-til samarbeider også med norske kommuner, og i 2024 var 26 kystkommuner med å spre budskapet til kampanjen.

Etterlevelse og kontroll av regelverk

Siden forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker trådte i kraft 15. juni 2001, har bøtesatsene vært uendret. Formålet med bøter ved regelbrudd er å korrigere atferd, både på individnivå og i befolkningen generelt. Individuelt skal boten være merkbar nok til at folk i ettertid velger å følge regelverket og avstå fra nye overtredelser. Generelt skal trusselen om straffereaksjoner skape en avskrekkende effekt som kan hindre overtredelser. For å oppnå denne effekten, må bøtesatsene være tilstrekkelig store til å påvirke adferd.

Det er påbudt å ha egnet flyteutstyr til alle om bord på fritidsfartøy, og bruk av slikt utstyr er obligatorisk på fartøy under åtte meter som er i fart. Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase viser at hvert år siden 2017 er omtrent to av tre omkomne blitt funnet uten flyteplagg. Selv om ikke alle var pålagt å bruke flytevest på hendelsestidspunktet, kan høyere bøtesatser bidra til økt bruk av flytevest. Dette gjelder også andre områder. For eksempel er bøtene relativt lave for å mangle påkrevd kompetanse som båtførerbevis, fritidsskippercertifikat eller høyhastighetsbevis.

Blant personer som omkom ved fall til sjø, ble 66 % funnet uten flyteplagg i perioden 2018-2022.

15. Etatene i styringsgruppen støtter en økning i bøtesatsene for overtredelser med fritidsfartøy, i tråd med den pågående revisjonen av disse som gjennomføres av Justis- og beredskapsdepartementet.

Politiets tilstedeværelse på sjøen er et forebyggende tiltak som gjør det mulig å oppdage og sanksjonere farlig atferd med høyt skadepotensial, som høy fart, rus og uaktsom kjøring. Synlig politi har også en sterk forebyggende effekt på brukerne av fritidsfartøy. De siste årene har det imidlertid vært færre politikontroller rettet mot fritidsfartøy, noe som kan redusere effekten av andre tiltak for å bekjempe farlig atferd på sjøen.

I tillegg til å redusere promillegrensen i 2010 økte Sverige antall politikontroller og innførte strengere straffereaksjoner. Statistikken viser en nedgang både i antall dødsfall og i promillenivået blant de omkomne etter at disse tiltakene ble innført. Sammenlignet med Norge tyder dette på at Sveriges helhetlige tilnærming har bidratt til å redusere antallet dødsfall til sjøs.

Kystvakten, som er en del av det norske sjøforsvaret, jobber for sikre norsk suverenitet og kontrollere ressursene til havs. I tillegg har de fiskeri- og fangstoppsyn, slepebåtberedskap, tolloppsyn og miljøvern. Kystvakten er en synlig aktør på sjøen og spiller en viktig rolle i for søk- og redningsoperasjoner. For å bidra til økt kontrollvirksomhet vil det vurderes å åpne for at Kystvakten også kan utføre slike kontroller.

16. Politiet vil se på muligheten for at Kystvakten i samråd med politiet lettere skal kunne agere på situasjoner de observerer på sjøen. Eksempelvis promilletesting ved mistanke om beruset båtfører og pålegg ved manglende vestbruk, kompetansebevis og annen uønsket adferd på sjøen.

Kunnskapsutvikling

For å utvikle flere effektive tiltak for fritidsfartøysegmentet er det viktig å forbedre faktagrunnlaget. Det digitale verktøyet Fritidsbåtplattformen er et innovasjonsprosjekt som utviklet for å samle og strukturere data fra ulike kilder. Plattformen vil gi innsikt i hvor, når og hvorfor ulykker skjer, og denne informasjonen skal kunne brukes av aktørene i sikkerhetsarbeidet for å oppnå en mer målrettet innsats.

Fritidsbåtplattformen kan på sikt bidra til å dekke behovet for et bedre faktagrunnlag, men det er fortsatt nødvendig å vedlikeholde, forbedre og utvikle nye datakilder, samt strukturere og koble data for å oppnå ønske kunnskapsgrunnlag.

17. Sjøfartsdirektoratet vil fortsette arbeidet med Fritidsbåtplattformen og jobbe for at deltakende aktører forplikter seg til å dele og øke kvaliteten på data. Direktoratet vil utvikle løsninger som gjør at Fritidsbåtplattformen kan brukes som et verktøy for læring.

Aktørtiltak: Flyte

Kunnskap er avgjørende for både å forstå hvorfor drukningsulykker skjer, men også for å kunne iverksette riktige og tiltak. Flyte mener at det å samle, analysere og tilgjengeliggjøre relevant statistikk, fakta og innsikt bør derfor være en prioritert oppgave også i det videre arbeidet og i større grad gjøres i samarbeid med mellom flere aktører i Norge.

Flyte søker nå finansiering til en norsk studie etter mal av en svensk studie av alle drukningshendelser i Sverige over en 15-årig periode (2003 - 2017). Studien omfatter alle fatale og ikke-fatale hendelser - utilsiktede ulykker, selvmord og drap/drapsforsøk (Anders Claesson et.al., 2021).

Flyte har i tillegg ambisjoner om å etablere og lede et faglig råd på drukningsforebygging.

Tiltaksoversikt næringsfartøy

Tabell 1 viser alle tiltak rettet mot næringsfartøy, inkludert hvilke næringsfartøy de gjelder for («Relevante fartøytyper»), og om de skal forebygge personulykker, fartøyulykker eller begge. Tabellen er rangert etter sikkerhetseffekt, vurdert etter forventet reduksjon av dødsfall og hardt skadde den neste tiårsperioden. Tiltak med høyest sikkerhetseffekt er øverst, og tiltakene er kategorisert etter stor (....), over middels (...), under middels (..) eller lav (.) effekt.

Manglende eksponeringsdata gjør det utfordrende å anslå hvor ofte et tiltak vil forhindre dødsfall eller alvorlige skader. Derfor vurderes sikkerhetseffekten basert på ulike karakteristikk ved tiltaket. Mange av tiltakene påvirker rammene for sikkerhetsarbeidet på sjøen og vil kreve tid for å oppnå en reell effekt. Samtidig kan rammebetingelser bidra til en større sikkerhetseffekt over tid. Denne handlingsplanen fokuserer på sikkerhetseffekten de neste fem årene, forutsatt at tiltakene iverksettes i rimelig tid.

