

Nasjonalt handlingsplan for sjøsikkerhet



**drepte
og hardt
skadde**



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Forord

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

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

Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Fiskeridirektoratet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), og politiet 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 i tillegg utvide handlingsrommet vårt der vi ser det er behov for det.

Vi har tro på at handlingsplanen, og tiltakene i denne, 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. Det kreves en tålmodig og målrettet tilnærming over tid, men vi vet at det er mulig. Et godt eksempel på dette er ulykkestallene i veitrafikken, hvor det for 20 år siden var godt over 200 drepte hvert år, til i dag hvor antallet er halvert. Vi har mye å lære av det langsiktige arbeidet som Statens vegvesen har gjort, og vi takker for deres bidrag med erfaringsoverføring til vårt arbeid.

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

Vi ser frem til å se effekten av handlingsplanen i årene som kommer. Vi tror også at tiltakene vil kunne ha en positiv innvirkning også 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 utarbeidelse av handlingsplanen har vært avgjørende, og har bidratt til viktige og løsningsorienterte diskusjoner. Dette 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 løfte sjøsikkerheten på en helhetlig måte, har det vært behov for økt samarbeid og koordinering mellom de aktørene som på ulike måter er involvert i arbeidet med sikkerhet til sjøs. I prosjektstrukturen for utarbeidelse og oppfølging av handlingsplanen er det derfor etablert en styringsgruppe som ivaretar de overordnede målsetningene og forankrer gjennomføring av tiltak i sine respektive organisasjoner.

Styringsgruppens sammensetning:

- Sjøfartsdirektoratet v/konst. Sjøfartsdirektør Alf Tore Sørheim (leder).
Knut Arild Hareide ledet styringsgruppen frem til hans uttreden 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 hennes uttreden av 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, fasilitering av innspillmøter, bearbeiding av tiltak og utforming av tekst til handlingsplanen. Safetec har bidratt med faglige vurderinger og anbefalinger, og slik bidratt til å ivareta gjennomgående kvalitet i tiltak og innsatsområder. Leif Inge K. Sørskår har vært prosjektleder for Safetec gjennom prosessen.

Oppbygging av handlingsplanen

Handlingsplanen består av fem deler

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 forulykker 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, målsetningene for denne, og hvordan man har arbeidet for å utarbeide denne. Det redegjøres 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 - Bidragsyttere

Del 5 gir en oversikt over aktører som har bidratt til utvikling av handlingsplanen med innspill til tiltak eller på annet vis.

Målgruppe

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

Per 13.11.2024 består den norske næringsflåten av 10 999 fartøy. Av disse er 733 registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og 10 266 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) ble antallet uregistrerte næringsfartøy under 15 meter beregnet til 2319 fartøy.

I Båtlivsundersøkelsen 2023 (Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) m.fl., 2023) ble antall fritidsbåter beregnet til 1 067 000. Dette inkluderer ikke flytebrett, seilbrett, mv.

Nedslagsfeltet for handlingsplanen er dermed ansatte og andre ombordværende på norske næringsfartøy, og folk som er om bord i, er på vei om bord i, eller driver med annen aktivitet i tilknytning til fritidsfartøy. I kommende kapitler omtales antall sysselsatte i sektoren, som også er med på å definere hvem som inngår i målgruppen.

Handlingsplanen har som formål å forhindre og forebygge alvorlige ulykker. Det vil si at dødsfall og andre ulykker som følger av selvmordsforsøk, vold, eller terror ikke omfattes av tiltakene i denne handlingsplanen.

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
Utvelgelse 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 Bidragsyttere	79
Referanser	81

DEL 1

Foto: Arve Svenning



Ulykkesbildet og samfunns-
økonomiske virkninger

Næringsfartøy

Myndighetenes oppgave har stort sett vært uendret gjennom de siste 100 årene. De skal påse at rederiene og deres personell overholder det til enhver tid gjeldende regelverket. Fokus for sjø sikkerhetsarbeidet er gradvis blitt utvidet fra lastelinje, redningsutstyr og arbeidsforhold, til forurensning, menneskelige faktorer samt kvalitetssikring og overholdelse av regelverket.

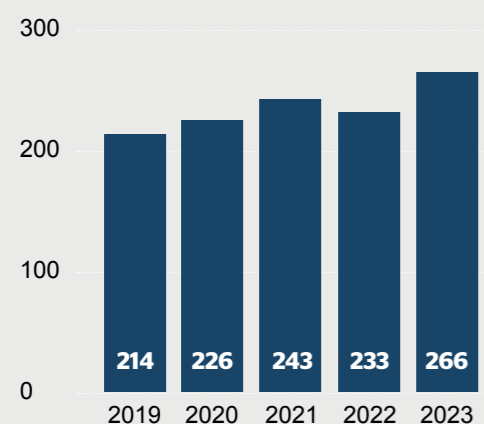
I etterkrigsårene ble regelverket for skipsfart og sjø sikkerhet sterkt påvirket av nye internasjonale overenskomster. Først på 50-tallet ble den norske forlisprosenten lavere enn det internasjonale gjennomsnittet. Skipskontrollen som var Sjøfartsdirektoratet ytre etat på 60/70-tallet ble styrket med flere ressurser og stasjoner. Til tross for nye sikkerhetskrav og oppfølging fra skipskontrollen ble det registrert en rekke alvorlige ulykker med norske skip som krevde flere menneskeliv i denne perioden. Grunnen til forlisene den gang var ofte grunnstøting, kollisjon, brann og kantring - gjerne som følge av feil lasting.

Det ble etter hvert etablert en teknisk og kulturell standard for norsk skipsfart som bidro til at Norge ble et foregangsland innen maritim sikkerhet. Sjøfartsdirektoratet har vært en aktiv bidragsyter i arbeidet for høyere standard og sikkerhet, både gjennom internasjonalt arbeid, regelverksarbeid, godkjenning av fartøy, tilrettelegging for innovasjon og nye løsninger, samt ved hjelp av tilsynsvirksomhet. Dette arbeidet har resultert i forebygging av ulykker, samt færre forlis og arbeidsulykker. De mest alvorlige hendelsene har siden 2008 blitt gransket av Statens Havarikommisjon. Dette har gjort den maritime næringen bedre rustet til å ta lærdom av hva som gikk galt og evne til å forhindre nye ulykker i fremtiden. Etter hvert som tekniske krav til fartøyet har blitt mer og mer skjerpet, har fokuset blitt mer rettet mot andre faktorer som påvirker den helhetlige sikkerhetstankegangen om bord. Menneskelige og organisatoriske faktorer er viktig å kartlegge og ta høyde for i sikkerhetsarbeidet, slik at de ansatte settes i stand til å ta gode valg omkring sikkerhet.

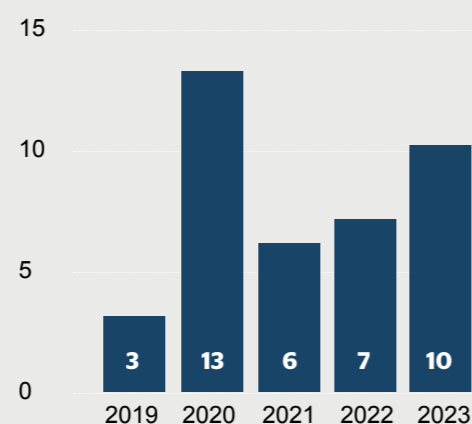
Ulykkesbildet

Ulykker knyttet til hardt skadde og omkomne på næringsfartøy har økt de siste fem årene. I 2023 er det registrert 266 personulykker som har medført sykeavmønstring (arbeidsfratreden lenger enn 72 timer) og 10 omkomne. Tilsvarende gjennomsnittsverdier for perioden 2019-2023 er henholdsvis 236 og 8. Resultater fra spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet (Sjøfartsdirektoratet, 2023a) viser at andelen som oppgir at de har vært involvert i en ulykke som kunne utviklet seg til en alvorlig ulykke ligger rundt 30 % i både 2019, 2021 og 2023. På spørsmålet om de har vært involvert i en alvorlig ulykke, svarer ca. 4% - 5% ja på dette.

Utvikling av hardt skadde, 2019-2023



Utvikling omkomne, 2019-2023



Ulykker av typen støt/klemskader og fall om bord utgjør 77 % av ulykkene som medfører arbeidsfratreden mer enn 72 timer, mens fallulykker er den vanligste årsaken til at man omkommer (51% de siste fem årene).

Fritidsfartøy

Sjøfartsdirektoratet har registrert dødsulykker på fritidsfartøy siden 2001. I denne perioden har 747 (inkl. 2024) mennesker omkommet som følge av ulykker i denne fartøygruppen. Informasjon om ulykkene kommer i stor grad fra politiet og media. Disse hendelsene granskes relativt sjelden av Statens Havarikommisjon, og det er ofte begrenset informasjon å hente inn som følge av manglende vitneobservasjoner eller andre tekniske spor. 83 % av dødsulykkene på fritidsfartøy er registrert som fall over bord ulykker, i 63 % av disse var vedkommende alene om bord (perioden 2019-2023). Undersøkelser gjennomført av politiet viser også at en relativ stor andel av de som omkommer er påvirket av alkohol, og mange mangler gode og tilstrekkelige redningsmidler.

