

# RAPPORT

Sjø 2019/02



## KARTLEGGING AV FRITIDSBÅTULYKKER HOVEDRAPPORT

 This report is also available in English

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre sjøsikkerheten. Formålet med en sikkerhetsundersøkelse er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten, og offentliggjøre en rapport med eventuelle sikkerhetstilrådinge. Kommisjonen skal ikke vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sjøsikkerhetsarbeid skal unngås.

ISSN 1894-5937 (digital utgave)

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten § 473 jf. forskrift 11. januar 2008 nr. 30 om fastsetting av undersøkelsesmyndighet etter sjøloven § 473.

Foto av vestlandsferje: Bente Amandussen

**INNHOLDSFORTEGNELSE**

SAMMENDRAG.....	4
1.    INNLEDNING.....	6
1.1    Begrunnelse for iverksetting av kartleggingsarbeidet.....	6
1.2    Beskrivelse av hovedoppgavene .....	8
2.    HOVEDKONKLUSJON .....	9
2.1    Utvikling av fritidsbåtulykker og ulykkestyper siste ti år.....	9
2.2    Omkomne.....	10
2.3    Kantrings- og fall over bord ulykker .....	12
2.4    Utleie av båt til turister .....	14
2.5    Grunnstøtinger og kollisjoner .....	14
2.6    Fall i sjøen mellom fortøyd båt og brygge.....	15
3.    VIDERE ARBEID .....	16
4.    SIKKERHETSTILRÅDINGER .....	16
REFERANSER .....	18
VEDLEGG.....	19

Dersom ikke annet er oppgitt, er alle tabeller og grafer laget av SHT.

## SAMMENDRAG

Båtlivet favner mennesker i alle aldre og i alle lag av samfunnet. Nærmere 2,3 millioner nordmenn er årlig på sjøen i en fritidsbåt. Det er mer enn 900 000 fritidsbåter i Norge. Manglende kunnskap har gjort det vanskelig for myndigheter, interesseorganisasjoner og fritidsbåtkbrukere å vurdere hvilke tiltak som effektivt og målrettet vil kunne forebygge fritidsbåtulykker.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har kartlagt ulykker med fritidsbåter i Norge.

Arbeidet har bestått av to hovedoppgaver. Den første har vært å innhente relevant og tilgjengelig informasjon om alle fritidsbåtulykker i 2018 der noen har omkommet. Den andre oppgaven har vært å innhente historiske opplysninger om fritidsbåtulykker, også der det ikke er omkomne. Hovedfunnene er gjengitt i kapittel 2. Resultatene blir i sin helhet presentert i to delrapporter.

Kartleggingen gir en mer omfattende fremstilling av nyansene og omstendighetene til fritidsbåtulykker enn det som tidligere har blitt gjort i Norge. SHT mener resultatene fra kartleggingen gir myndigheter og andre organisasjoner et bedre kunnskapsgrunnlag for å vurdere hvilke tiltak som kan styrke sikkerheten til sjøs. Samtidig gir det kunnskap om hvilke type ulykker som i fremtiden bør undersøkes av SHT.

Totalt antall fritidsbåtulykker viser en økende trend over tiårsperioden 2008-2017. Det er ulykker med motorbåter som i størst grad bidrar til den totale økningen. Det har blitt flere fremdriftshavari (motorstopp o.l.) og grunnstøtinger for denne fartøystypen, som igjen kan ha en sammenheng med at det har blitt flere motorbåter.

Over den samme tiårsperioden var det 367 omkomne. Resultatene viser en noe nedadgående trend.

I 2018 omkom 23 personer i fritidsbåtulykker. Tre personer fikk alvorlige skader. Totalt var 44 personer involvert i 22 fritidsbåtulykker der en eller flere omkom. Dette var færre enn tidligere år. Forskjellen i tallene kan skyldes noe unøyaktigheter i tidligere år om en hendelse blir ansett som en fritidsbåtulykke eller ikke.

Halvparten av de omkomne i 2018 druknet etter at båten hadde kantret eller etter at de hadde falt over bord. I de fleste tilfeller tok det lang tid, mer enn 45 minutter, før andre var klar over at de var i nød. Nedkjøling har sannsynligvis bidratt til at de omkom. Med medisinsk behandling er det mulighet for å gjenopplive nedkjølte personer, men det forutsetter at de har hatt frie luftveier under nedkjølingen. Umiddelbar varsling om nød og posisjon, i kombinasjon med bruk av riktig tilpasset redningsvest og påkledning som forsinker nedkjøling, kan bidra til at personer overlever etter å ha falt i sjøen. Disse type ulykkene førte også oftest til omkomne de ti foregående årene.

Hver fjerde forulykkede i 2018 var utenlandsk turist som hadde leid båt. Ved å sammenligne resultatene fra denne kartleggingen med tidligere undersøkelser og tilsynsrapport av DSB stiller SHT spørsmål om utleie av fritidsbåt i tilstrekkelig grad gjøres på en forsvarlig måte som ivaretar sikkerheten til leietakerne. Over de ti foregående årene var andelen forulykkede utlendinger noe lavere enn i 2018.

Grunnstøtinger og kollisjoner får mye oppmerksomhet, men kan skygge for at 80 % av de forulykkede i 2018 omkom under andre forhold. Hver femte forulykkede i 2018 omkom etter at båten gikk på grunn eller kolliderte. Ulykkene kjennetegnes ved tre faktorer; høy fart, moderat til tydelig ruspåvirkning, og tussmørke. For å kunne iverksette målrettede tiltak mener SHT det er nødvendig med mer kunnskap om hvorfor folk fører båt når de er moderat til tydelig ruspåvirket. Over de ti foregående årene viser resultatene at grunnstøtinger, kollisjoner og kontaktskader oppstår

hyppig, men kun en mindre andel av disse medførte død. De forulykkede i disse ulykkene var hovedsakelig yngre enn for andre typer ulykker.