Vurderingskriterier for tiltakene:

- Målgruppe: Høyere vekt på målgrupper som er overrepresentert i dødsulykker.
- Hendelsestyper: Tiltak rettet mot hendelser som er typiske for fatale ulykker, som fall til sjø, får høyere vekt.
- Bakenforliggende faktorer: Tiltak som adresserer faktorer med sterk sammenheng til historiske ulykker, får høyere vekt.
- Type kontrolltiltak: Tiltak som eliminerer eller erstatter risiko, får høyere vekt, Tiltak som kun er rettet mot risikobevisssthet, får lavere vekt. Tiltak som endrer fysisk arbeidsmiljø (teknisk/design), har middels vekt.
- Endringseffekt: Tiltak som representerer store endringer fra dagens praksis, får høyere vekt.
- Effekt på andre tiltak: Tiltak som påvirker andre sikkerhetstiltak, får høyere effekt.

I tillegg til sikkerhetseffekt er det også gjort en vurdering av andre effekter av tiltakene, som arbeidsmiljø, helse, miljø, produksjon/effektivitet og samfunnseffekt. Positiv effekt er markert med ▲, og negativ effekt med ▼. Design som forbedrer sikkerheten, kan for eksempel også ha positive helseeffekter, mens noe sikkerhetsutstyr kan begrense produktiviteten.

Målemetoden som skal brukes for å vurdere effekten av tiltakene over tid, står til høyre i tabellen, under «Effekt målemetode». «Hendelsesdata» refererer til statistikk fra Sjøfartsdirektoratets hendelsesdatabase, statistikk fra andre aktører som Redningsselskapet og Hovedredningssentralen og informasjon fra rapporter etter hendelser fra blant annet SHK. «Tilsynsdata» er informasjon og funn fra tilsyn som Sjøfartsdirektoratet og andre tilsynsmyndigheter gjennomfører med aktører på sjøen, mens «Spørreskjemadata» stammer fra Sjøfartsdirektoratets spørreundersøkelse «Maritim sikkerhet». «Evaluerings» er en kvalitativ vurdering av tiltaket der det kan være vanskelig å måle effekten kvantitativt, for eksempel effekt av tiltak på samarbeid mellom tilsynsmyndigheter.



Foto: Håvard Melvær

Tabell 1 Oversikt over alle tiltak rettet mot næringsfartøy, tiltakenes estimerte effekt og målemetode

ID	Innsats område	Tiltaksbeskrivelse	Relevante fartøytyper			Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter					Effekt målemetode			
			Fiskefartøy	Lasteskip	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker		Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema data	Evaluering
11	Livberging	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å vurdere krav som sikrer tidlig varsling ved fall-til-sjø-hendelser, særlig for ulykkesutsatte fartøytyper. Dette kan være krav til AIS på alle fartøy (som kan bidra til varsling ved unormal aktivitet), AIS i redningsvest, kommunikasjonsutstyr tilgjengelig fra dekk, samt personlig nødpeilesender på mindre fartøy. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, næringen, forsikringsselskaper og utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger. Tiltaket kan samordnes med tiltak knyttet til alenefiske på fritidsfartøy.	•	•	•		•	...						•			
1	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet vil utrede krav til montering og bruk av sikkerhetsline på fartøy der arbeid på dekk innebærer risiko for fall til sjø eller fare for å bli trukket over bord av utstyr. Et slikt krav kan innebære at nye fiskefartøy skal ha sikkerhetsline montert av båtbygger i områder på dekk der arbeid kan foregå. Sikkerhetslinen bør monteres slik at den kan brukes ved vanlige drifts- og vedlikeholdsoppgaver, sikre god fremkommelighet i hele arbeidsområdet og samtidig gi effektiv beskyttelse mot fall til sjø.	•	•	•		•	...						•			
2	Sikker arbeidsplass	Fiskeridirektoratet vil i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet forplikte seg til å gjennomføre et prosjekt for å vurdere om andre parametere enn fartøylengde, for eksempel volum på lasterom, bør være førende. Formålet med prosjektet er å fjerne hindringer som kan stå i veien for å bygge sikrere fartøy. Prosjektet vil gjennomføres med innspill fra andre myndigheter og aktører fra næringen for å sikre at ulike hensyn blir ivare tatt.	•				•	...	▲	▲						•	
12	Livberging	Sjøfartsdirektorat vil sette krav til nødstoppanordning når personer arbeider alene om bord.	•	•	•		•	...						•			
13	Livberging	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å vurdere krav til muligheter for selvberging på nye fartøy, særlig for ulykkesutsatte fartøytyper. Målet er å oppnå bedre designløsninger for nybygg og selvbergingsutstyr, for eksempel design av flåter som hindrer feilmontering. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, næringen, forsikringsselskaper, fartøybyggere og utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger og ivareta ulike hensyn.	•	•	•		•	...						•	•		•

ID	Innsats område	Tiltaksbeskrivelse	Relevante fartøytyper			Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter					Effekt målemetode			
			Fiskefartøy	Lasteskip	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker		Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema data	Evaluering
36	Ramme-betingelser	Sjøfartsdirektoratet, Fiskeridirektoratet, Arbeidstilsynet og Mattilsynet skal etablere en gjensidig forpliktende arena for samhandling knyttet til akvakulturnæringen, hvor det diskuteres og etableres rammer og tiltak som reduserer risikotaking relatert til fiske. Dette omfatter samordnet regulering og tilsynspraksis, felles dialog med næringen, felles veiledning, samt felles initiativer på forskning og kunnskapsutvikling.	•			•	•	••						•			
3	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet vil sette i gang et forskningsprosjekt for å utvikle personlig sikkerhets- og verneutstyr for personer som arbeider i utsatte posisjoner. Utstyr skal være tilpasset arbeidsoppgaver, personer og arbeidsområde, samtidig som det ivaretar sikkerheten. Forskningsprosjektet skal munne ut i forslag til tiltak som Sjøfartsdirektoratet vil følge opp.	•	•	•		•	••								•	•
39	Ramme-betingelser	Fiskeridirektoratet vil forplikte seg til å gjennomføre et prosjekt for å identifisere, vurdere og gjennomføre insentivordninger som fremmer redusert omfang av alenefiske. Dette inkluderer ordninger for samfiske i åpen gruppe.	•			•	•	••									•
4	Sikker arbeidsplass	Fiskeridirektoratet vil i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet gjennomføre et prosjekt der formålet er å identifisere og implementere tiltak som synliggjør og fremmer krav til personsikkerhet innenfor sitt ansvarsområde. Eksempler på mulige tiltak: (1) å kreve dokumentasjon på gjennomførte kompetanse- eller sikkerhetskurs ved utstedelse av ervervstillatelser, (2) å kreve fartøysinstruks ved levering av fangst og nekte levering eller holde tilbake kompensasjon dersom instruks mangler, og (3) å informere om personsikkerhet i forbindelse med registrering til hummerfiske, i tillegg til instruks for hummerfiske. To forutsetninger er etablering av felles database for godkjenninger/sertifikater og utvikling av en kompetanseoversikt som involverer alle som deltar i fiske «Blad C»). Andre myndigheter skal involveres når det er hensiktsmessig. Tiltaket kan sees i sammenheng med beslektet tiltak for fritidsfartøy.	•				•	••						•		•	