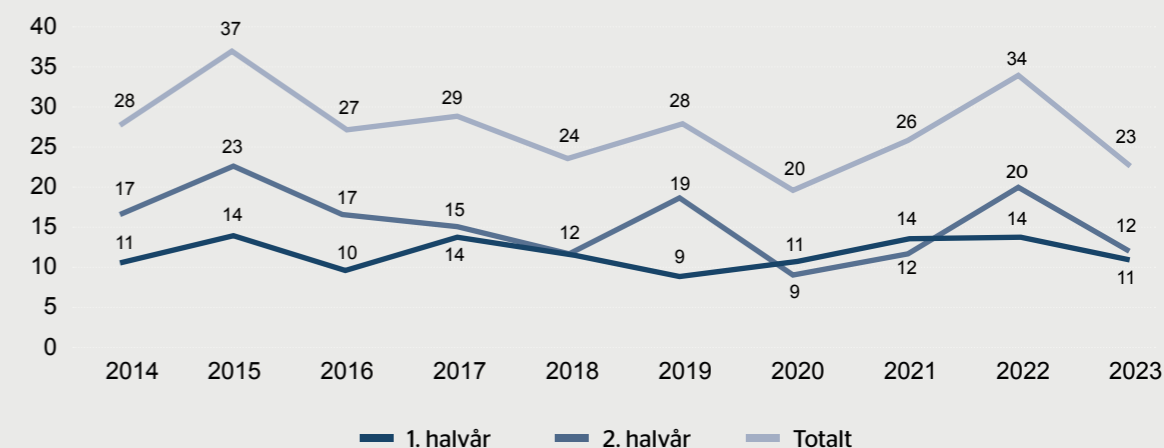
De siste tiårene har det til dels vært en skjerping av sikkerhetsreglene knyttet til bruk av fritidsfartøy. Eksempler på dette er innføring av båtførerbevis, høyhastighetsbevis, og påbud om bruk av flyteutstyr. Likevel er dette et relativt uregulert marked, hvor det hverken kreves registrering av fartøy, eller periodisk fartøykontroll, slik som det gjøres i veitrafikken. Kombinasjonen av dette medfører at Sjøfartsdirektoratet og andre myndighetsorgan har lite kunnskap om både flåtens totale størrelse, og dens tekniske tilstand.

Det finnes ingen samlet og fullstendig oversikt over alle fritidsfartøyulykker, spesielt de uten omkomne. Ulike aktører registrerer ulykker på ulike måter, og det mangler en sentralisert tilnærming for å sammenstille denne informasjonen. Det er et stort kunnskapshull om fritidsfartøyulykker generelt. Sjøfartsdirektoratet har de senere 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 disse.

Sjøfartsdirektoratets nåværende fokus er rettet mot dødsulykker, som kan sees på som de mest alvorlige hendelsene. Dette skyldes prioritering av ressurser der risikoen for tap av liv anses som viktigst å adressere.

Gjennomsnittlig antall omkomne per år siden 2014 er på rundt 28 personer. Majoriteten av dødsulykkene i perioden 2014-2023 er personulykker, kantring og grunnstøtinger.

Antall omkomne, 2014-2023



Samfunnsøkonomiske virkninger

Sjøfartsdirektoratet har i perioden 2019-2023 årlig registrert 920 hendelser, i gjennomsnitt. Seks av ti av disse er definert som ulykker, mens den resterende andelen (40%) er definert som nestenulykker. Det er registrert i gjennomsnitt åtte omkomne fra næringsfartøy hvert år i perioden, og 26 fra fritidsfartøy. I tillegg er det registrert i gjennomsnitt 222 personskader som krevde en form for lege- eller sykehusbehandling.

I ulykkene hvor personer omkommer eller blir hardt skadd vil det utløse kostnader som for eksempel medisinsk behandling, sykehusopphold, sykefravær eller forsikringsutbetalinger.

I Sjøfartsdirektoratets forprosjekt til denne handlingsplanen, ble det estimert en potensiell samfunnsøkonomisk besparelse på 203 millioner kroner per år, gitt at antall omkomne og hardt skadde avtar med en konstant rate hvert år, og så fremt tiltakene som gjennomføres har effekt. For dødsfall baserer beregningen seg på verdien av et statistisk liv og antatt tapt arbeidskraft for hardt skadde. Per oktober 2024 vil denne besparelsen være indeksregulert til i overkant av 222 millioner kroner (SSB, 2024).

SINTEF publiserte i 2016 en rapport om kostnader ved arbeidsrelaterte sykdommer og skader (Hem et al., 2016), hvor de beregner totale kostnader for dødsfall og skader til om lag 30 milliarder kroner årlig. Med utgangspunkt i totalt antall arbeidsrelaterte skader og dødsfall i Norge og SINTEFs beregning av kostnad vil dette utgjøre i overkant av 344 millioner kroner årlig for arbeidsrelaterte skader og dødsfall i nærings- og fritidsflåten. Per oktober 2024 vil denne kostnaden være indeksregulert til i overkant av 445 millioner kroner.

Ut ifra disse to uavhengige beregningene er det grunn til å anta, at ved gjennomføring av tiltakene i handlingsplanen, vil den samfunnsøkonomiske besparelsen ligge et sted mellom de overnevnte beregningene.

Alvorlige ulykker og dødsfall er tragisk i seg selv, men fungerer også som en sterk demper på den økonomiske utviklingen, da ulykker ofte har store konsekvenser for flere ledd i næringskjeden. Gode regulerings tiltak som reduserer ulykkesfrekvensen vil kunne bidra til å både opprettholde og styrke den økonomiske veksten, samtidig som de bevarer liv.

Maritim sektor sitt bidrag til verdiskaping i Norge

Maritim sektor er en betydelig 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).

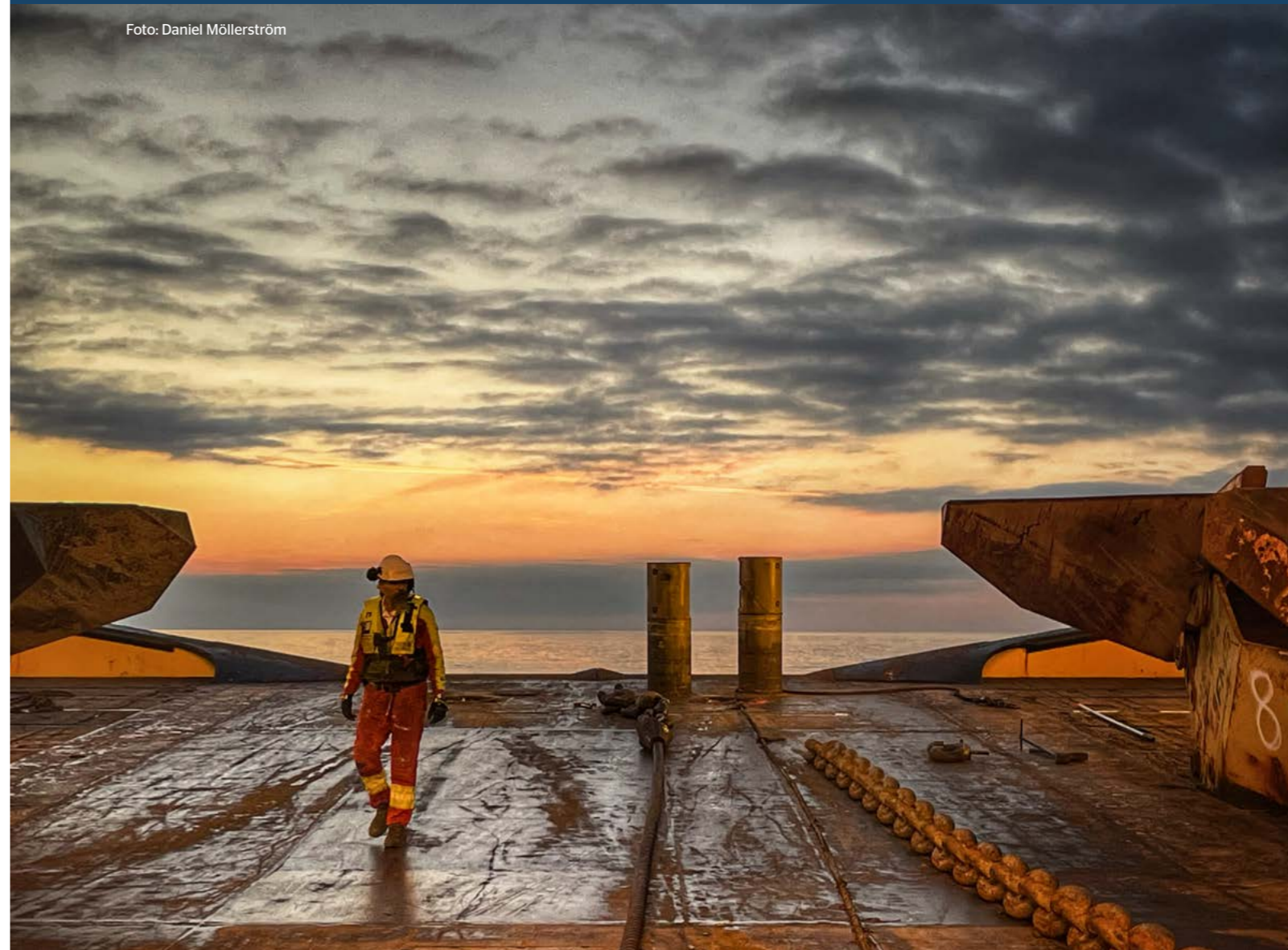
Arbeidsplassene innen maritim næring ligger langs hele kysten, og flere kommuner har en stor andel sysselsatte innenfor sektoren (Basso og Helseth, 2021).