Hver femte forulykkede i 2018 omkom etter at personen falt i sjøen mellom fortøyd båt og flytebrygge. De fleste personene hadde tydelig ruspåvirkning som kan ha bidratt til at de falt i sjøen, begrenset mulighet til å varsle om situasjonen og begrenset mulighet til å redde seg selv. De brukte hovedsakelig ikke flytemiddel. Usikkerhetene i datamateriale fra de foregående årene gjør at de ikke kan brukes til å beskrive en trend for denne type ulykke.

Kartleggingen har avdekket at det er mulig for Sjøfartsdirektoratet å forbedre grunnlaget for årlig statistikkføring av fritidsbåtulykker med omkomne. Dette forutsetter forbedring av metoden, at omkomne blir obdusert, mer detaljert informasjon må innhentes, slik som fra hovedredningsentralene og politiet, samt at mer ressurser brukes på analysearbeid. Dette vil gjøre at statistikken bedre får frem at forskjellige typer ulykker har forskjellige problemstillinger.

Kartleggingen har også avdekket at det er mulig å ta i bruk og kombinere flere kilder for en mer helhetlig oversikt over hvor mange fritidsbåtulykker og alvorlige hendelser det er i Norge hvert år. Dette kan brukes til å sammenligne trender over år og bidra til mer målrettede tiltak for å styrke sjøsikkerheten.

Det gis ingen sikkerhetstilråding i forbindelse med dette kartleggingsarbeidet.

# 1. INNLEDNING

I 2018 har SHT kartlagt ulykker med fritidsbåter i Norge. Målet har vært å gi myndigheter og andre organisasjoner bedre grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som kan styrke sikkerheten til sjøs. Samtidig vil det gi grunnlag for beslutning om hvilke type ulykker som i fremtiden bør undersøkes av SHT.

Følgende vil gi en begrunnelse for hvorfor SHT besluttet å iverksette dette arbeidet og en beskrivelse av hovedoppgavene.

## 1.1 Begrunnelse for iverksetting av kartleggingsarbeidet

Båtlivet favner mennesker i alle aldre og i alle lag av samfunnet. Nærmere 2,3 millioner nordmenn har vært på sjøen i en fritidsbåt i løpet av 2017, de aller fleste på mer enn en tur. Siden slutten av 1970-tallet har antallet båter nærmest doblet seg og teller i dag mer enn 900 000 fritidsbåter<sup>1</sup> (Prop. 51 L (2014–2015)), (KNBF, 2018).

I samme tidsrom er antall omkomne i fritidsbåtulykker blitt mer enn halvert, fra nesten 90 personer per år til i dag å ligge rett i overkant av 30<sup>2</sup> (Prop. 51 L (2014–2015)). Det har ikke vært vesentlig reduksjon av antall omkomne de siste 25 årene (Arbeidsgruppe for å utrede sikkerhet ved bruk av fritidsbåt, 2012) og (Sjøfartsdirektoratet, 2018).

I Nasjonal transportplan 2018–2029 (Meld. St. 33 (2016–2017)) er et av satsingsområdene til regjeringen å styrke det forebyggende arbeidet mot fritidsflåten. I kapittel 10.5 i stortingsmeldingen fremgår det at ulykkestallene knyttet til bruk av fritidsbåter anses å være for høye. I tråd med nullvisjonen, vil regjeringen redusere risikoer forbundet med bruk av fritidsbåter. De vil vurdere ulike tiltak på bakgrunn av hvilken risikoreducerende effekt disse vil ha og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Regjeringen vil at styrking av kunnskapen om fritidsbåtulykker, herunder årsakene til slike ulykker, skal vektlegges. Bevilgningene til Statens havarikommisjon for transport har blitt økt slik at disse også kan benyttes til undersøkelse av fritidsbåtulykker.

I rapportene Skadebildet i Norge (Myklestad, et al., 2014) og (Ohm, Madsen, & Alver, 2019) fra Folkehelseinstituttet fremheves det at selv om det har vært en betydelig nedgang i ulykkedødsfall de siste 40 årene, er personskader som følge av ulykker fremdeles en stor utfordring for folkehelsen. Ulykker forårsaker alvorlige konsekvenser for den enkelte og for samfunnet. For personer under 45 år er ulykker den viktigste årsaken til dødsfall. Om lag 540 000 personer skades<sup>3</sup> i Norge hvert år. Det inntreffer om lag 2 500 voldsomme dødsfall hvert år i Norge. Tre av fire av disse var ulykker, mens de resterende i all hovedsak var selvdrap. Årlig behandler spesialhelsetjenesten i overkant av 300 000 pasienter med skade (Ohm, Madsen, & Alver, 2019). Rapportene fremhever at det er store kunnskapshull i skadebildet. Selv om enkelte sektorer har egne registre med skadeopplysninger, er registreringene ofte mangelfulle og kvaliteten for dårlig. Folkehelseinstituttet og de andre bidragsyterne mener det er mulig med bedre forebygging av skader og dødsfall, og at dette vil kunne gi en solid helsegevinst i befolkningen. Pålitelig statistikkgrunnlag vil være en bærebjelke i det videre arbeidet og

---

<sup>1</sup> Med fritidsbåt menes i rapporten alle fartøy under 24 meter som blir brukt utenfor næringsvirksomhet. Dette inkluderer kano, kajakk, robåt, vannskuter, små og store motor- og seilbåter.

<sup>2</sup> Antall omkomne inkluderer ikke badeulykker, sykdom, eller selvmord.

<sup>3</sup> Ulykkeskader, voldsskader og selvpåførte skader.

danne basis for kunnskap om skader og ulykker. Oppdatert kunnskap er nødvendig for å kunne planlegge det forebyggende folkehelsearbeidet.