ID	Innsats område	Tiltaksbeskrivelse	Relevante fartøytyper			Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter					Effekt målemetode			
			Fiskefartøy	Lasteskip	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker		Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema data	Evaluering
5	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å vurdere kvalitetskrav til risikovurderinger av sikre arbeidsområder på fartøy (nybygg, ombygging og innflagging), med særlig fokus på ulykkesutsatte fartøytyper. Målet med prosjektet er økt sikkerhetsmessig kvalitet på designløsninger og/eller risikovurderinger av nybygg og utstyr for å sikre at mannskap kan arbeide sikkert, samtidig som de effektivt skilles fra farer. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, næringen, forsikringsselskaper, fartøybyggere og utstyrsleverandører for å finne gode løsninger og ivareta ulike hensyn. Krav skal ta høyde for behov for dynamiske arbeidsområder.	.	.	.	.	.	..	▲	▲				.			
6	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for en risikobasert gjennomgang av forskrifter for fartøy under 24 meter som brukes i næring, inkludert fritidsfartøy som brukes i næring. Formålet er å vurdere om dagens krav er tilstrekkelige for å ivareta sikkerheten, og om de etterleves i praksis. Prosjektet skal også identifisere behov for endringer i forskrifter, kontrolltiltak og veiledning av næringen. Vurderingen vil ta hensyn til operasjonelle forhold som bruksområder, aktivitets- og arbeidsoppgaver samt kompetansekrav om bord.	.	.	.	.	.	..	▲			▼		.			
25	Navigasjon	Sjøfartsdirektoratet vil sette i gang et forskningsprosjekt for å vurdere forhold på bro som påvirker navigasjonssikkerheten for ulike fartøytyper, og hvordan sikkerheten kan forbedres. Utgangspunktet er menneskeorientert systemdesign, med fokus på samspillet mellom personer på bro, oppgaver, teknologi, organisasjon, fysisk arbeidsmiljø og ytre omgivelser. Dette inkluderer blant annet alarmer og håndtering av alarmer, mengde og kompleksitet i arbeidsoppgaver på og utenfor bro, rapportering og bruk av mobiltelefon under brovakt. Prosjektet skal også kunne ut i veiledere i navigasjonssikkerhet for ulike fartøytyper.	.	.	.	.	.	..	▲	▲		▲		.		.	
38	Ramme-betingelser	Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet skal etablere en gjensidig forpliktende samhandlingsarena knyttet til fiskeri. Her skal det diskuteres og etableres rammer og tiltak som reduserer risikotaking relatert til fiske, samtidig som andres hensyn ivaretas. Dette inkluderer samordnet regulering og tilsynspraksis, felles dialog med næringen, felles veiledning, samt felles initiativer på forskning og kunnskapsutvikling.	.			.	.	..	▲		▲	▲		.			

ID	Innsats område	Tiltaksbeskrivelse	Relevante fartøytyper			Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter					Effekt målemetode			
			Fiskefartøy	Lasteskip	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker		Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema data	Evaluering
7	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet vil utvikle veiledere og andre informasjonstiltak som skal bidra til å sikre arbeidsområder på fartøy, og vil starte med ulykkesutsatte fartøytyper. Veilederne vil beskrive tiltak som bidrar til å ivareta sikkert arbeidsområde og tiltak for å redusere risiko i områder med farer. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, relevante aktører i næringen, forsikringsselskap og utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger og ivareta ulike hensyn.	•	•	•		•	••	▲	▲				•		•	
21	Sikkerhetsstyring	Sjøfartsdirektoratet vil sette i gang en forenklingsprosess for sikkerhetsstyringssystemer med mål om å oppnå bedre samsvar mellom innhold, tilgang, kompetanse og bruk. Denne prosessen krever involvering og koordinering av partene. Formålet er å hjelpe rederiene med å etablere sikkerhetsstyringssystemer som er både brukervennlige, tilpasset daglig drift og digitaliserte der det er hensiktsmessig. Det skal legges særlig vekt på utvikling av systemer for personer som arbeider alene om bord. Målet er å oppnå bedre samsvar mellom myndighetenes forventninger og næringens praksis, og dermed øke sikkerheten til sjøs. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med næringen diskutere og forankre de mest hensiktsmessige tiltakene i denne prosessen for å bistå flest mulig på en effektiv måte.	•	•	•	•	•	••	▲							•	
26	Navigasjon	Kystverket vil utrede og utvide omfanget av avbruddskriterier for vær- eller ulykkesutsatte områder basert på erfaringer med begrensninger som er under innføring.	•	•	•	•		••						•			
37	Rammebetingelser	Fiskeridirektoratet vil revidere operasjonsveiledere og -verktøy til å inkludere hensyn til både fiskevelferd, personsikkerhet og andre hensyn.	•			•	•	••					▲	•			
14	Opplæring og kompetanse	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å vurdere krav til kompetanse for risikovurdering av høyrisikoaktiviteter, særlig med fokus på håndtering av utstyr, last og fartøy og deres begrensninger. Som en del av prosjektet skal høyrisikoaktiviteter identifiseres og beskrives for ulike fartøytyper. Eksempler på slike aktiviteter kan være nye fiskerier, endring i operasjonsmønstre, arbeid alene om bord, håndtering av farlige kjemikalier og innføring av ny teknologi som kan skape nye farer om bord. Prosjektet skal gjennomføres i samarbeid med næringen.	•	•	•	•	•	••		▲				•		•	