Den maritime næringen er en viktig bidragsyter til Norges eksportøkonomi (Regjeringen, 2021). Norge er rangert som verdens 7. største skipsfartsnasjon 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, som er 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 (Basso et al., 2024). Ifølge den *Maritime verdiskapningsrapporten for 2024*, har sektoren vist en jevn og stabil vekst de siste tre årene, samtidig som sysselsettingen har vært relativ uendret fra år til år. Dette viser at den maritime tjenestesektoren spiller en viktig rolle for norsk økonomi, med høy verdiskapning 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 har sitt utgangspunkt i et representantforslag fremmet på Stortinget 01. februar 2022¹ om *en visjon om at ingen fiskere skal omkomme på havet i fremtida*. Frem mot endelig vedtak i Stortinget den 08. april 2022 ble forslaget bearbejdet, 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 er Sjøfartsdirektoratet bedt om å utrede hvordan en nullvisjon kan implementeres i norsk sjøfart, og 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 tilsvarende nullvisjon.

Mål

Det ble tidlig definert at avgrensningen for nullvisjonen er knyttet til hardt skadde og omkomne. Statens vegvesen har jobbet etter samme ambisiøse målsetning i mer enn 20 år, og man anser det 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 ta lærdom av, og forhindre flere alvorlige ulykker.

Målsetningen legger til grunn at man må se for seg en verden der alle kommer trygt hjem fra havet igjen, og utfordrer og forplikter de ulike bidragsyterne som kan bidra til dette til å gjøre det de kan for å oppnå den situasjonen i fremtiden.

Virkemiddelet for å oppnå den situasjonen er gjennom denne handlingsplanen. Gjennom en systematisk gjennomgang av nå-situasjonen, foreslås det en rekke tiltak som skal redusere antall omkomne og hardt skadde. Arbeidet krever en koordinert innsats mellom ulike aktører og organisasjoner. Handlingsplanen er dermed også et verktøy for å gjøre nettopp dette.

¹ Representantforslag 86 S (2021-2022)

Grunnpilarer

Handlingsplanen bygger på fire grunnpilarer. Ved å ta eierskap til disse legger man til rette for utvikling av treffsikre tiltak, i tråd med nullvisjonen. Hensikten er å muliggjøre ulike metoder for å arbeide med økt sjøsikkerhet innenfor egne rammer, og at de er dermed ikke unike for Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet.

1. Etikk

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

2. Vitenskapelighet

Grunnpilar nummer to, *vitenskapelighet*, slår fast at vi må kjenne til farene vi ønsker å forhindre for å avdekke handlingsrommet vårt til å påvirke de. Vi må også dele og tilgjengeliggjøre denne kunnskapen, og bruke verktøyene vi har i fellesskap for å oppnå økt sikkerhet.

3. Medvirkning

Grunnpilar nummer tre, *medvirkning*, slår fast at alle som har mulighet til å påvirke sikkerheten for de som ferdes på sjø og vann, har et ansvar for å gjøre det.

4. Rettferdighet

Grunnpilar nummer fire, *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 ledd og bidragsyttere for at ting skal gå bra, eller ikke bra. Ansvar for at ulykker skjer må fordeles på en rettferdig måte gjennom dette systemet, slik at potensialet for sikkerhetslæring målrettes på en treffsikker måte.

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

Sjøfartsdirektoratet sin strategiplan viser til en framdriftsplan 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 fungere som 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 i fire hovedkategorier som gjenspeiler hva som vil være høyst prioritert de kommende fire årene, og som er kritiske for å styrke Norge sin internasjonale posisjon som ledende maritim nasjon.

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

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. Tryggere arbeidsmiljøer 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 har nødvendig kunnskap, noe som bidrar til at man er bedre rustet til forhindre ulykker og skader. Opplæring og kontinuerlig utvikling er spesielt viktig i en maritim sektor som stadig endrer seg.

Mål 5: Likestilling mellom kjønnene er viktig for en maritim sektor. Ved å jobbe aktivt for å skape gode arbeidsforhold for begge kjønn, reduseres også ulike sikkerhetsrisikoer, og bidrar samtidig til at man skaper attraktive arbeidsplasser for flere kompetente skipsarbeidstakere. Kvinner og menn som har like rettigheter og 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 bidrar til 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 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 essensielt 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 sikkerhet, Norge, som en viktig sjønasjon, har en nøkkelrolle i å fremme felles strategier for å redusere alvorlige ulykker.

Utarbeidelse av handlingsplan

Det er lagt til grunn en prosess for utvikling av handlingsplanen som følger oppdragsbrev fra nærings- og fiskeridepartementet tett. Utvalgte forventninger i oppdraget som har vært retningsgivende er som følger:

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. I første omgang ble det besluttet å utarbeide et bredt kunnskapsgrunnlag som gir en oversikt over fellestrekk og risikofaktorer forbundet med alvorlige ulykker som leder til at noen blir hardt skadet eller mister livet. Dernest ble kunnskapsgrunnlaget diskutert med aktører i næringen for å inn deres tilbakemeldinger rundt de omtalte problemstillingene, før endelige tiltak ble utarbeidet og vurdert med hensyn til sikkerhetseffekt.

Kunnskapsgrunnlag

Handlingsplanen er basert 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 hardt skadde som konsekvens, og hvilke risikofaktorer som ligger bak disse ulykkene. Kunnskapsgrunnlaget er i hovedsak basert på innsamlet data, særlig fra Statens Havarikommisjons (SHK) sine granskningsrapporter, samt 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.

Når det gjelder næringsfartøy så har Safetec, i grove trekk, sammenlignet Sjøfartsdirektoratets risikomodeller opp mot SHKs undersøkelsesrapporter for å identifisere mulige fellestrekk mellom hendelser som har ført til dødsfall. Undersøkelsesrapportene, og dermed også dette kunnskapsgrunnlaget, omfatter norske næringsfartøy og utenlandske næringsfartøy i norske farvann. Sjøfartsdirektoratets risikomodeller viser årsaksfaktorer og årsakssammenhenger for utvalgte høyrisiko hendelser. Safetec har gjennomgått alle SHKs undersøkelsesrapporter utgitt de siste ti årene for ulykker som har ført til dødsfall. Årsaker identifisert i undersøkelsesrapportene ble identifisert og kategorisert ved bruk av årsaksfaktorene i Sjøfartsdirektoratets risikomodeller. Ved hjelp av risikomodeller og SHKs undersøkelsesrapporter ble det identifisert 23 fremtredende årsaksfaktorer som representerer en bredde i årsaksbildet, deriblant direkte årsaker, indirekte årsaker og påvirkende forhold. Årsaksfaktorene er deretter beskrevet ved hjelp av data fra undersøkelsesrapportene til SHK, og supplert med kunnskap gitt av statistikk og litteratur.

For fritidsfartøy er det gjennomført relativt få undersøkelser på bakenforliggende årsaker for hendelser siste ti årene med unntak av SHKs dybdestudie av fritidsbåtulykker i 2018. Sjøfartsdirektoratet har tidligere utviklet Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker 2019–2023 (Sjøfartsdirektoratet, 2019) basert på en nullvisjon mot dødsfall og hardt skadde som følge av fritidsbåtbruk. Denne baserer seg blant annet på SHKs dybdestudie, særlig med hensyn til valg av ni innsatsområder. Handlingsplanen ble utviklet i samarbeid med en arbeidsgruppe bestående av medlemmer fra Sakkyndig Råd for Fritidsfartøy og munnet ut i 67 oppfølgingstiltak. Safetec har gjennomført en oppdatering av kunnskapsgrunnlaget basert innsatsområdene i forrige handlingsplan.

Innspillsmøter

I tråd med oppdrag gitt av nærings- og fiskeridepartementet, skulle handlingsplanen utvikles med innspill fra offentlige og private aktører. Dette ivaretas blant annet gjennom de tidligere omtalte styrings- og referansegruppene. I tillegg er det avholdt en rekke åpne innspillsmøter med hensikt å diskutere risikoene som ble avdekket og utredet gjennom kunnskap-sgrunnlaget, og innhente konkrete forslag til hvordan man kan påvirke disse risikoene.

Det ble arrangert i alt ti åpne heldagsmøter i løpet av våren 2024. Sju for næringsfartøy og tre for fritidsfartøy. For næringsfartøy ble det invitert til samlinger som fordelte seg på ulike fartøytyper, mens samlingene for fritidsfartøy var sortert etter ulike temaer/innsatsområder. Samlingene har vært gratis å delta på, og invitasjonen har ligget lett tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets nettsider. I etterkant av alle samlingene ble det avholdt digitale oppfølgingsmøter. Disse ble brukt for å oppsummere diskusjonene fra de fysiske samlingene, og ha en kvalitetssjekk av hvorvidt forslag til tiltak var riktig forstått. Det gav også en mulighet for aktører som ikke hadde anledning til å delta fysisk til å delta. I tillegg har det blitt innhentet forslag fra interne samlinger i Sjøfartsdirektoratet, og gjennom en åpen innspillspostkasse.