Sjøfartsdirektoratet har siden 1981 ført statistikk over omkomne i fritidsbåt. Per utgangen av 2017 omhandler statistikken antall omkomne, type ulykke, type båt, type farvann, nasjonalitet, alder og kjønn. Statistikken beskriver om det ble brukt flyteutstyr, men ikke hva slags type flyteutstyr. Det føres også statistikk over om føreren var ruspåvirket, men ikke hvor mye og hva slags type ruspåvirkning. For grunnstøtinger og kollisjoner fremkommer ikke antatt hastighet på ulykkestidspunktet. Informasjonen har vært innhentet som en kombinasjon av mediesøk og rapportering fra politiet. Siden høsten 2017 har Sjøfartsdirektoratet forbedret rapporteringsskjemaet og har styrket oppfølgingen av politiets innrapportering. SHT mener at dette vil forbedre grunnlaget for statistikken, men selv med disse forbedringene vil informasjon om omstendighetene og årsakene til ulykkene være begrenset.

Det føres ingen samlet oversikt over omfanget av fritidsbåtulykker i Norge gjennom året. Hovedredningssentralene (HRS) samordner og leder søk- og redningstjenesten<sup>4</sup> og loggfører operasjonene. Redningsselskapet (RS) loggfører hvor mange liv de redder, hvor mange personer de har assistert, hvor mange fartøy de har berget og slept, og hvor mange oppdrag de totalt har utført. Hverken statistikken til HRS eller RS har tidligere vært spesifikk om hendelsene var i forbindelse med bruk av fritidsbåt, om det var ulykker eller umiddelbar fare for ulykker. SHT kjenner ikke til at informasjonen fra disse to kildene tidligere har blitt slått sammen.

Statistikk over hvor mange som blir behandlet i spesialhelsetjenesten for skader skiller ikke på om skaden oppstod ved bruk av fritidsbåt eller om den skyldes andre fritidsaktiviteter (Myklestad, et al., 2014). Det finnes heller ikke tilgjengelig statistikk over fritidsskader (inkludert bruk av fritidsbåt) som behandles i primærhelsetjenesten.

Redningsselskapet fører statistikk over drukninger i Norge. De siste årene har det vært omkring hundre drukninger i året (Redningsselskapet, 2019). Disse tallene inkluderer alle typer ulykker der noen har druknet, og 72 % av drukningene er ikke i relatert til bruk av fritidsbåt (Ohm, Madsen, & Alver, 2019). Halvparten av drukningene oppstår etter fall fra land/brygge i elv, sjø eller vann. Statistikken inkluderer også bil som havner i sjøen/vannet og ulykker som skjer under bading og dykking, osv. Statistikken er ikke begrenset til fritidsaktiviteter, men inkluderer også drukningsulykker som oppstår under næringsaktivitet, slik som fall over bord fra fiskefartøy.

Nærings- og handelsdepartementet satte i 2011 ned en arbeidsgruppe som vurderte sikkerheten ved bruk av fritidsbåt i et bredt perspektiv, og kom med forslag til tiltak som ville øke sikkerheten (Arbeidsgruppe for å utrede sikkerhet ved bruk av fritidsbåt, 2012). Rapporten sammenligner antall omkomne i Norge med andre land i Norden og med USA. Estimaten viser at Norge har den laveste risikoen for å omkomme i fritidsbåtulykker relativt til antall fritidsbåter i landet. Undersøkelser av ulykker i USA vurderes som gode, men overføringsverdien til norske forhold anses som begrenset. Undersøkelser utført i

---

<sup>4</sup> Den offentlige redningstjenesten er organisert som et samvirke mellom en rekke offentlige etater, private og frivillige organisasjoner. Den øverste operative samordning og ledelse av redningstjenesten tilligger de to hovedredningssentralene. I tillegg er det 12 lokale redningssentraler (LRS), som tilsvarer antallet politidistrikter (herunder Sysselmannen på Svalbard).

Sverige, Finland og Danmark anses for å ha noe større overføringsverdi til norske forhold.

Transportøkonomisk institutt har estimert ulykkesrisiko for personskade ved bruk av fritidsbåt (Bjørnskau & Amundsen, 2017). Beregningene var basert på en spørreundersøkelse til personer som hadde båten sin registrert i Småbåtregisteret. Rapporten beskriver at risikoen for å bli utsatt for en personskadeulykke med fritidsbåt var høyere enn risikoen for en personskadeulykke med personbil. Det var større risiko for å bli utsatt for en personskadeulykke med sykkel og MC enn med fritidsbåt.

Oppsummert vil det si at det har vært begrenset informasjon om fritidsbåtulykker med omkomne. En helhetlig oversikt over hvor mange fritidsbåtulykker det er i Norge i året har ikke vært tilgjengelig. Denne manglende kunnskapen har gjort det vanskelig for myndigheter, interesseorganisasjoner og fritidsbåtbrukere å vurdere hvilke tiltak som effektivt og målrettet vil kunne forebygge fritidsbåtulykker.

Med hjemmel i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) kan ulykker med fritidsbåt undersøkes av SHT. SHT er uavhengig og selvstendig i undersøkelsesarbeidet og kan selv bestemme omfang og hvordan undersøkelsene gjennomføres. Ved at enhver har opplysningsplikt om informasjon relevant for ulykken samtidig som SHT har taushetsplikt er mandatet unikt og komplementært til annet sikkerhetsarbeid av andre myndighetsaktører, private og interesseorganisasjoner.

## 1.2 Beskrivelse av hovedoppgavene

Kartleggingen har bestått av to hovedoppgaver:

- 1) Innhente og analysere relevant og tilgjengelig informasjon om alle fritidsbåtulykker med omkomne i 2018 (Statens havarikommisjon for transport, 2019, A).
- 2) Innhente og analysere historiske opplysninger om fritidsbåtulykker, også der det ikke er omkomne, for tidsrommet 2008–2017 (Statens havarikommisjon for transport, 2019, B).

Da de to hovedoppgavene har vært vesentlig forskjellige presenteres tilnærmingen, metode, analyse og resultater i hver sin delrapport. Kapittel 2 oppsummerer konklusjonene fra hovedoppgavene. En oversikt over regelverk som er relevant for fritidsbåt og bruk av denne er vist i vedlegg A.

For fritidsbåtulykkene der noen har omkommet, eller er savnet og antatt omkommet, har SHT samlet inn informasjon. Hovedkildene til informasjonen har vært politiets dokumenter i saken og rapportene fra hovedredningssentralene og Redningsselskapet. SHT har ikke undersøkt ulykkesstedet eller intervjuet involverte eller pårørende.