ID	Innsats område	Tiltaksbeskrivelse	Relevante fartøytyper			Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter					Effekt målemetode			
			Fiskefartøy	Lasteskip	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker		Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema data	Evaluerings
22	Sikkerhetsstyring	Sjøfartsdirektoratet vil utrede krav til helseattest for fiskere på fartøy som i dag er unntatt fra dette.	•				•	••		▲			▼				•
8	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet skal tydeliggjøre krav til forsvarlig tilkomstdesign for daglig ettersyn av maskineri, fabrikk, utstyr, lager og lignende om bord. Dette innebærer også tilkomst med nødvendig forflytning av utstyr. Der det er hensiktsmessig, vil Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med næringen oppdatere/utvikle tekniske standarder for tilkomst til utstyr om bord.	•	•	•		•	•	▲	▲		▲		•		•	
15	Opplæring og kompetanse	Sjøfartsdirektoratet vil, i samråd med næringen, evaluere og videreutvikle innhold til sikkerhetskurs som er tilpasset fiskere, med eksempler på ulykker og sikkerhetstiltak knyttet til de risikoene de står overfor. Innholdet skal være dynamisk og lett tilgjengelig, slik at eksempler oppdateres jevnlig basert på ny kunnskap.	•			•	•	•						•			
27	Navigasjon	Kystverket vil vurdere økt bruk av trafikkregulering, herunder trafikkseparasjonssystem, i spesielt ulykkesutsatte områder.	•	•	•	•		•				▲		•		•	
35	Rammebetingelser	Fiskeridirektoratet vil forplikte seg til å gjennomføre et prosjekt for å identifisere, vurdere og gjennomføre tiltak som ivaretar sikkerheten i fiskeri. Tiltakene kan inkludere verktøy for påmelding og utseilingsfrister, krav til minimum sikkerhetskompetanse for deltakelse samt krav til fartøy- og utstyrssikkerhet basert på type fiskeri.	•			•	•	•					▼	•			
40	Rammebetingelser	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en vurdering av kriterier for bemanningstørrelser som ivaretar sikkerhet i operasjoner og beredskapssituasjoner på servicefartøy i akvakulturnæringen.		•		•	•	•				▼		•		•	

			Relevante fartøytyper			Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter					Effekt målemetode			
ID	Innsats område	Tiltaksbeskrivelse	Fiskefartøy	Lasteskip	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker		Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema data	Evaluerings
44	Læring	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en studie av hvordan etaten kan etablere et mer dynamisk risikobilde ved hjelp av for eksempel erfaringsoverføring mellom saksbehandlere, inspektører, andre myndigheter, klaseselskaper, godkjente foretak og basert på uanmeldte tilsyn med kampanjesjekkliste. Formålet er at oppdatert risikobilde og nåsituasjon skal være kjent for ansatte i Sjøfartsdirektoratet og offentlig tilgjengelig. Risikobildet skal reflektere personulykker, fartøyulykker og storulykker og kan visualiseres ved hjelp av indikatorer. Sjøfartsdirektoratet skal utarbeide og holde oppdatert en oversikt over informasjon og veiledere som skal løftes frem når risikobildet endres. Sjøfartsdirektoratet vil også utarbeide en veileder til næringen for «gode ting å måle på» for å danne «riktig» risikobilde.	•	•	•	•	•	•							•		
16	Opplæring og kompetanse	Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med Direktoratet for høyere utdanning og kompetanse arbeide for at sikkerhetsstyringssystem og sikkerhetsstyring inkluderes i læreplanene for alle maritime utdanninger. Dette skal omfatte gjennomføring og forståelse av risikovurderinger, gjerne med utgangspunkt i Norsk Industris HOP-veileder. Risikovurderinger kan utføres på ulike nivåer i en organisasjon, og opplæringen skal tilpasses de nivåene som utdanningen er rettet mot. HOP er en tilnærming som tar sikte på å forbedre sikkerhet ved å forstå og forbedre enkeltpersoner og organisasjoners evne til å fungere i komplekse og risikofylte situasjoner.	•	•	•	•	•	•					▲	•			
28	Navigasjon	Kystverket vil utrede anbefaling om å følge referanseruter og videre utvide dette tilbudet til fartøy over 150 meter.	•	•	•	•		•						•			
29	Navigasjon	Kystverket vil vurdere økt bruk av navigasjonshjelpemidler utenfor hovedled og biled der mindre fartøy ferdes.	•	•	•	•		•						•			•
30	Tilsyn og kontroll	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomgå egen tilsynspraksis med mål om å øke andelen av risikobaserte ikke-planlagte tilsyn, også rettet mot rederier som ikke er ISM-pliktige.	•	•	•	•	•	•						•			•

ID	Innsats område	Tiltaksbeskrivelse	Relevante fartøytyper			Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter					Effekt målemetode			
			Fiskefartøy	Lasteskip	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker		Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema data	Evaluering
43	Ramme-betingelser	Sjøfartsdirektoratet vil ta initiativ til å utarbeide en veileder for anbudsprosesser for ferge- og hurtigbåtsamband som setter ansattes og passasjerers sikkerhet på agendaen. Veilederen skal fremheve hvordan sikkerhet blir påvirket av ulike faktorer som ruteplanlegging, sanksjoner og bemanningsstørrelse, og hvordan økte incentiver for høyere sikkerhet vil være til fordel for både oppdragsgivere og leverandører. Sjøfartsdirektoratet skal fortløpende vurdere utvikling av tilsvarende veileder for andre næringer.	•	•	•	•	•	•								•	
45	Læring	Sjøfartsdirektoratet vil ta initiativ til en samkjøringsprosess for en felles innrapporteringstjeneste med andre myndigheter. En slik felles innrapporteringstjeneste vil kunne tilpasses ulike næringer og vil omfatte hendelser eller forhold som handler om sikkerhet, helse, ytre miljø, biosikkerhet og arbeidsmiljø.	•	•	•	•	•	•						•		•	
46	Læring	Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med næringen arrangere en årlig sikkerhetsdag med særlig fokus på alenefiskere.	•			•	•	•						•			•
17	Opplæring og kompetanse	Sjøfartsdirektoratet vil arbeide for at både gjennomføring og forståelse av risikovurderinger integreres i læreplanene for STCW-kurs.	•	•	•	•	•	•								•	
34	Tilsyn og kontroll	Sjøfartsdirektorat skal utarbeide veiledningstekst om oppgaver (sjekklistepunkter) for inspektører for å sikre en mer konsistent tilsynspraksis. Målet er å standardisere tilbakemeldinger, argumentasjon og avvik.	•	•	•	•	•	•									•
47	Læring	Aktørene i Maritimt Samarbeidsforum skal sørge for at det opprettes og utvikles arenaer for erfaringsutveksling i de ulike næringene. Slike arenaer kan være nasjonale eller regionale og kan bestå av ulike konstellasjoner av rederier, arbeidsgiver- og arbeidstakerforeninger, myndigheter og interesseorganisasjoner. Hensikten er å lære av erfaringer på tvers, dele erfaringer fra interngranskinger, øke sikkerhetskompetansen og samordne praksiser. Maritimt Samarbeidsforum kan også ta initiativ til prosjekter som trekker læring fra andre bransjer.	•	•	•	•	•	•	▲	▲	▲	▲					•