For næringsfartøy har følgende offentlige møter vært avholdt. I flere anledninger har man samarbeidet med bransjeorganisasjoner rundt avvikling av møtene, spesielt for å dele invitasjon til relevante interessenter:

1. Lasteskip i nærskipfart, Bergen, 18.03.24 (samarbeid med Kystrederiene)
2. Ferger og hurtigbåter, Oslo, 09.04.24 (samarbeid med NHO Sjøfart)
3. Store passasjerskip, Ålesund, 19.04.24 (samarbeid med Kystverket)
4. Mindre arbeidsbåter, Trondheim, 30.04 (samarbeid med Sjømat Norge)
5. Fiskefartøy, Tromsø, 06.05.24 (samarbeid med Norges Råfisklag)
6. Lasteskip i oversjøisk fart og offshore-virksomhet, Oslo, 11.06.24 (samarbeid med Norges rederiforbund)
7. Mindre fiskefartøy, Svolve, 19.06.24

For fritidsfartøy er følgende samlinger avholdt:

1. Sikkerhetsutstyr, fartøysikkerhet og båtførers kompetanse, Oslo, 10.04.24
2. Rusmidler, utleie av båt, fritidsfiske/alene om bord, Oslo, 11.04.24
3. Sikkerhet ved brygge/havn, fart, farleder, Ålesund, 22.04.24

Samlet for de nærings- og fritidsfartøy har over 200 deltakere bidratt i diskusjoner om potensielle tiltak. 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 ved innføring av risikoreduserende tiltak. Innsatsområdene har et omdreiningspunkt rundt bakenforliggende årsaker til ulykker eller omhandler karakteristik av og forståelse for kontekst der ulykker inntreffer. Tiltak deles normalt i to større kategorier, tiltak rettet mot å forhindre at ulykker inntreffer (sannsynlighetsreduserende) og tiltak som skal bidra til redusert konsekvens dersom ulykken inntreffer (konsekvensreduserende). I tillegg er det tiltak som omhandler rammefaktorer som skal bidra til større effekt av sannsynlighetsreduserende og konsekvensreduserende tiltak.

Innsatsområdene er utviklet basert på kunnskap fra fellestrekk mellom dødsulykker siste ti årene. Tiltakene tilhørende innsatsområdene er videre utviklet basert på innspillsmøter med aktører for næringsfartøy og fritidsfartøy.

Innsatsområder for næringsfartøy er

- Sikker arbeidsplass
- Livberging
- Opplæring og kompetanse
- Sikkerhetsstyring
- Navigasjon
- Tilsyn og kontroll
- Rammebetingelser
- Læring

Innsatsområder for fritidsfartøy er

- Sikker brygge/havn, fartøysikkerhet og sikkerhetsutstyr
- Utleiefartøy
- Kompetanse og sikker atferd om bord
- Kunnskapsutvikling



Foto: Philip Clark

Forutsetninger for måloppnåelse

Handlingsplanen peker på en rekke viktige innsatsområder og tiltak. Flere av disse tiltakene vil ha både implementeringskostnader og driftskostnader for de ulike etatene og organisasjonene som deltar i nullvisjonsarbeidet. Både utredninger, regelverksarbeid, tilsyn, veiledere og andre tiltak er kostnadskrevenende å jobbe frem, og progresjon i dette arbeidet vil avhenge av direktoratets økonomiske rammebetingelser. Som følge av dette har Sjøfartsdirektoratet bedt om midler til å drifte nullvisjonen, både i form av satsningsforslag, men også i form av ordinære budsjettinnspill.

Tiltakene vil også ha kostnader for aktørene i næringen. Når dette er tilfellet, vil disse kostnadene bli belyst i forkant gjennom ordinært utredningsarbeid. Regelverksendringer vil for eksempel bli sendt på høring på ordinært vis, slik at næringsaktørene har mulighet til å komme med innspill i tråd med ordinære rutiner.



DEL 3

Foto: Shawntel Agujar



Innsatsområder og tiltak

Det er et mål at tiltakene og innsatsområdene som presenteres under kan spores tilbake til problemstillingene som er omtalt i kunnskapsgrunnlaget, via forankring og diskusjon i innspillsmøtene med representanter fra næringen. Tiltakene er i all hovedsak rettet til myndighetsaktørene som deltar i styringsgruppen, selv om også andre etater og sammenslutninger omtales.

Eksterne bidrag

I etterkant av innspillsmøtene, har man også etterspurt nye, konkrete bidrag fra sektoren. Selv om det er viktig for etatene i styringsgruppen å gå foran med sine tiltak, underspilles ikke næringens eget potensiale for å styrke handlingsplanen med egne tiltak. Derfor har det blitt lagt til rette for at man frivillig kan *melde inn* tiltak som sin egen organisasjon eller bedrift ønsker å gjennomføre i løpet av handlingsplanperioden. Målet og hensikten med dette 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 de er forankret i Nullvisjonens fire Grunnpillarer, og at man forplikter seg til å endre eller øke sin innsats.

De eksterne bidragene synliggjøres innenfor de innsatsområdene de har tilhørighet til. Det åpnes for å ta inn ytterligere flere bidrag gjennom halvårlige revisjoner av handlingsplanen. Informasjon om dette oppdateres fortløpende på Sjøfartsdirektoratets nettsider, sdir.no.

Næringsfartøy

Utover de konkrete innsatsområdene og tiltakene som skal gjennomføres av aktørene omtalt i handlingsplanen, er det en ytterligere målsetning å styrke sikkerhetsarbeidet som gjøres om bord på enkeltfartøy og i rederiorganisasjoner. Gjennom innspillsmøtene er det registrert mange tilbakemeldinger om at vernetjenesten om bord spiller en viktig rolle med hensyn til sikkerhet, men samtidig også at det er potensial for å forsterke denne ordningen. Innledningsvis rettes det dermed et spesielt fokus på 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 gjennomføring av tiltak vil det arbeides for å styrke både kvalitet og anseelse av vernetjenesten om bord. Det er blant annet signalisert at det kan være krevende å få tak i engasjerte og motiverte ansatte til å bli verneombud. Det kan fort bli slik at det er de sist ansatte som blir pekt ut til å være verneombud, selv om det anbefales at verneombud velges blant arbeidstakere som har innsikt og erfaring i arbeidsforholdene om bord. Dersom et utpekt verneombud ikke er motivert til rollen, eller at en ikke har erfaring eller støtte fra det øvrige mannskapet, kan det være begrenset hvilken effekt en vil ha i vernearbeidet.

For å styrke vernetjenesten vurderes ulike tiltak:

1. Sjøfartsdirektoratet vil tilpasse veileder for Verne- og miljøkurs (40-timers kurset) til ulike fartøytyper og aktiviteter, og vurdere å utvikle kurs for verneombud sammen med næringen.

Sjøfartsdirektoratet har allerede i dag en veileder for verne- og miljøkurs (Sjøfartsdirektoratet, n.d.). Flere i den maritime sektor har gitt tilbakemelding om at 40-timers kursene på markedet ikke er tilstrekkelig tilpasset næringen og arbeidet om bord på fartøy. Det er også signalisert at stadig færre rederier kjøper et slikt kurs, og dermed risikerer en færre tilbydere og eventuelt dårligere kvalitet.

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

De fleste HMS-kursene i dag er tilpasset arbeidsmiljøloven, og dermed for det meste arbeid på land. Selv om mange tema i disse kursene er generelle, slik som verneombudets oppgaver og plikter, arbeidsmiljøutvalg, målrettet HMS-arbeid, vernerunder, kartlegging, oppfølging og internkontroll, så er det andre tema som ikke er spesifikk nok til arbeidet om bord på fartøy

For det første går de ikke inn på ASH-forskriften, og gjennomgang omkring utførelse av arbeid og risikovurdering tar ikke hensyn til eventuelle særegenheter på fartøy. Det kan være flere særegne elementer innen fysisk og kjemisk arbeidsmiljø, samt at det gjerne vil være utvidete behov omkring det psykososiale arbeidsmiljøet når en arbeider i et mer lukket miljø over lenger tid.

Det er gjerne også flere risikoelementer for å unngå ulykker som ikke blir diskutert, og det å kunne drive et ulykkesforebyggende arbeid på fartøy. Om det på kurs gjøres gruppeoppgaver eller case-løsninger, så vil gjerne disse også være mer generelle, og deltagere fra den maritime næringen på sjøen vil føle at dette ikke helt treffer de.

Sdir vil gå i dialog med aktører som leverer kurs til den maritime næringen, og i samarbeid med aktuelle sjømannsorganisasjoner utvikle et kurs som inneholder de temaene som en samlet næring opplever å ha behov for. Det vil også bli vurdert hvilke format som anses å være best, slik som om alle kurs skal være med fysisk oppmøte, om det skal være anledning til en hybridløsning med noe digitalt og noe fysisk, eller om det skal være anledning å avholde kurs i sin helhet digitalt.

2. Vurdering av innslagspunkt for verneombud

I dagens ASH-forskrift fremkommer 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 et verneombud, med mindre et flertall av de som har sitt arbeid om bord velger at verne- og miljøarbeidet om bord skal ivaretas uten eget verneombud.

Når flere generelt har signalisert at det kan være krevende å finne kandidater til verneombud selv i besetninger som er over åtte personer, bør Sdir vurdere om det er tilstrekkelig at besetningen kan velge dette bort om et flertall er enig i at det kan velges bort.

3. Vurdering av hvem som skal kunne være verneombud

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

Sjøfartsdirektoratet vil vurdere om det er hensiktsmessig at departementssjef kan være verneombud ved mindre besetninger, og eventuelt om det i så tilfelle også kan innføres i større besetninger.

4. Initiere en nasjonal, maritim verneombudskonferanse

Sjøfartsdirektoratet vil ta initiativ til en årlig, nasjonal maritim verneombudskonferanse. En slik verneombudskonferanse vil i så tilfelle legges til Maritim uke i Haugesund.