I arbeidet med å lage en helhetlig oversikt over omfanget av fritidsbåtulykker i Norge, innhentet SHT historiske opplysninger siste ti år fra hovedredningssentralene, Redningsselskapet og supplerende kilder.

Kartleggingen var geografisk avgrenset til norsk territorialfarvann langs det norske fastlandet, samt innsjøer, elver o.l. I tillegg kommer territorialfarvannet rundt Svalbard.

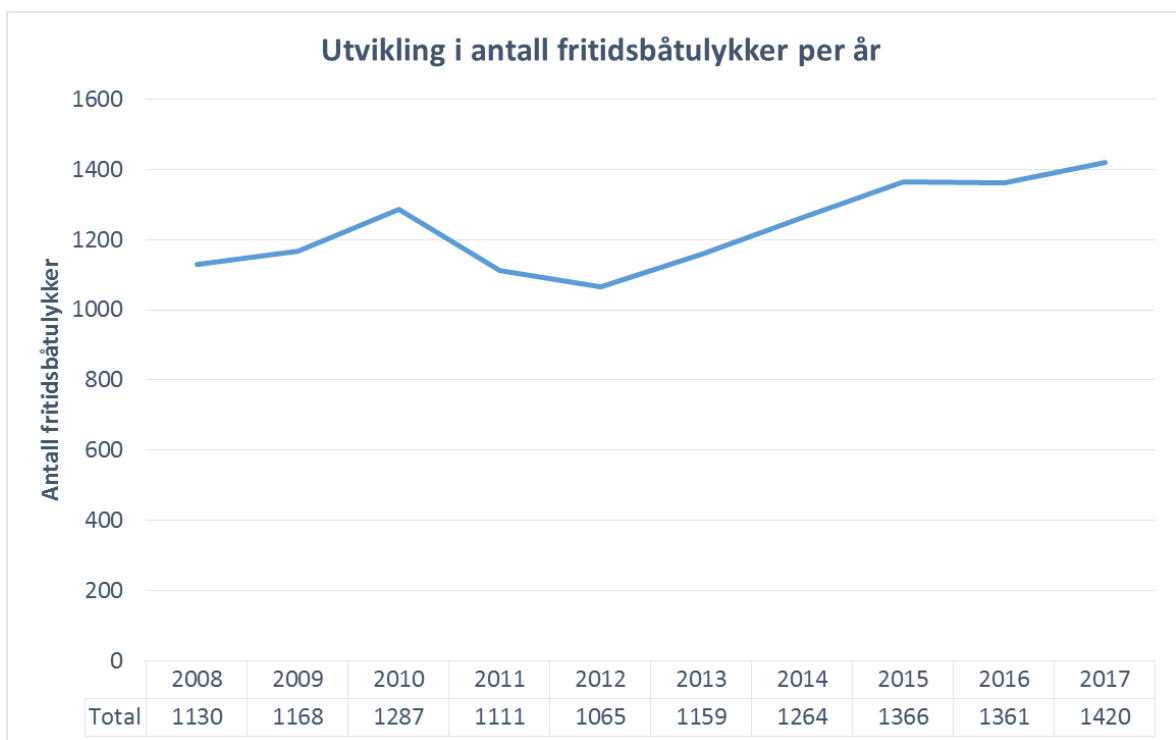


## 2. HOVEDKONKLUSJON

### 2.1 Utvikling av fritidsbåtulykker og ulykkestyper siste ti år

Det var registrert omtrent 1 200 fritidsbåtulykker/-hendelser i gjennomsnitt per år for tidsperioden 2008–2017. Dette var alle type fritidsbåtulykker, både med og uten omkomne. Totalt antall fritidsbåtulykker viser en økende trend over tiårsperioden, se figur 1. Resultatene viser at det er motorbåter som dominerer ulykkesbildet, etterfulgt av seilbåt. Kajakk/kano, vannskuter og brett/kite viser også en økende trend i antall ulykker, selv om antall ulykker er betydelig mindre enn for motorbåt og seilbåt.

Det er ulykker med motorbåter som i størst grad bidrar til den totale økningen i antall ulykker. Det har blitt flere fremdriftshavari (motorstopp, tekniske problemer, tau i propell, tom for drivstoff o.l.) og grunnstøtinger for denne fartøystypen, som igjen kan ha en sammenheng med at det har blitt flere motorbåter.



Figur 1: Utvikling i antall fritidsbåter per år.

Fremdriftshavari og grunnstøting er ulykkestypene som var registrert hyppigst for fritidsbåtulykker i Norge, og utgjør til sammen ca. 70 % av ulykkene.

Selv om fremdriftshavari dominerer i antall ulykker totalt, er det få av disse som resulterer i at noen omkommer. Fremdriftshavari kan utvikle seg til kritiske hendelser, ved at båtene for eksempel driver på land, hvis det ikke mottas assistanse. Fra datasettet er det lite informasjon om årsakene til fremdriftsproblemene.

Det er registrert 367 omkomne i perioden 2008-2017. Resultatene viser en noe nedadgående trend.

Kantring/forlis og person over bord som fører til dødsfall er registrert hovedsakelig fra fartøystype motorbåt eller kajakk/kano.

De fleste ulykkene med omkomne inntreffer med motorbåt, bortsett fra fall ved kai/brygge hvor det i de fleste tilfellene ikke er angitt informasjon om fartøy. Resultatene viser også at det har vært en del ulykker som har ført til dødsfall med kajakk/kano i tillegg til jolle, robåt og seilbåt. Av ulykkene med motorbåt hvor størrelsen er oppgitt er det ca. 3/4 som er mindre enn 26 fot. Dette tyder på at flest dødsulykker inntreffer med mindre fartøy, dvs. fartøy mindre enn 26 fot.

## 2.2 Omkomne

### 2.2.1 Omkomne i 2018

I 2018 omkom 23 personer i fritidsbåtulykker. Tre personer fikk alvorlige skader. Totalt var 44 personer involvert i 22 fritidsbåtulykker der en eller flere omkom.