ID	Innsats område	Tiltaksbeskrivelse	Relevante fartøytyper			Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter					Effekt målemetode			
			Fiskefartøy	Lasteskip	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker		Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema data	Evaluering
48	Læring	Sjøfartsdirektoratet vil vurdere om sikkerhetskurset kan benyttes som en arena for systematisk erfaringsutveksling blant fiskere. Dette kan for eksempel innebære å erstatte sikkerhetskurset med årlige kurs/sertifiseringer gjennomført av Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med arbeidsgiverforeningene.	•			•	•	•									•
9	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet skal, i samarbeid med Kystverket, tydeliggjøre krav til forsvarlig iland- og ombordstigning fra mindre fartøy.	•	•	•		•	•						•		•	
18	Opplæring og kompetanse	Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med næringen formidle Norsk Industris veileder for Human and Organisational Performance (HOP). Sjøfartsdirektoratet vil vurdere å utvikle egen veileder tilpasset maritim næring.	•	•	•	•	•	•	▲					•			•
19	Opplæring og kompetanse	Sjøfartsdirektoratet vil utarbeide en fortolkning av kravene som viser hvordan kompetanse i gjennomføring av risikovurderinger samsvarer med kompetansekravet om å «følge trygge arbeidsrutiner», som angitt i STCW tabell A-VI/1-4.	•	•	•	•	•	•							•		•
20	Opplæring og kompetanse	Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med arbeidstakerforeninger arrangere fagdager for kursholdere på STCW-sikkerhetskurs.	•	•	•	•	•	•									•
41	Ramme-betingelser	Sjøfartsdirektoratet vil ta initiativ til et forpliktende samarbeid mellom oppdragsgivere for ferge- og hurtigbåtsamband. Formålet er å (1) oppnå større grad av samkjørt bestillerkompetanse, særlig knyttet til hvordan sikkerhet blir påvirket av ulike faktorer som ruteplanlegging og sanksjoner, (2) øke erfaringsdelingen på beste praksis for sikkert design og drift, samt (3) etablere arena for diskusjon av felles sikkerhetsrelaterte retningslinjer og føringer utover forskriftsregulering.			•	•	•	•				▲		•		•	

			Relevante fartøytyper			Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter					Effekt målemetode			
ID	Innsats område	Tiltaksbeskrivelse	Fiskefartøy	Lasteskip	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker		Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema data	Evaluering
49	Læring	I forbindelse med Sjøfartsdirektoratets revidering av melde- og rapporteringsforskriften skal det legges vekt på læring. Dette innebærer at det skal registreres påvirkende forhold til hendelser fremfor årsaker som peker på individet. Dette kan oppnås gjennom veileder/sjekklistor for rapportering, og gjennom todelt rapportering – tidligrapportering av hendelse og rapportering av påvirkende forhold innen rimelig tid. Veileder/sjekklistor skal også bidra til lik forståelse og praksis for hvilke hendelser (og nesten-hendelser) som skal rapporteres, og samtidig opplyse at det skal brukes til læring og at rapportering ikke medfører overtredelsesgebyr.	•	•	•	•	•	•					▲	•			
50	Læring	Sjøfartsdirektoratet skal samarbeide med Maritimt Samarbeidsforum eller andre relevante referansegrupper for å forankre fokusområder, utarbeide målrettede kampanjer og utvikle effektive tiltak.	•	•	•	•	•	•	▲	▲	▲			•			
51	Læring	Sjøfartsdirektoratet skal i samarbeid med de ulike arbeidsgiverforeningene arbeide frem en praksis for deling av tilsynsrapporter og påleggslister, slik at aktørene i de ulike næringene bruker dette aktivt i forbedringsarbeid.	•	•	•	•	•	•	▲	▲	▲	▲					•
52	Læring	Sjøfartsdirektoratet vil oppdatere og utvikle sine veiledningsverktøy for inspektører til å inneholde forslag til gode praksiser og tiltak relatert til sikkerhetsstyring og «kjente» risikoer. Innholdet skal være dynamisk og enkelt tilgjengelig for inspektørene, slik at eksempler jevnlig oppdateres basert på ny kunnskap.	•	•	•	•	•	•									•
23	Sikkerhetsstyring	Sjøfartsdirektoratet vil vurdere å innføre krav om verneombud for fartøy med mindre besetning, eller eventuelt krav om jevnlig sikkerhetsmøter der det ikke er krav om verneombud.	•	•	•	•	•	•	▲								•
24	Sikkerhetsstyring	Sjøfartsdirektoratet vil oppdatere veilederen for verne- og miljøkurs (40-timerskurset) med forslag til pedagogiske verktøy tilpasset sjøansatte på ulike fartøytyper og aktiviteter. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med arbeidstakerforeninger invitere kursholdere til fagdager.	•	•	•	•	•	•									•

ID	Innsats område	Tiltaksbeskrivelse	Relevante fartøytyper			Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter					Effekt målemetode			
			Fiskefartøy	Lasteskip	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker		Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema data	Evaluering
10	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å identifisere og implementere insentiver til at fartøyeiere investerer i sikkerhetsutstyr og sikkerhetsstyringssystemer. Prosjektdelen om sikkerhetsutstyr kan også innbefatte eiere av fritidsfartøy. Insentiver kan være eksempelvis lavere forsikringspremie, momsreduksjon- eller fritak, offentlige tilskuddsordninger eller skattefradrag. Som et forprosjekt skal det vurderes i hvilken grad insentiver vil føre til innkjøp av sikkerhetsutstyr og implementering av sikkerhetsstyringssystem. En slik vurdering kan gjennomføres ved hjelp av Sjøfartsdirektoratets spørreundersøkelse om maritim sikkerhet.	•	•	•		•	•								•	
53	Læring	I utvalgte hendelser med potensielt alvorlige konsekvenser eller hendelser med gjentakende tendenser skal Sjøfartsdirektoratet utvikle offentlige sammendragsrapporter eller korte filmsnutter med hensikt om læring. Maritimt Samarbeidsforum skal gi innspill til tiltak.	•	•	•	•	•	•						•		•	