Sjøfartsdirektoratet vil fasilitere konferansen, men legger opp til at innholdet planlegges i samråd med relevante organisasjoner.

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

Det kan tenkes flere tiltak for dette, utover bedret kvalitet på kurs og en nasjonal verneombudskonferanse. Bransjen bør sammen se på realistiske virkemidler.

6. Tilsynsaktivitet

Sjøfartsdirektoratet vil utvikle sjekklister for sin tilsynsaktivitet omkring vernetjenesten.

Det vil også være behov for å bli utarbeide en passende metodikk for tilsynsaktivitet for direktoratets inspektører, og å sørge for kompetansehevende tiltak for inspektørene.

7. Spørreundersøkelsen Maritim sikkerhet - til verneombud

I forbindelse med spørreundersøkelsen Maritim sikkerhet, som Sjøfartsdirektoratet gjennomfører hvert annet år, vil det være tilpassede spørsmål til verneombud på fartøy. Spørreundersøkelsen er en viktig tilbakemeldingskanal som kan brukes til å få innsikt i hvilke problemstillinger verneombudene står i, og videre mulighet 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 varsling.

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 de 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

*Første januar 2022 dør et besetningsmedlem i forbindelse med fortøyning av fartøyet **Multi Vision** ved et oppdrettsanlegg uten Frøya. I det fartøyet var i ferd med å legge til for å fortøye til en merde, falt et besetningsmedlem i vannet og ble klemt mellom skutesiden og merde-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 tvinnet seg rundt snurrevadauet, og det tok dermed lenger tid enn vanlig å sjakle ut. Fartøyets fremdrift og kursendring medførte spenn i ledetauet tilhørende snurrevadauet, 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.*

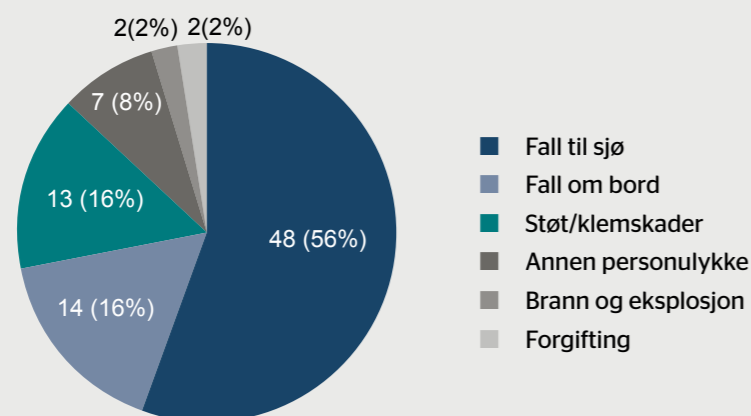
*En 38 år gammel fisker omkom etter å ha blitt dratt over bord av tauverk fra en teinelenke fra sjarken **Eiravåg**. Ulykken skjedde i Strindfjorden nordøst for Trondheim den 1. mai 2013 like før kl. 1100 lokal tid. Sjarkens eier drev teinefiske etter sjøkreps. Fall i sjøen som følge av fot i tauverk 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 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 trekke læring fra andre næringer som i større grad benytter konsepter som trygge/farlige soner. Etablering og praktisering av «rød sone» eller lignende begreper på fartøy kan bidra til at det blir tatt forhåndsregler før personer går inn i områder hvor de kan være utsatt for fare. Dette er særlig relevant for områder med høy energi, gass/oksygenmangel og/eller bevegelig utstyr/redskap/kran. Forhåndsregler kan være bruk av fjernoperert utstyr, fysiske barrierer, automatisk og manuell nødstop, arbeidstillatelse, samt ekstra verneutstyr. Arbeidsområdet i seg selv utgjør en fare dersom det er begrenset fremkommelighet og/eller økt risiko for fall til sjø.

Tiltakene innenfor innsatsområdet «sikker arbeidsplass» vil øke sikkerheten på fartøy gjennom en kombinasjon av tekniske og organisatoriske tiltak. Dette inkluderer krav til sikkerhetsutstyr som sikkerhetslinjer og personlig verneutstyr, og insentiver som gjør det gunstig å investere i sikkerhetsutstyr. Det er viktig at sikkerhetsutstyr må være godt tilpasset og ikke gå på bekostning av, eller komme i veien for arbeidet.

Innsatsområdet inkluderer tiltak rettet mot at ulike aktiviteter skal kunne utføres på en trygg måte, 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, for å finne gode og 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 hvor det foregår arbeid på dekk med fare for fall til sjø eller ved fare for å bli trukket med av utstyr til sjø. Et slikt krav kan for eksempel medføre at nye fiskefartøy skal ha sikkerhetsline montert av båtbygger i områder på dekk hvor det kan foregå arbeid. Det er hensiktsmessig at sikkerhetsline er montert slik at den kan benyttes ved vanlige drifts- og vedlikeholdsuppgaver og at den gir fremkommelighet i hele arbeidsområdet - samtidig som den effektivt sikrer mot fall til sjø.
2. Fiskeridirektoratet vil i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet forplikte seg til å gjennomføre et prosjekt med formål om å vurdere hvorvidt andre parametere enn lengde på fartøy skal være førende, eksempelvis volum lasterom. Formålet med prosjektet er å fjerne hindringer for å bygge sikrere fartøy. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter og fra næringen for å ivareta ulike hensyn.
3. Sjøfartsdirektoratet vil initiere 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 følges opp av Sjøfartsdirektoratet.
4. Fiskeridirektoratet vil i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet gjennomføre et prosjekt hvor formålet er å finne muligheter hvor personsikkerhet blir synliggjort og etterspurt innenfor deres handlingsrom. Eksempelvis (1) etterspørre dokumentasjon på kompetanse/sikkerhetskurs ved utstedelse av ervervstillatelse, (2) etterspørre fartøyinstruks ved levering av fangst, og nekte levering av fangst eller holde tilbake kompensasjon dersom fartøyinstruks mangler, (3) ved registrering til hummerfiske opplyse om personsikkerhet i tillegg til instruks for hummerfiske. To forutsetninger er etablering av felles database for godkjenninger/ sertifikater, samt utvikle en kompetanseoversikt som involverer alle som deltar i fiske («Blad C»). Andre myndigheter skal involveres hvor hensiktsmessig. Tiltaket kan sees i sammenheng med beslektet tiltak for fritidsfartøy.
5. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt med formål om å vurdere kvalitetskrav til risikovurderinger av sikre arbeidsområder på fartøy (nybygg, ombygging og innflagging), særlig for ulykkesutsatte fartøytyper. Formålet med prosjektet er oppnå økt sikkerhetsmessig kvalitet på designløsninger og/eller risikovurderinger av nybygg og utstyr, for å bidra til å sikre at mannskap skal kunne arbeide sikkert og effektivt skiller mannskap fra farer. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, fra næringen, forsikringsselskap, og fra fartøybyggere og utstysleverandører for å identifisere gode løsninger og ivareta ulike hensyn. Krav må hensynta behov for dynamiske arbeidsområder.
6. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt om en risikobasert gjennomgang av forskrifter knyttet til fartøy under 24 meter som benyttes i næring, inkludert fritidsfartøy som brukes i næring. Formålet er vurdere hvorvidt kravene er tilstrekkelige for å ivareta sikkerhet og hvorvidt kravene etterleves, og dermed hvor det evt. er behov for endring i forskrifter eller endring i kontroll og veiledning av næringen. Vurderingen skal ta hensyn til operasjonelle forhold som bruksområder, type aktivitet og arbeidsoppgaver og kompetansekrav om bord.
7. Sjøfartsdirektoratet vil utvikle veiledere og andre informasjonstiltak for å ivareta sikre arbeidsområder på fartøy, og starte med ulykkesutsatte fartøytyper. Veiledere skal 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, fra relevante aktører i næringen, forsikringsselskap og utstysleverandører for å identifisere gode løsninger og ivareta ulike hensyn.

8. Sjøfartsdirektoratet skal tydeliggjør 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. Hvor 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, tydeliggjør krav til forsvarlig iland- og ombordstigning fra mindre fartøy.
10. 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.

Livbergning

De siste ti årene har det vært en rekke dødsfall på sjøen fordi personer ikke har hatt tilstrekkelig mulighet til å redde seg selv eller bli reddet etter en ulykke. Det er også flere eksempler på manglende eller feil bruk av redningsutstyr. Faren 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 teknologiske løsninger. Alle fartøy bør ha redningsutstyr tilpasset de aktiviteter og forhold de opererer under, 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 teknologiske løsninger, kan sikkerheten for de som arbeider alene om bord forbedres betydelig.

En person klarer kun å holde hodet over vann i noen minutter uten flyteplagg (McGuinness et al., 2013). I tillegg kan mild hypotermi (nedkjøling) føre til forvirring og manglende orienteringsevne. Det vil da være vanskelig å holde luftveiene frie for vann dersom man ikke har noen form for flytemidler.

Hypotermi vil si at en person har kjernetemperatur (temperaturen i kroppens kjerne) under 35 °C. Hypotermi vil ha ulike påvirkninger ut fra hvor nedkjølt personen er, og deles generelt inn i mild hypotermi (35-32°C), moderat (32-28°C) og alvorlig (under 28°C). Forvirring og manglende orienteringsevne kan forekomme allerede ved 34°C (SHK, 2019a).

Ved fall i vann vil en person fort bli hypoterm da vann har høyere evne til å lede varme bort fra kroppen enn luft. Hvor fort dette forekommer kan derimot også påvirkes av inntak av rusmidler, fysiske skader, alder og kjønn (SHK, 2019a).