Figur 2: Oversikt over hvor ulykkene med omkomne i 2018 skjedde. Kart: Kystinfo, Kystverket. Illustrasjon: SHT

## 2.2.2 Utvikling siste ti år

Sammenlignet med tidligere år var det færre omkomne i 2018, se figur 3.

Forskjellen i tallene kan skyldes noe unøyaktigheter i tidligere år om en hendelse blir ansett som en fritidsbåtulykke eller ikke. Ved å innhente mer informasjon om hendelsene, slik som informasjon fra Skipsregisteret, politiet, hovedredningssentralene og andre involvert i søk- og redningsoperasjonen, kan avklaringen om hvordan hendelsen skal registreres kunne forbedres.



Figur 3: Antall omkomne 2008–2017.

Ved å sammenligne ulykkene i 2018 med det historiske datasettet, se tabell 1, er det lite samsvar i den prosentvise fordelingen av type ulykker. Dette kan delvis forklares med at det forventes variasjon i type dødsulykker fra år til år og delvis unøyaktigheter i informasjonen i de historiske dataene. Tallene viser at flest omkommer når personene faller i sjøen ved at båten kantrer eller personene faller over bord. Det er færre som omkommer etter at båten gikk på grunn, kolliderte med en annen båt eller med brygge o.l.

De historiske dataene viser at det er flest ulykker på grunn av problemer med motor og styring (fremdriftshavari), men disse fører sjelden til at noen omkommer. Det er også mange ulykker med grunnstøtinger, men det er i relativt få av disse noen omkommer.

Tabell 1: Prosentvis fordeling av omkomne av totalt antall omkomne.

Type ulykke	Omkomne 2018 <sup>5</sup> [%]	Omkomne 2008–2017 [%]
<b>Kantring</b>	30 (33)	23 <sup>6</sup>
<b>Person over bord</b>	17 (19)	45
<b>Fall i sjøen mellom båt og brygge/kai</b>	17 (19)	8
<b>Grunnstøting</b>	9 (10)	10
<b>Kollisjon</b>	9 (10)	4
<b>Illebefinnende</b>	4 (5)	0
<b>Brann</b>	4 (0)	1
<b>Savnet</b>	4 (5)	0
<b>Annet/ukjent</b>	4 (0)	2
<b>Fremdriftshavari</b>	0 (0)	3
<b>Vanninntrenging</b>	0 (0)	3
<b>Kontaktskade</b>	0 (0)	1
<b>Personskade</b>	0 (0)	0

## 2.3 Kantrings- og fall over bord ulykker

### 2.3.1 Omkomne i 2018

Halvparten av de omkomne (11 av 21<sup>7</sup>) i 2018 druknet etter at båten hadde kantret eller etter at de hadde falt over bord.

Kantringsulykkene var med små båter mens de hovedsakelig var underveis (motorbåt, jolle, robåt, kano, kajakk og padlebrett). Båtenes hastighet var mindre enn 10 knop. Motorbåten, jollen og robåten hadde lavt fribord som ikke oppfylte dagens krav til standard, og båtens vind- og sjøbegrensinger var ikke kjent. Halvparten av ulykkene var med uerfarne utlendinger som hadde lånt eller leid båten, den andre halvparten var med erfarne norske og utenlandske båtbrukere. De forulykkede var antageligvis ikke ruspåvirket.

For fall over bord ulykker var det voksne menn, de fleste utenlandske, som falt over bord mens motorbåten eller seilbåten hovedsakelig var underveis. De forulykkede var

<sup>5</sup> To ulykker med omkomne i 2018 inngår ikke i kartleggingen da SHT ikke hadde tilstrekkelig informasjon om disse. Tallene i parentes viser prosentvis fordeling av de ulykkene som har blitt analysert.

<sup>6</sup> Kantring og forlis.

<sup>7</sup> Da det ikke var tilstrekkelig med informasjon er to av ulykkene ikke med i analysegrunnet.

antageligvis ikke ruspåvirket, med ett unntak. Ulykkene oppstod i trangt kystfarvann. SHT ser ingen fellestrekk for hvorfor de falt over bord.

For både kantrings- og fall over bord ulykkene tok det i de fleste tilfeller lang tid, mer enn 45 minutter, før andre var klar over at de var i nød. De fikk som oftest ikke varslet andre om at de var i nød med mobiltelefon, og hadde hovedsakelig ikke andre varslingsmåter tilgjengelig, slik som fløyte, nødbluss håndholdt VHF, personlig nødpeilesender eller AIS sender med varslingsmulighet.

Nærmeste avstand til land, øy eller holme var 100–600 meter. Vanntemperaturen var 6–16 °C. Personene var kledd for å være om bord i båten, men ikke for å ligge i sjøen.

Forutsatt at de forulykkede beholdt flyteevnen og frie luftveier i den første fasen etter å ha falt i sjøen/vannet, er det sannsynlig at nedkjøling bidro til at de druknet. For de personene som brukte flytemiddel var disse ikke riktig tilpasset eller var av en slik type at de ikke sørget for frie luftveier da personen kan ha mistet bevisstheten eller på annen måte ikke var i stand til å ta vare på seg selv.

Med medisinsk behandling er det mulighet for å gjenopplive nedkjølte personer. Dersom en pasient har hatt frie luftveier under nedkjøling til hypoterm hjertestans er det større mulighet for vellykket gjenoppliving.

Per i dag er bruk av redningsvest, og at denne er riktig tilpasset og skrittstropp festet, den av flytemidlene som sørger for frie luftveier også hvis personen mister bevisstheten eller på andre måter ikke lenger er i stand til å ta vare på seg selv.

Umiddelbar varsling om nød og posisjon, i kombinasjon med bruk av riktig tilpasset redningsvest og påkledning som forsinker nedkjøling, kan bidra til at personer overlever etter å ha falt i sjøen.

Det finnes i dag forskjellige løsninger for effektiv varsel om nød som også oppgir posisjon, samt påkledning som forsinker nedkjøling.