Tiltaksoversikt fritidsfartøy

Tabell 2 under viser tiltak rettet mot fritidsfartøy, sortert etter hvor stor sikkerhetseffekt tiltakene er vurdert å ha. Med sikkerhetseffekt menes forventet reduksjon i antall dødsfall og alvorlige skader i løpet av den neste tiårsperioden. Tiltakene med høyest sikkerhetseffekt er rangert øverst, og tiltakene er kategorisert etter følgende skala: stor effekt (....), over middels effekt (...), under middels effekt (..) og lav (•) effekt. Kriteriene for å vekte tiltakene er de samme som for næringsfartøy, se kapitlet «Tiltaksoversikt næringsfartøy».

I tillegg er det gjort en kvalitativ vurdering av andre effekter som følger av tiltaket, under arbeidsmiljø, helse, miljø og samfunnseffekt. Positiv effekt er markert med ▲, mens negativ effekt er markert med ▼. For eksempel kan en oversikt over småbåter føre til redusert grad av ulovlig senking av fritidsfartøy, noe som vil ha en positiv effekt på miljøet.

Til høyre i tabellen er det oppgitt hvilken målemetode som er tiltenkt for å vurdere om tiltaket har ønsket effekt over tid («Effekt målemetode»). Hendelsesdata refererer til statistikk fra Sjøfartsdirektoratets hendelsesdatabase, statistikk fra andre aktører som Redningsselskapet og Hovedredningssentralen, samt informasjon fra rapporter etter hendelser, blant annet fra SHK. Tilsynsdata er informasjon og funn fra tilsyn som Sjøfartsdirektoratet og andre tilsynsmyndigheter gjennomfører på fritidsfartøy. KNBF sin båtlivundersøkelse utgjør datagrunnlaget for spørreskjemadata, mens evaluering er en kvalitativ vurdering av tiltaket der det kan være vanskelig å måle effekten kvantitativt, for eksempel når det gjelder tiltakets innvirkning på samarbeid mellom tilsynsmyndighetene.

Tabell 2 Oversikt over alle tiltak rettet mot fritidsfartøy, tiltakenes estimerte effekt og målemetode

			Estimert sikkerhetseffekt			Andre effekter		Effekt målemetode	Andre effekter					Effekt målemetode			
ID	Innsatsområde	Tiltaksbeskrivelse		Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Samfunnseffekt		Hendelsesdata	Tilsyn og kontrolldata	Spørreskjema data	Evaluering	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema data	Evaluering
14	Kompetanse og sikker atferd ombord	Etatene i styringsgruppen støtter en reduksjon i promillegrensen på sjøen. Sjøfartsdirektoratet vil utarbeide et beslutningsgrunnlag som vurderer om en eventuell reduksjon i promillegrensen skal omfatte alle brukere av fritidsfartøy, eller om den bør begrenses til visse fartøytyper eller hastigheter.	...				▲	•	•				•				
15	Kompetanse og sikker atferd om bord	Etatene i styringsgruppen støtter en økning i bøtesatsene for overtredelser med fritidsfartøy, i tråd med den pågående revisjonen av disse som gjennomføres av Justis- og beredskapsdepartementet.	...						•				•				
4	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsutstyr	Sjøfartsdirektoratet vil anbefale revidering av småbåtloven, blant annet for å innføre krav til bruk av teknisk sikkerhetsutstyr som automatisk nødstopp og særlige krav til risikoutsatte fartøytyper som for eksempel utleiefartøy.	...					•							•		
7	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsutstyr	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å identifisere og implementere tiltak som kan bidra til tidlig varslings ved fall-til-sjø-hendelser, spesielt med tanke på personer som er alene om bord. Eksempler på tiltak kan være krav om tilgjengelig kommunikasjonsutstyr eller personlig nødpeilesender. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, forsikringsselskaper og utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger.	...					•	•				•				
9	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsutstyr	Fiskeridirektoratet vil i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet gjennomføre et prosjekt for å finne muligheter for å etterspørre personsikkerhet innenfor sitt handlingsrom. Eksempler: (1) ved registrering til hummerfiske skal det også opplyses om personsikkerhet, og (2) personsikkerhet implementert i fritidsfiskeappen. Andre myndigheter skal involveres der det er hensiktsmessig.	...					•									
13	Kompetanse og sikker atferd om bord	Sjøfartsdirektoratet vil vurdere behovet for et lavere innslagspunkt enn 50 knop for høyhastighetsbeviset.	...					•									

ID	Innsats område	Tiltaksbeskrivelse	Estimert sikkerhetseffekt			Andre effekter		Effekt målemetode	Andre effekter					Effekt målemetode			
			Arbeidsmiljø	Helse		Miljø	Samfunnseffekt		Hendelsesdata	Tilsyn og kontrolldata	Spørreskjema data	Evaluering	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema data	Evaluering
3	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsutstyr	Etatene i styringsgruppen anbefaler at det innføres et obligatorisk småbåtregister som beskrevet i Sjøfartsdirektoratets utredning. Sjøfartsdirektoratet vil ved en eventuell etablering av obligatorisk småbåtregister arbeide med å realisere sikkerhetsgevinster som beskrevet i utredningen.	...			▲	▲				•						
11	Utleiefartøy	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre videre vurderinger av arbeidsgruppens anbefalinger i utredning om sikkerhet ved utleie av fritidsfartøy i Norge (2021) og arbeide for å innføre utvalgte tiltak.	...					•									
6	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsutstyr	Som en videreføring av arbeidet med dødmannsknapp i 2020 vil Sjøfartsdirektoratet arbeide for å gjennomføre utredningens anbefalinger, blant annet ved å innføre krav om bruk av dødmannsknapp ved føring av fritidsfartøy der slikt utstyr er installert.	...					•									
16	Kompetanse og sikker atferd ombord	Politiet vil se på muligheten for at Kystvakten i samråd med politiet lettere skal kunne agere på situasjoner de observerer på sjøen. Eksempelvis promilletesting ved mistanke om beruset båtfører og pålegg ved manglende vestbruk, kompetansebevis og annen uønsket adferd på sjøen.	..					•	•								
8	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsutstyr	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å vurdere løsninger som fremmer effektiv selvberging på eldre fritidsfartøy uten krav om ombordstigningsanordning. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra utstyrsleverandører for å identifisere og vurdere mulige løsninger.	..					•									
5	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsutstyr	DSB vil i perioden gjennomføre risikobasert markedstilsyn rettet mot produktgruppen personlig verneutstyr, inkludert personlig flyteutstyr. Tiltaket er en del av DSBs kontinuerlige markedsovervåking.	..							•	•						