Ulykker som gjenspeiler behov for innsats på livbergning

*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 nødstoppe 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 redningsleder.*

Se alle SHK sine 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 vurdering av 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 med formål om 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, fra næringen, forsikringsselskap, og fra utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger. Tiltaket kan samordnes med tiltak knyttet til alenefiske under fritidsfartøy.
12. Sjøfartsdirektoratet vil sette krav til nødstoppanordning når personer arbeider alene om bord.
13. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt med formål om å vurdere krav til muligheter for selvberging på nye fartøy, særlig for ulykkesutsatte fartøytyper. Formålet med prosjektet er oppnå bedre designløsninger på nybygg og selvbergingsutstyr. F.eks. design på flåter slik at feilmontering ikke er mulig. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, fra næringen, forsikringsselskap, og fra fartøybyggere og utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger og ivareta ulike hensyn.

Aktør-tiltak: Redningsselskapet

Redningsselskapet er en frivillig humanitær medlemsorganisasjon med 1 600 redningsfolk og 58 redningsskøyter, fordelt over hele landet. De har mer enn 130 arbeidende med å redde liv, forebygge ulykker, og berge verdier på og ved sjøen. (RS, 2024). I over 130 år har Redningsselskapet vært tett på yrkesfiskerne, familiene deres og lokalsamfunnene de tilhører. 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. RS har også åtte kontorer langs kysten, og 75 lokallag med frivillige. Redningsselskapet vil bruke denne tilstedeværelsen til å bidra inn mot 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 av (24%) SHK sine rapporter etter dødsulykker på næringsfartøy trekker frem manglende kompetanse som et funn, i perioden 2013-2023. Dette er særlig knyttet til forståelse for begrensninger i utstyr, last og fartøy – eller kunnskap om risikoen de om bord sto overfor. Det er derfor viktig å sikre at mannskapet har god nok opplæring og erfaring for å vurdere og håndtere ulike situasjoner på en trygg måte. Dersom mannskapet undervurderer farer eller overvurderer egen kontroll, kan det påvirke beslutninger og sikkerhetsatferd negativt.

Menneskelige feilhandlinger er normalt, og påvirkes av system og forhold rundt personene og arbeidet. Det er derfor viktig å vurdere hvilke forhold som har ført til feilhandlingene – og at rederier og andre aktører har 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. Turfølgene 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 driftsinstruks 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 trekkes det frem behov for sikkerhet som en del av maritim utdanning. Det vises til at sikkerhetsopplæring på tvers av utdanninger og institusjoner må samordnes, for å sikre at alle som tar maritim utdanning får god kvalitet i sikkerhetsopplæringen. Det pekes også på at metodikk for utførelse av risikovurderinger bør tas inn for å redusere graden av manglende risikovurderinger, i tillegg til at skolesystemet i større grad kan benyttes for å danne god sikkerhetskultur blant sjøansatte

Tiltakene er rettet mot å forbedre sikkerheten gjennom økt kompetanse og bedre risikovurderinger. Det er planlagt prosjekter for å vurdere krav til kompetanse på risikovurderinger for høyrisikoaktiviteter, inkludert håndtering av utstyr, last og fartøy. Dette innebærer også å identifisere og beskrive ulike høyrisikoaktiviteter for ulike fartøytyper. Videre skal det utvikles en veileder på Human and Organisational Performance (HOP) for å forstå og forbedre 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 risikovurderinger i læreplaner for maritim utdanning og STCW-kurs, samt å sikre at kursholdere i STCW er oppdatert på beste praksis og nye sikkerhetstiltak gjennom fagdager. I tillegg skal sikkerhetskurs for fiskere tilpasses til 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 med formål om å vurdere krav til kompetanse på å gjennomføre risikovurderinger for høyrisiko aktiviteter, særlig med hensyn til håndtering av og begrensninger i utstyr, last og fartøy. Som en del av prosjektet skal høyrisiko aktiviteter identifiseres og beskrives for ulike fartøytyper. Dette kan eksempelvis være nye fiskerier, større endring i operasjonsmønster, arbeid alene om bord, håndtering av farlige kjemikalier, og ny teknologi som introduserer nye farer om bord. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra 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 enkelt tilgjengelig, slik at eksempler oppdateres jevnlig basert på ny kunnskap.
16. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med Direktoratet for høyere utdanning og kompetanse (HK-dir) arbeide for at sikkerhetsstyringssystem og sikkerhetsstyring blir en del av læreplaner i alle maritime utdanninger. Dette inkluderer gjennomføring og forståelse av risikovurderinger, gjerne sett opp mot Norsk Industris HOP-veileder. Risikovurderinger kan gjennomføres på ulike nivåer i en organisasjon, og opplæring i risikovurderinger skal tilpasses de nivåene av organisasjonen som det utdannes for.

17. Sjøfartsdirektoratet vil arbeide for at gjennomføring og forståelse av risikovurderinger blir en del av læreplaner i STCW.
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. 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.
19. Sjøfartsdirektoratet vil utarbeide en fortolkning av kravene som viser at kompetanse på gjennomføring av risikovurderinger er i samsvar med kompetansekrav på «følge trygge arbeidsrutiner» som angitt i STCW Tabell A-VI/1-4.
20. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med arbeidstagerforeninger gjennomføre fagdager for kursholdere på STCW sikkerhetskurs.

Sikkerhetsstyring

Mangler ved rederiets sikkerhetsstyringssystem har vært en påvirkende faktor i flere dødsulykker de siste ti årene. Dette er trukket frem som et funn i rundt 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. Manglende eller mangelfull risikovurdering har også vært en gjentagende underliggende årsak i dødsulykker. Det har vært tilfeller hvor risikovurderinger er gjennomført uten involvering av de som skulle utføre arbeidet, eller hvor 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 stuet 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 en av besetningen 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 sjekklister framstår som lite forstått om bord, da sjekklisten for arbeidet tilsynelatende kun ble benyttet for å være i overensstemmelse med sikkerhetsstyringssystemet. Fartøyet manglet således en klar sammenheng mellom risikovurderingen, relevante prosedyrer og den praktiske gjennomføringen av arbeidet ombord.

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 sikkerhetsstyringsystem ikke blir benyttet, ikke blir oppdatert og er vanskelig tilgjengelig. De peker på luftfartsnæringen som et eksempel på en bransje som har forenklet sine sikkerhetsstyringsystemer – og at dette bør være en ledestjerne for maritim næring.

De peker videre på betydningen av vernearbeidet om bord. Vernearbeid handler om forebyggende tiltak mot ulykker og helsefarer. Et organisert vernearbeid involverer et kompetent verneombud som etterspør sikkerhet og trygt arbeidsmiljø om bord.

Tiltakene vektlegger å forbedre sikkerhetsstyringsystemer og verneombud i maritim næring. Det er blant annet tiltak på forenkling av sikkerhetsstyringsystemer, slik at de blir mer brukervennlige og tilpasset daglig drift. Dette inkluderer digitalisering der det er hensiktsmessig, og utvikling av tilpassede systemer for personer som arbeider alene om bord. Målet er å sikre at systemene brukes som tiltenkt, og dermed bidrar til forbedring av sikkerheten på sjøen.

Videre vurderes det å innføre krav til å ha verneombud også for fartøy med lavere 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 verneombudet vil Veileder for Verne- og miljøkurs tilpasses ulike fartøytyper og aktiviteter. Det vil også vurderes å innføre krav til helseattest for fiskere, for å sikre at de er helsemessig skikket til å utføre sine oppgaver uten uforholdsmessig stor risiko.

21. Sjøfartsdirektoratet vil initiere en forenklingsprosess for sikkerhetsstyringsystemer. Dette innebærer å oppnå bedre samsvar mellom innhold i, tilgang på, kompetanse på og bruk av sikkerhetsstyringsystem. En slik forenklingsprosess krever involvering og koordinering av partene. Formålet er å hjelpe rederi til å ha systemer for sikkerhetsstyring som brukes slik de er tiltenkt. Da må systemene være brukervennlige og tilpasses til daglig drift, og være digitaliserte hvor hensiktsmessig. Det skal særlig utvikles tilpassete sikkerhetsstyringsystem for personer som arbeider alene om bord. På den måten blir det mer samsvar mellom myndighetenes forventninger og praksis i næringen – og bedre sikkerhet på sjøen. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med næringen diskutere og forankre hva som er de mest hensiktsmessige tiltakene i en slik forenklingsprosess der målet er å bistå flest mulig på en effektiv måte.
22. Sjøfartsdirektoratet vil utrede krav til helseattest for fiskere på fartøy som i dag er unntatt dette.
23. Sjøfartsdirektoratet vil vurdere å innføre krav til verneombud for mindre besetningsstørrelser, eventuelt krav om jevnlig sikkerhetsmøter hvor det ikke er krav om verneombud.
24. Sjøfartsdirektoratet vil oppdatere Veileder for Verne- og miljøkurs (40-timers kurset) med forslag til pedagogiske verktøy tilpasset sjøansatte på ulike fartøytyper og aktiviteter. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med arbeidstagerforeninger invitere til fagdager for kursholdere.