### 2.3.2 Utvikling siste ti år

Resultatene viser at 68 % av alle forulykkede over de siste ti årene (2008–2017) omkom som følge av kantring og fall over bord ulykker. Disse type ulykkene fører oftest til ulykker med omkomne.

Kantring og forlis utgjorde 5 % av alle fritidsbåtulykkene, mens 23 % av alle som forulykket var ved kantring/forlis. Selv om kantringer og forlis skjer sjeldent vil konsekvensene oftere være at noen omkommer.

Tilsvarende observeres for ulykker der personen falt over bord. Over de siste ti årene utgjorde denne type ulykke 3 % av alle fritidsbåtulykkene, mens 45 % av alle forulykkede omkom når personen falt over bord. Person over bord var blant de ulykkene som oftest oppstår om natten (16 % av ulykkene om natten). Selv om denne type ulykke skjer sjeldent vil disse ofte føre til at noen omkommer.

Datagrunnlaget om de historiske ulykkene har ikke tilstrekkelig informasjon til å beskrive hva som var medvirkende til kantringene og fall over bord ulykkene, eller omfang av bruk av flytemiddel eller hvilken effekt disse har hatt.

## **2.4 Utleie av båt til turister**

### **2.4.1 Omkomne i 2018**

Hver fjerde forulykkede (5 av 21) i 2018 var utenlandsk turist som hadde leid båt. Disse omkom etter at båten kantret eller personen falt over bord.

Turistene hadde ingen eller liten erfaring med denne type båt i dette farvannet og denne type vær- og sjøforhold.

I kantringsulykkene var vær- og sjøforhold krevende for uerfarne brukere av henholdsvis kano, kajakk og motorbåt.

Ved å sammenligne resultatene fra denne kartleggingen med tidligere undersøkelse og tilsynsrapport av DSB stiller SHT spørsmål om utleie av fritidsbåt i tilstrekkelig grad gjøres på en forsvarlig måte som ivaretar sikkerheten til leietakerne.

### **2.4.2 Utvikling siste ti år**

I 14 % av ulykkene med omkomne de siste fem årene (2013–2017) var det registrert utleie eller (fiske-) turisme. Dette er lavere enn den prosentvise andelen for 2018. Antallet er såpass lavt at tallene ikke kan brukes til å anslå noen trend.

Over de siste ti årene (2008–2017) var 15 % av de som omkom utlendinger. Tallgrunnlaget beskriver ikke om utlendingene var fastboende eller turister. Andelen var lavere enn for 2018.

## **2.5 Grunnstøtinger og kollisjoner**

### **2.5.1 Omkomne i 2018**

Grunnstøtinger og kollisjoner får mye oppmerksomhet i diskusjonene om å bedre sjøsikkerheten, men kan skygge for at 80 % av de forulykkede i 2018 omkom under andre forhold.

Hver femte forulykkede (4 av 21) i 2018 omkom etter at båten gikk på grunn eller kolliderte.

Grunnstøtingene og kollisjonene kjennetegnes ved tre faktorer; høy fart, moderat til tydelig ruspåvirkning, og tussemørke. Ferdighetssvekkelsene fra ruspåvirkningen kan ha bidratt til at ulykkene oppstod. Lysforholdene og manglende lanterneføring gjorde det vanskeligere å forutse farene i tussemørket. Ulykkene har kommet uforvarende på personene.

Ulykkene skjedde med motorbåter og vannskutere. Båtenes hastighet var som regel høyere enn 20 knop. I to av tilfellene antas det at hastigheten var høyere enn 30 knop. Det var hovedsakelig ingen fartsbegrensninger for farvannet. I det ene unntaket var farten betydelig høyere enn den kommunale fartsbegrensningen som gjaldt for sommeren. De høye hastighetene påførte skader på personene. I to av tilfellene var skadene så store at de var dødelige. For de to andre personene kan skadene ha begrenset deres mulighet til å berge seg selv og de druknet. I en av ulykkene kan manglende bruk av flytemiddel ha begrenset personens overlevelsessevne.

Alle personene som var involvert i denne type ulykke var yngre enn 45 år, tre personer var tenåringer. Grunnstøtingene og kollisjonene oppstod på vei hjem fra uteliv. Det har vært behov for å komme seg hjem fra uteliv og transport på sjøen har blitt planlagt eller valgt til fordel for transport på vei. Førerne var båtvante og godt kjent i farvannet. Fem av seks båtførere var ruspåvirket. Disse var hovedsakelig moderat til tydelig ruspåvirket. Båtførerne hadde gjennomsnittlig 1,4 promille, betydelig høyere enn dagens promillegrense på 0,8, og noe høyere enn ruspåvirkede bilførere som omkommer.

Erfaringene fra veitrafikk med å endre promillegrense viser at reduksjon av promillegrensen til 0,2 kan ha positive resultater ved at det blir færre personskader og dødsulykker. Samtidig viser erfaringene fra Skottland at det å redusere promillegrensen ikke uten videre medfører en reduksjon av ulykker så fremt ikke andre tiltak samtidig innføres, slik som økt promillekontroll av fritidsbåtførere.

Et spørsmål er hvilke likheter og ulikheter det er mellom de som kjører bil i ruspåvirket tilstand og de som fører båt i ruspåvirket tilstand. For å kunne iverksette målrettede tiltak, mener SHT det er nødvendig med mer kunnskap om hvorfor folk fører båt når de er moderat til tydelig ruspåvirket.

### 2.5.2 Utvikling siste ti år

Over de siste ti årene (2008–2017) utgjorde grunnstøtinger, kollisjoner og kontaktskader 36 % av alle fritidsbåtulykkene, hvor flest av disse var registrert som grunnstøting. Fra 2012 har antall grunnstøtinger økt. I ulykkene i tiårsperioden der noen omkom utgjorde de samme type ulykkene omtrent 15 %. Dette betyr at grunnstøtinger, kollisjoner og kontaktskader oppstår hyppig, men kun en mindre andel av disse medførte død.