			Estimert sikkerhetseffekt			Andre effekter		Effekt målemetode	Andre effekter					Effekt målemetode			
ID	Innsats område	Tiltaksbeskrivelse		Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Samfunnseffekt		Hendelsesdata	Tilsyn og kontrolldata	Spørreskjema data	Evaluerings	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema data	Evaluerings
10	Utleiefartøy	DSB og Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre felles bransjerettet tilsyn mot tilbydere av forbrukertjenesten båttutleie.	..						•		•						
12	Kompetanse og sikker atferd ombord	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en evaluering av båtførerbeviset for å avdekke behov for endringer som kan øke sikkerheten. Dette inkluderer vurdering av om det bør stilles tilleggskrav om kompetanse for spesifikke aktiviteter. Evalueringen vil også vurdere om båtførerprøven bør ha en praktisk del.	..							•	•						
2	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsutstyr	Sjøfartsdirektoratet vil øke sin tilsynsaktivitet knyttet til CE-merking av fritidsfartøy, inkludert tilsyn, revisjon og veiledning av forhandlere, importører og produsenter, samt oppfølging av bekymringsmeldinger.	•						•								
17	Kunnskaps-utvikling	Sjøfartsdirektoratet vil fortsette arbeidet med Fritidsbåtplattformen og jobbe for at deltakende aktører forplikter seg til å dele og øke kvaliteten på data. Direktoratet vil utvikle løsninger som gjør at Fritidsbåtplattformen kan brukes som et verktøy for læring.	•								•						
1	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsutstyr	Kystverket vil følge opp veileder «En sikker havn», som ble sendt til kommunene i 2023.	•						•								

DEL 4



Oppfølging av tiltak

Fordi medvirkning er en av nullvisjonens og handlingsplanens grunnpilarer, er det viktig å sikre innsikt og åpenhet rundt hvordan innspill fra de mange som har deltatt i arbeidet, blir fulgt opp og iverksatt.

Sjøfartsdirektoratet vil derfor kontinuerlig oppdatere status for gjennomføringen av tiltak på sine nettsider. Tabell 1 og 2 over viser hvordan vi planlegger å måle effekten av tiltakene etter at de er iverksatt. Effekten av de enkelte tiltakene og overordnede indikatorer vil bli publisert på Sjøfartsdirektoratets nettsider, sdir.no.

I avsnittet om eksterne bidrag har vi lagt til rette for at organisasjoner og bedrifter frivillig kan melde inn tiltak de ønsker å gjennomføre i løpet av handlingsplanperioden. Hensikten med dette er å skape et felles løft for sikkerheten på sjøen. Selv om det er frivillig å bidra, forventes det at tiltakene er forankret i nullvisjonens fire grunnpilarer, og at aktørene forplikter seg til å styrke eller endre sin innsats.

Eksterne bidrag blir synliggjort under de innsatsområdene de tilhører. Det er også mulig å melde inn flere tiltak gjennom de halvårlige revisjonene av handlingsplanen. Oppdatert informasjon om dette vil være tilgjengelig på sdir.no. På den måten vil handlingsplanen være et levende dokument, selv om tiltakene fra den første utgaven forblir uendret.

For tiltakene som er formulert som prosjekter, samarbeid eller utredninger, er det ønskelig med en løpende dialog mellom myndighetene og næringen for å oppnå størst mulig sikkerhetseffekt.

Vi oppfordrer deg som leser dette, til å ta kontakt hvis du ønsker mer informasjon eller vil bidra til gjennomføringen av tiltak i handlingsplanen. Se kontaktinformasjon nederst i dokumentet.

DEL 5



Foto: Bjarne Hovland

Bidragstere

Følgende aktører har delt sine erfaringer og gitt innspill til utviklingen av handlingsplanen. Listen inkluderer organisasjoner og deltakere som meldte seg på innspillsmøter i løpet av 2024, samt enkeltaktører som har gitt innspill i andre sammenhenger.

330 skvadron/Redningshelikoptertjenesten	Mowi ASA
AQS AS	Navaria AS
AQUASHIP GROUP HOLDINGS AS	NHO Reiseliv
Arbeidstilsynet	NHO Sjøfart
Atlantic Offshore Management	Norboat
Av-og-til	Nordlaks Oppdrett
Bastø Fosen	Norfangst AS
Blått kompetansesenter nord	Norges Fiskarlag
Boa Management AS	Norges Padleforbund
Boreal Sjø AS	Norges Rederiforbund
Color Line Marine AS	Norges Seilforbund
Det Norske Maskinistforbund	Norseye AS
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)	Norsk Sjømannsforbund
Edda Wind Management A/S	Norsk Sjøoffisersforbund
Egil Kristoffersen & sønner AS	Norwind Offshore
Explore the Arctic	Nova Sea
Fiskebåt	NSK Shipping AS
Fiskeribladet	NÆRØYSUND AQUASERVICE AS
Fiskeridirektoratet	Oddvar Nes AS
Fjord1	Pelagisk Forening
Fjordgård Fiskeriselskap AS	Politidirektoratet
Flyte	Prestfjord AS
Fred. Olsen Windcarrier ASA	Redningsselskapet
Frøy Akvaservice AS	Remøy Shipping
Frøy AS	Safetec
Giske Havfiske	Salmar ASA
Hermes AS	Scale Aquaculture Group
Holmøy Maritime	SEA TANK CHARTERING AS
Hurtigruten	Siem Offshore AS
Håløy Havservice AS	Simon Møkster Shipping AS
Island Offshore Management AS	Sinkaberg-Hansen AS
Kollektivtrafikkforeningen	SINTEF Ocean
Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF)	Sjøfartsdirektoratet
Kystrederiene	Sjømat Norge
Kystverket	Solstad Offshore
Lerøy Aurora	Statens havarikommisjon
Lerøy Havfisk	Statens vegvesen
Magne Andersen	Tidewater
Marint Kompetansesenter	Torghatten AS
Mattilsynet	Utkilen AS
Moen Marin AS	Østensjø Rederi