Navigasjon

Navigasjonsfeil utgjør en betydelig risiko for alvorlige sjøulykker som kantring, kollisjoner og grunnstøting. Selv om antall dødsulykker som følge av feilnavigering har vært lav de siste ti årene, har slike hendelser historisk ført til storulykker med katastrofale konsekvenser for mennesker og materiell. Navigasjonshendelser har ofte et komplekst årsaksforhold, der menneskelige, tekniske og ytre forhold ofte spiller sammen. Det er derfor behov for 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 vaksjefer ble klarert raskere, hadde et lavere erfaringsnivå og fikk mindre fartstid som vaksjef enn tidligere. Dette hadde også ført til at vaksjefer 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 vaksjef 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 kompensierende 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.*

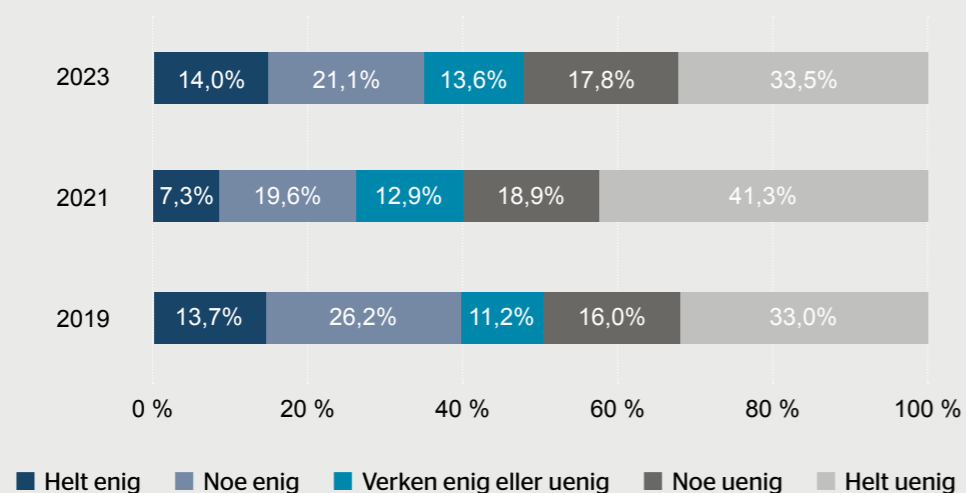
Kystverket hadde ikke etablert menneskelige, tekniske og organisatoriske barrierer for å sikre tilstrekkelig trafikkovervåking. Overvåkingssystemets funksjonalitet med hensyn til automatiske plott-, varslings- og alarmfunksjoner, var ikke tilstrekkelig tilpasset utøvelsen av sjøtrafikksentraltjenesten. 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 redusere oppmerksomheten på navigasjonen og 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 et seilas ikke begrenses eller stanses når det er nødvendig. Manglende vurdering av vind- og strømforhold kan 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. Grunnstøting



Foto: Martha Eidnes

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. Teknologiske hjelpemidler som radar og elektroniske kartmaskiner kan forbedre sikkerheten, men overdreven avhengighet av teknologi kan 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 initiere et forskningsprosjekt med formål om å vurdere forhold på bro som påvirker navigasjonssikkerhet for ulike fartøytyper, og hvordan sikkerheten kan forbedres. Utgangspunktet er menneskeorientert system design, det skal settes fokus på interaksjon mellom personer på bro, oppgaver, teknologi, organisasjon, fysisk arbeidsmiljø og ytre omgivelser. Dette innebærer eksempelvis alarmer og håndtering av alarmer, mengde og kompleksitet i arbeidsoppgaver på og utenfor bro, rapportering, samt 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 hoved 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 hvor mangelfullt tilsyn har vært en påvirkende faktor bak dødsulykker. Det er for eksempel tilfeller der ulike krav ikke har blitt kontrollert, tilsyn ikke har blitt gjennomført, og tilfeller der det er gjort unntak fra krav på grunn av fartøyets størrelse og alder, noe som har ført til mindre effektive tilsyn.

Rapportene viser at mindre spesifikke krav i regelverket kan være en årsak til at tilsyn ikke har vært tilstrekkelig dekkende. For eksempel er regelverket for mobile arbeidsmaskiner ikke like detaljert som for tilsvarende maskiner i landbasert virksomhet, noe som fører til at Sjøfartsdirektoratet ikke utfører tilsyn med disse maskinene. Det vises også til at internasjonale forordninger i liten grad inkluderer arbeidsmiljøforhold om bord på fartøy, og at dette kan bidra til at det føres mindre tilsyn mot arbeidsmiljø. Riksrevisjonen (2023) har påpekt svakheter i Sjøfartsdirektoratets tilsynsinnretning, 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 sjekklister og arbeidsprosesser for å sikre likebehandling mellom tilsyn. Aktørene som har stilt opp på innspillmøter i forbindelse med nullvisjonsarbeidet uttrykker at det er potensial for økt forutsigbarhet og mer lik praksis i møte med reaksjoner

fra Sjøfartsdirektoratet. Aktørene ønsker at Sjøfartsdirektoratet gjør tiltak slik at punkter i sjekklister vektlegges mer likt og forutsigbart på tvers av tilsyn, samt arbeider for mindre variasjon mellom inspektører på tilbakemelding, argumentasjon og avvik fra tilsyn.

I forlengelse av tiltak mot sammenstilling av regelverk ønsker aktørene som har bidratt i nullvisjonsarbeidet at det gjennomføres flere samarbeidende og samkjørte tilsyn på tvers av myndigheter.

Innsatsområdets tiltak rettes mot tilsynspraksiser med formål om å øke bidraget til sikkerhetstilstanden på fartøy. Ett av tiltakene innebærer en gjennomgang av tilsynspraksis for å øke graden av risikobaserte, ikke-planlagte tilsyn, spesielt blant rederier som ikke er pliktige til å følge ISM-koden. Dette skal bidra til å identifisere og rette opp sikkerhetsmangler mer effektivt. For å gjøre det lettere for næringen å forstå og etterleve kravene, skal det arbeides med å tydeliggjøre grunnlaget for bedømming ved tilsyn, ved å utarbeide sjekklister som angir alvorlighetsgraden av ulike mangler.

For å bidra til en mer konsistent, forutsigbar og rettferdig tilsynspraksis skal det utarbeides en veileder for inspektører, spesielt for punkter som krever skjønnsmessige vurderinger. Det er også planlagt å styrke samarbeidet mellom ulike myndighetsaktører for å samkjøre tilsyn innenfor ulike fartøysegmenter og bransjer. For å gjøre det lettere for næringen å navigere regelverket og etterleve dette, skal det utarbeides oversikter over regelverk som er relevant for ulike fartøysegmenter og bransjer.

30. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomgå egen tilsynspraksis. Formålet er å øke grad av risikobaserte ikke-planlagte tilsyn, også blant ikke ISM-pliktige rederier.
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 ivare tatt 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 relevante 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. Sjøfartsdirektoratet skal utarbeide veiledningstekst på oppgaver (sjekklisterpunkter) for inspektører for å oppnå mer konsistent tilsynspraksis på tilbakemeldinger, argumentasjon og avvik.

Rammebetingelser

Rammebetingelser handler om hvordan økonomiske og markedsmessige forhold påvirker sikkerheten i maritim sektor. Ulike interesser hos forskjellige myndighetsaktører kan skape målkonflikter, noe som kan påvirke sikkerheten negativt. Et eksempel er fenomenet olympisk fiske, hvor konkurranse om å fiske mest mulig før en makskvote nås, kan føre til risikotaking. Det er behov for reguleringer som sikrer sikker utøvelse av yrket. 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 et 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.

Konkurranse mellom rederier om å tilby tjenester innenfor stramme økonomiske rammer kan resultere i lavere bemanning og høyere arbeidsbelastning for de ansatte. Dette kan føre til 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 sikre 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 av tiltakene er rettet mot fiskeri- og akvakulturnæringen. Det skal jobbes for å identifisere og implementere incentivordninger som reduserer alenefiske, noe som for eksempel kan innebære 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 alenefiske, 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, for å blant annet redusere målkonflikter. Et tiltak innebærer å revidere operasjonsveiledere for å inkludere hensyn til både fiskevelferd og personsikkerhet, så disse ikke skal gå på bekostning av hverandre.

Det er også tiltak rettet mot ferge- og hurtigbåtsamband hvor Sjøfartsdirektoratet planlegger å utarbeide en veileder for anbudsprosesser som skal bidra til å hensynta sikkerheten til ansatte og passasjerer. Veilederen vil fremheve hvordan sikkerhet påvirkes av faktorer som ruteplanlegging, sanksjoner og bemanningsstørrelse, og hvordan insentiver for høyere sikkerhet kan være fordelaktige for både oppdragsgivere og leverandører. I tillegg vil Sjøfartsdirektoratet initiere et samarbeid mellom oppdragsgivere for å øke bestillerkompetanse, dele erfaringer om beste praksis for sikkert design og drift, og diskutere felles sikkerhetsrelaterte retningslinjer/føringer utover forskriftsregulering.