Grunnstøtinger, kollisjoner og kontaktskader utgjør 44 % av alle ulykkene som oppstår om natten (mellom kl. 00 og 06). Samlet er det ingen økning i antall ulykker om natten. Datagrunnlaget har ikke tilstrekkelig informasjon til å anslå i hvilken grad andre forhold, slik som vær, ruspåvirkning, hastighet, o.l. kan ha vært medvirkende.

Fra ulykkene med omkomne de siste fem årene (2013–2017) var det i 30 % av ulykkene registrert at noen av personene som var involvert i ulykkene var ruspåvirket, men det fremkommer ikke hvem som var ruspåvirket eller hvor mye. Ved grunnstøtinger, kollisjoner og kontaktskader, var ruspåvirkning og hastighet betydeligere oftere registrert som en faktor enn for andre type ulykker. Gjennomsnittsalderen for de som omkommer i disse ulykkene (49 og 33 år for hhv. menn og kvinner) var lavere enn gjennomsnittsalderen for alle ulykkestyper.

## 2.6 **Fall i sjøen mellom fortøyd båt og brygge**

### 2.6.1 Omkomne i 2018

Tallene for hvor mange som omkommer i fritidsbåt mens den ligger fortøyd kan ha større unøyaktighet, hovedsakelig fordi det er krevende å trekke skille mellom disse og andre fallulykker fra kai, brygge eller land.

Hver femte forulykkede (4 av 21) i 2018 omkom da personen falt i sjøen mellom fortøyd båt og flytebrygge.

De fleste ulykkene oppstod om natten etter festing.

Personene var hovedsakelig tydelig ruspåvirket, noe som kan ha bidratt til at de falt i sjøen, og har hatt begrenset mulighet til å varsle om situasjonen og begrenset mulighet til å redde seg selv.

Kun en av personene brukte flytemiddel.

Det tok minst en time før andre var klar over nødsituasjonen.

Fire personer druknet i disse ulykkene. Alle var eldre enn 50 år.

### 2.6.2 Utvikling siste ti år

Informasjon om fall mellom båt og brygge/kai for de siste ti årene er begrenset til der noen omkom. Tallene viser at det var større variasjon i antall omkomne fra år til år, noe som kan underbygge erfaringene fra kartleggingen i 2018 om at det har vært en vanskeligere grenseoppgang mellom denne type ulykker og andre ulykker som oppstår ved land, kai eller brygge. I nærmere halvparten av disse ulykkene var ruspåvirkning registrert.

## 3. **VIDERE ARBEID**

SHT mener rapportene gir et bedre kunnskapsgrunnlaget for myndigheter og andre organisasjoner når de skal vurdere hvilke tiltak som kan styrke sikkerheten til sjøs. Samtidig gir det kunnskap om hvilke type ulykker som i fremtiden bør undersøkes av SHT.

Kartleggingen gir en mer omfattende fremstilling av omstendighetene og nyansene til fritidsbåtulykker med omkomne enn det som tidligere har blitt gjort i Norge. Det er mulig for Sjøfartsdirektoratet å forbedre grunnlaget for årlig statistikkføring av fritidsbåtulykker med omkomne. Dette forutsetter forbedring av metoden, at omkomne blir obdusert, mer detaljert informasjon må innhentes, slik som fra hovedredningssentralene og politiet, samt at mer ressurser brukes på analysearbeid.

Kartleggingen har også avdekket at det er mulig å ta i bruk og kombinere flere kilder for en mer helhetlig oversikt over hvor mange fritidsbåtulykker og alvorlige hendelser det er i Norge hvert år. Dette kan brukes til å sammenligne trender over år og bidra til mer målrettede tiltak for å styrke sjøsikkerheten. Dersom Sjøfartsdirektoratet begynner å føre en felles statistikk over fritidsbåtulykker over år, må det etableres et system som kan sammenstille data fra flere aktører gjennom definerte parametere. Rutiner bør etableres for en mest mulig fullstendig rapportering av relevante hendelser. Registreringssystemet bør inneha funksjonaliteter som loggfører relevant informasjon for å overvåke utviklingen av fritidsbåtulykker, men som også er rettet mot arbeidet med å kunne etablere tiltak for å redusere antall fritidsbåtulykker.

## 4. **SIKKERHETSTILRÅDINGER**

Det gis ingen sikkerhetstilrådinger i forbindelse med dette kartleggingsarbeidet.



Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 27. mars 2019

## REFERANSER

- Arbeidsgruppe for å utrede sikkerhet ved bruk av fritidsbåt. (2012). *Sikkerhet ved bruk av fritidsbåt*. Sjøfartsdirektoratet.
- Bjørnskau, A. H., & Amundsen, T. (2017). *Bruk av fritidsbåt i Norge. Ulykkesinnblanding, sikkerhetsatferd og holdninger*. Oslo: TØI rapport 1547/2017. ISBN 978-82-480-1852-0 Elektronisk versjon. Transportøkonomisk institutt.
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). (2012). *Forbrukertjenesten båtutleie*. Tønsberg: DSB.
- KNBF. (2018). *Båtlivsundersøkelsen 2018. Fritidsbåtlivet i Norge*. Oslo: Kongelig Norsk Båtforbund .
- Meld. St. 33 (2016–2017). (2017). *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Oslo: Regjeringen.
- Myklestad, I., Alver, K., Madsen, C., Ohm, E., Hesselberg, Ø., Bævre, K., . . . Grøholt, E.-K. (2014). *2014:2 Skadebildet i Norge. Hovedvekt på personskader i sentrale registre*. Oslo: Folkehelseinstituttet.
- Ohm, E., Madsen, C., & Alver, K. (2019). *Skadebildet i Norge - Fordeling etter utvalgte temaområder*. Oslo: Folkehelseinstituttet.
- Prop. 51 L (2014–2015). (2014). *Endringer i småbåtloven (påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter)*. Oslo: Regjeringen.
- Redningsselskapet. (2019, 3 7). *Drukningssstatistikk*. Hentet fra Redningsselskapet: <https://www.redningsselskapet.no/drukning/>
- Sjøfartsdirektoratet. (2018). *Fritidsfartøulykker 2017*. Haugesund: Sjøfartsdirektoratet.
- Sjøfartsdirektoratet. (2019, 1 22). *Lover og forskrifter som berører fritidsbåter*. Hentet fra Sjøfartsdirektoratet: <https://www.sdir.no/fritidsbat/regelverk-for-fritidsbat/lover-og-forskrifter/>
- Statens havarikommisjon for transport. (2019, A). *Kartlegging av fritidsbåtulykker. Del A ulykker med omkomne 2018*. Lillestrøm: Statens havarikommisjon for transport.
- Statens havarikommisjon for transport. (2019, B). *Kartlegging av fritidsbåtulykker. Del B Historiske ulykker 2008–2017*. Lillestrøm: Statens havarikommisjon for transport.