Referanser

Basso, M., Haug, K., Abrahamoglu, S., & Fjose, S. (2024). *Maritim verdiskapingsrapport 2024*. Menon Economics. <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2024-13-Maritim-verdiskapingsrapport-2024.pdf>

Basso, M. N., & Helseth, A. (2021). *Den maritime næringens bidrag til offentlige inntekter og sysselsetting i distriktene*. Menon Economics. <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2021-75-Bidrag-til-offentlige-inntekter-og-sysselsetninger-i-distriktene.pdf>

DNV. (2020). Analyse av tilleggsrisiko forbundet med cruisetrafikk langs norskekysten utenfor sommersesongen. 11GOC4SB-1, Rev. 2

DNV. (2023). *Årsaksanalyse av grunnstøtinger og kollisjoner i norsk farvann: Sjøsikkerhetsanalysen 2022*. 2022-1236, Rev. 0

Fiskeridirektoratet. (n.d.-a). *Bakgrunnen for FangstID-prosjektet*. Fiskeridirektoratet. Hentet: 14.10.24. <https://www.fiskeridir.no/Yrkesfiske/fangstid/bakgrunnen-for-prosjektet>

Grønnevik, M. & Oskarson, E. S. (2020). *FNs Bærekraftsmål: Teksten til alle mål og delmål* [PDF]. FN-Sambandet. <https://fn.no/download/last-ned-grafikk>

Gjertsen, F., Ohm, E., Kamaleri, Y.B., Alver, K., Tornes, R.A., & Torheim, L.E. (2024). *Tiltak for å forebygge drukning: En kunnskapsoppsummering*. Rapport 2024. Oslo. Folkehelseinstituttet, 2024.

Hem, K., Dahl, Ø., Rohde, T., & Øren, A. (2016). *Kostnader ved arbeidsrelaterte sykdommer og skader* (SINTEF Teknologi og samfunn, Ed.). <https://www.sintef.no/globalassets/sintef-teknologi-og-samfunn/rapporter-sintef-ts/rapport-a27430-kostnader-ved-arbeidsrelaterte-sykdommer-og-skader.pdf>

Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) m.fl. (2023). *Båtlivsundersøkelsen* (Opinion AS, Ed.). https://www.knbf.no/wp-content/uploads/2023/03/Nasjonal_rapport_Batlivundersokelsen_2023.pdf

Løft blikket. (2021). Hva skjer når man krasjer i 20 knop? Løft blikket. Hentet 29. November 2024 fra <https://www.loftblikket.no/hva-skjer-nar-man-krasjer-i-20-knop/>

Maritim Karriere. (n.d.). Til foreldre: *Om maritim næring*. Maritim Karriere. <https://maritimkarriere.no/foreldre>

McGuinness, E., Aasjord, H. L., Utne, I. B. & Holmen, I.M. (2013). Fatalities in the Norwegian fishing fleet 1990-2011. *Safety Science*, 2013/57, 335-351. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2013.03.009>

Moen, T. (2024, 2. september). Rekordhøyt eksportoverskudd. Statistisk sentralbyrå. <https://www.ssb.no/utenriksokonomi/utenrikshandel/statistikk/utanrikshandel-med-tenester/artikler/rekordhoyt-eksportoverskudd>

Pitman, S.S., Wright, M., & Hocken, R. (2019). An analysis of lifejacket wear, environmental factors, and casualty activity on marine accident fatality rates. *Safety Science*. 2019/111, 234-242. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2018.07.016>

Regjeringen. (2021, 14. oktober). *Maritim næring*. Nærings- og fiskeridepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/maritim-naring/ny-temaside/forste-kolonne/maritime-naringer/id2589227/>

Riksrevisjonen (2023). *Sjøfartsdirektoratets arbeid med å fremme gode arbeids- og levevilkår for å forebygge ulykker til sjøs*. Dokument 3:9 (2022–2023)

Sjøfartsdirektoratet. (2019). *Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker 2019-2023*. https://www.sdir.no/contentassets/482b5c961e8d4f2db8b97b7c78ad7c6b/nasjonal_handlingsplan_mot_fritidsbatulykker.pdf

Sjøfartsdirektoratet (2020). *Utredning om automatisk nødstop for fritidsfartøy*. Utredning – juli 2020.

Sjøfartsdirektoratet (2021). *Sikkerhet ved utleie av fritidsfartøy i Norge*. Utredning – 2021

Sjøfartsdirektoratet. (2023a). Spørreundersøkelsen maritim sikkerhet 2023. Sdir.no. <https://www.sdir.no/ulykker-risiko-og-sikkerhet/sporreundersokelsen-maritim-sikkerhet/sporreundersokelsen-maritim-sikkerhet-2023/>

Sjøfartsdirektoratet. (2023b, 14. september). *Utredning om obligatorisk småbåtregister overlevert*. Sdir.no. <https://www.sdir.no/nyheter/utredning-om-obligatorisk-smabatregister-overlevert/>

Sjøfartsdirektoratet (2024). *Ulykkesstatistikk for fritidsfartøy*. Hentet fra Sdir.no 26. november 2024.

Sjøfartsdirektoratet. (n.d.). *Veileder til verne- og miljøkurs*. <https://www.sdir.no/contentassets/d15e3c5b47d14b4a8ce71a5ccdc465d/veileder-til-verne--og-miljokurs-brosjyre.pdf>

SHK (2019a). Statens havarikommisjon for transport. Kartlegging av fritidsbåtulykker. Del A. Ulykker med omkomne 2018. Rapport sjø 2019/2. Lillestrøm: Statens havarikommisjon for transport.

SHK (2019b). Statens havarikommisjon for transport. Kartlegging av fritidsbåtulykker. Del B. Historiske ulykker 2008-2017. Rapport sjø 2019/2. Lillestrøm: Statens havarikommisjon for transport.

UNCTAD. (2020). *Review of maritime transport 2020 (RMT2020)*. United Nations Conference on Trade and Development. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf

Kontaktinformasjon for henvendelser

Sjøfartsdirektoratet

Smedasundet 50A
5528 Haugesund

post@sdir.no
52 74 50 00