# VEDLEGG

Vedlegg A: Relevant regelverk

## VEDLEGG A: RELEVANT REGELVERK

Rapporten har ikke til hensikt å beskrive detaljert hvilke krav som stilles til fritidsbåt, fører og passasjerer av fritidsbåter, utleie av fritidsbåt eller tilsyn og kontroll av fritidsbåter og førere.

Som referanse viser tabell 2 en oversikt over relevante lover og forskrifter som berører fritidsbåter. Oversikten er basert på Sjøfartsdirektoratets oversikt og inkluderer referanse til Sjøveisreglene (Sjøfartsdirektoratet, 2019).

Turister som leier båt uten mannskap, faller inn under det generelle regelverket for bruk av fritidsbåt i Norge. Hva dette innebærer er beskrevet i temarapport fra DSB (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), 2012).

Utleiere av fritidsbåt til f.eks. turisme må forholde seg til flere lover og forskrifter i tillegg til småbåtloven med tilhørende forskrifter. Dette er produktkontrollloven, internkontrollforskriften og forskrift om konstruksjon, utforming og produksjon av personlig verneutstyr. Båutleier har et ansvar for leietakers sikkerhet ved at utleier skal treffe rimelige tiltak for å forebygge at tjenesten medfører helseskade og videre at utleier plikter å gi bruker av tjenesten tilstrekkelig og relevant informasjon til selv å kunne vurdere sikkerheten. Det er Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) som har tilsyn med utleiere av fritidsbåt.

Tabell 2: Oversikt over de mest relevante lover og forskrifter som berører fritidsbåt og bruk av den.

Lover	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lov 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll med produkter og forbrukertjenester (produktkontrollloven)</li> <li>• Lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven)</li> <li>• Lov 12. april 2013 nr. 13 om det frie varebytte i EØS (EØS-vareloven)</li> </ul>
Forskrifter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene)</li> <li>• Forskrift 20. oktober 1983 nr. 1580 om sikringstiltak for gassfyrte anlegg m.m. som bruker propan eller andre lette kullvannstoffer anvendt ombord på fartøy (forskrift om sikring av gassfyrte anlegg)</li> <li>• Forskrift 8. mai 1995 nr. 409 om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy (forskrift om flyteutstyr på fritidsfartøy)</li> <li>• Forskrift 6. desember 1996 nr. 1127 om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (internkontrollforskriften)</li> <li>• Forskrift 4. desember 2001 nr. 1450 om maritime elektriske anlegg (forskrift om maritime elektriske anlegg)</li> <li>• Forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs (forskrift om melde- og rapporteringsplikt til sjøs)</li> <li>• Forskrift 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt (forskrift om krav til fører av fritidsbåt)</li> <li>• Forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. (forskrift om drift av små passasjerfartøy)</li> <li>• Forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger (forskrift om miljømessig sikkerhet for skip mv.)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Forskrift 1. juni 2014 nr. 931 om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften)</li><li>• Forskrift 27. april 2015 nr. 409 om unntak fra kravet til bruk av flyteutstyr på fritidsbåter (forskrift om unntak fra kravet til bruk av flyteutstyr)</li><li>• Forskrift 15. januar 2016 nr. 35 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv.</li><li>• Forskrift 22. juni 2018 nr. 1019 om konstruksjon, utforming og produksjon av personlig verneutstyr (PVU)</li></ul>
--	---

Relevante endringer i regelverket etter 2006 om CE-merking, båtførerbevis, påbud om bruk av flyteutstyr og vannskutere:

- Fra 16. juni 1998 har det vært krav om at fritidsbåter skal være CE-merket. Fra 1. januar 2006 ble det krav om at også motorer skal være CE-merket. Kravet gjelder i hele EØS-området og viser at produktet er produsert i henhold til EU-regelverket. Det er produsentens ansvar å CE-merke båten. Ved import av bruktbåt er importøren ansvarlig for at båten CE-merkes.
- I juni 2009 ble det krav til at alle personer som er født 1. januar 1980 eller senere og som skal føre båt med mer enn 25 hk eller over 8 meter lengde må ha båtførerbevis. Med båtførerbevis kan personen føre fritidsbåter opp til 15 meter uten ytterligere begrensninger. Personer født før 1980 er fritatt fra kravet om båtførerbevis, og kan føre båter opp til 15 meter uten å måtte vise til et kvalifikasjonsbevis. Personer under 16 år kan føre fritidsbåter under forutsetning av at båten ikke er lenger enn 8 meter, maks 10 hk og maks hastighet er 10 knop.
- Den 1. mai 2015 ble det påbud om bruk av egnet flyteutstyr i fritidsbåt. Påbudet gjelder for alle i fritidsbåt med lengde mindre enn 8 meter. Egnet flyteutstyr må benyttes ved utendørs opphold når båten er i fart. Med egnet flyteutstyr menes redningsvest, flytevest, flyteplagg, oppstigningsvest eller annet utstyr som er beregnet til å holde en person flytende. Flyteutstyret skal enten være CE-merket eller rattmerket som flyteutstyr.
- I mai 2017 ble vannskutere likestilt med andre fartøy som brukes i sjø og vassdrag. Kommunen kan ved behov fastsette lokale forskrifter om bruk av fartøy, herunder vannskutere, i sjø og vassdrag.