35. Fiskeridirektoratet vil forplikte seg til å gjennomføre et prosjekt med formål om å identifisere, vurdere og gjennomføre tiltak som ivaretar sikkerhet i fiske. Dette kan for eksempel være verktøy for påmelding og utseilingsfrister, krav til minimum sikkerhetskompetanse for å delta, og krav til fartøy- og utstyrssikkerhet gitt 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 inkluderer samkjørt 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 arena for samhandling knyttet til fiskeri, hvor det diskuteres og etableres rammer og tiltak som reduserer risikotaking relatert til fiske samtidig som andres hensyn ivaretas. Dette inkluderer samkjørt 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 med formål om å identifisere, vurdere og gjennomføre insentivordninger som stimulerer til redusert grad av alenefiske. Dette inkluderer ordninger for samfiske i åpen gruppe.
40. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en vurdering av kriterier for bemanningstørrelser som ivaretar sikkerhet i operasjon og beredskapssituasjoner på servicefartøy i akvakulturnæringen.
41. Sjøfartsdirektoratet vil initiere et forpliktende samarbeid mellom oppdragsgivere for ferge- og hurtigbåtsamband. Formålet er (1) større grad av samkjørt bestillerkompetanse særlig knyttet til hvordan sikkerhet blir påvirket av ulike faktorer som ruteplanlegging og sanksjoner, (2) økt grad av erfaringsdeling på beste praksiser knyttet til sikkert design og sikker drift, samt (3) etablere arena for diskusjon av felles sikkerhetsrelaterte retningslinjer/føringer utover forskriftsregulering.
42. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en vurdering av kriterier for bemanningstørrelser som ivaretar sikkerhet i operasjon 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 må 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 sentralt for evnen til å bli bedre i sikkerhetsarbeidet. Fremfor å utelukkende fokusere på individet og feilhandlinger, er det et stort potensial i å forstå de omstendighetene som påvirker hvordan arbeidet gjennomføres og som bidrar til å skape variasjon i arbeidspraksisen. Dette inkluderer å forstå hvordan krav, regler og prosedyrer omsettes til praksis der jobben gjøres. Læring innebærer å forstå hva det er som kan gjøre det vanskelig å jobbe sikkert, og samle kunnskap om hva som er gode løsninger for å forebygge risiko. Dette er viktig læring som ikke bare må bygge på hendelser, men også fra det arbeidet som utføres sikkert hver eneste dag: Vanlig arbeid.

Melde- og rapporteringsforskriften angir at hendelser skal rapporteres til Sjøfartsdirektoratet innen 72 timer. Det korte tidsrommet innebærer ofte manglende innsikt i forhold som bidro til at hendelsen inntraff, og de fleste hendelser blir dermed rapportert og registrert som menneskelige feil. Hendelsesrapportering skal bidra til læring for å hindre gjentakelser, og derfor har Sjøfartsdirektoratet startet et arbeid med revidering av 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 er fokusområder, informasjonskampanjer, læring av hendelser, nyhetsartikler, veiledere, samt deltagelse i ulike fora. I nullvisjonsarbeidet er det adressert et potensial for Sjøfartsdirektoratet i å utøve sin veiledningsplikt mer systematisk og bedre tilpasset aktørene i næringen.

Det er forholdsvis få felles arenaer for læring på tvers av aktører og virksomheter innenfor sjøfart, og basert på arbeidsmøtene fremstår det som noe tilfeldig hvilke aktører som har tilgang på hvilken læring. Enkelte bransjer har fått etablert nasjonale eller regionale arenaer for erfaringsutveksling blant aktørene.

Tiltakene legger vekt på å skape økt læring gjennom å registrere bakenforliggende forhold til hendelser fremfor å peke på individuelle feil, noe som 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 for å bruke disse aktivt i forbedringsarbeid. Et dynamisk risikobilde skal etableres ved hjelp av erfaringsoverføring og uanmeldte tilsyn, og veiledningsverktøy for inspektører skal oppdateres med forslag til gode praksiser. Det foreslås også å ha en årlig sikkerhetsdag for alenefiskere og det vil vurderes om sikkerhetskurset for fiskere kan brukes som en arena for systematisk erfaringsutveksling. Det skal også opprettes arenaer for erfaringsutveksling i ulike næringer.

44. Sjøfartsdirektoratet skal gjennomføre en studie for hvordan etaten kan etablere et mer dynamisk risikobilde ved hjelp av for eksempel erfaringsoverføring mellom saksbehandlere, inspektører, andre myndigheter, classeselskaper, godkjente foretak og basert på uanmeldte tilsyn med kampanjesjekkklister. 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 initiere samkjøringsprosess for en felles innrapporteringstjeneste med andre myndigheter. En slik felles innrapporteringstjeneste kan være tilpasset ulike næringer og innebærer eksempelvis hendelser eller forhold som handler om sikkerhet, helse, ytre miljø, biosikkerhet og arbeidsmiljø.
46. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med næringen ha en egen dag i året med fokus på sikkerhet for 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, deling av interngranskinger, øke kompetanse på sikkerhet og samordne praksiser. Maritimt Samarbeidsforum kan også ta initiativ til prosjekter som trekker læring fra andre bransjer.
48. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en vurdering av hvorvidt sikkerhetskurset kan benyttes som en arena for systematisk erfaringsutveksling blant fiskere. Eksempelvis erstatte sikkerhetskurset med årlige kurs/sertifiseringer gjennomført av Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med arbeidsgiverforeningene.
49. 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/sjekkklister for rapportering, og gjennom todelt rapportering - tidligrapportering av hendelse og rapportering av påvirkende forhold innen rimelig tid. Veileder/sjekkklister skal også bidra til lik forståelse og praksis for hvilke hendelser (og nestenhendelser) som skal rapporteres, og samtidig opplyse at det skal brukes til læring og at rapportering ikke medfører overtredelsesgebyr.
50. Sjøfartsdirektoratet skal ha samspill med Maritimt Samarbeidsforum eller andre relevante referansegrupper for å forankre fokusområder og 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 oppdateres jevnlig 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 legger ut på sjøen og underveis. Bruk av fartøyet og utstyr ombord skal være trygt i seg selv, både om en eier, låner eller leier. Uansett om man er nybegynner eller erfaren båtfører, skal alle være i stand til å føre båten på en sikker måte uten å sette seg selv eller andre i fare. Skulle en ulykke oppstå, skal nødvendige ressurser være tilgjengelig 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

Båtfolket skal være trygge og sikre på brygger og havner. I perioden 2018-2022 omkom i snitt fem personer i året som følge av fall til sjø i havn mens båten var fortøyd. Antallet har nært doblet seg siste årene. Det er noe usikkerhet knyttet til tolkning av data, ettersom de inneholder alle omkomne hvor fritidsfartøyet var langs kai.

I perioden 2018-2022 var det **26 personer** som omkom etter hendelser som oppstod da fartøyet var langs kai.

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

Kystverket har i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet utarbeidet plansjen «En sikker havn» som gir gode råd om hvordan kaifront og flytebrygge kan utstyres med redningsstige og annet utstyr, som kan bidra til å redde menneskeliv. For å oppnå en sikker havn gjengir Kystverkets nettsider knyttet til plansjen at risikofaktorer bør kartlegges og det bør lages en plan for gjennomføring av sikkerhetstilstand og vedlikehold.

1. Kystverket vil følge opp plansjen «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

Bruk av fartøyet skal være trygt i seg selv. Fartøysikkerhet dreier seg om fartøyets utforming er sikker, det vil si karakteristikker ved fartøyets konstruksjon som kan bidra til å redusere sannsynligheten for en ulykke og/eller redusere konsekvensene. Fartøyets stabilitet og fribordshøyde er eksempler på medvirkende årsaker til kantringsulykker og fall over bord. Videre kan eldre båter eller båter som ikke er tilpasset norske forhold ha svakheter som kan knyttes til fartøysikkerhet. Fritidsfartøy satt på markedet etter 16. juni 1998 skal være CE-merket. CE-merking viser at båten er produsert i henhold til minstekravene som følger av EU-regelverket.

I perioden 2018-2022 viser Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk at **81%** av dødsfallene forekom som følge av fall til sjø. Av disse dødsfallene var **35%** relatert til kantringsulykker. Av alle dødsfallene i perioden var **30%** som følge av kantringer.

Små åpne båter er spesielt utsatt for kantring ettersom de har lavt fribord. Fartøy under 26 fot var involvert i 90% av alle kantringsulykker i 2013-2017 der fartøyets 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). Det finnes anslagsvis rett i overkant av én million slike fartøy. I februar 2023 fikk Sjøfartsdirektoratet i oppdrag å utrede et obligatorisk småbåtregister. Fordelene med et slikt register er mange. Eksempelvis vil et register være et viktig bidrag for å forbedre og effektivisere redningsaksjoner, tilsyns- og kontrollvirksomhet og kriminalitetsbekjempelse. Videre vil et obligatorisk register bidra positivt i arbeidet med miljøutfordringer, for eksempel forlatte båter.

Et register gir også mulighet til å innføre andre tiltak som er viktige for sjøsikkerheten. Det vil for eksempel kunne gi bedre oversikt over fartøy som leies ut til turister, noe som igjen gir mulighet for å følge opp disse fartøyene spesielt med nødvendige tiltak. Et register vil også gjøre det mulig å vurdere krav til ansvarsforsikring for enkelte fartøytyper.

I 2022 var 12% av redningsaksjoner koordinert av Hovedredningsentralen (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 *Utredning om obligatorisk småbåtregister (2023)* ligger tilgjengelig på direktoratets nettsider.

3. Etatene i styringsgruppen anbefaler innføring av 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, eller småbåtloven, regulerer bruk av fritidsfartøy og småbåter for å ivareta sikkerheten til sjøs. I dag inneholder denne loven både generelle og spesifikke sikkerhetskrav til ulike typer fartøy. Det sees likevel behov for å lage hjemmel til å fremme ytterligere sikkerhetskrav, særlig for risikoutsatte fartøytyper og utleiefartøy. Dette kan muliggjøre innføring av krav til bruk av teknisk sikkerhetsutstyr som blant annet kan bidra til økt mulighet for livberging. Enkelte av tiltakene i denne handlingsplanen krever en endring av småbåtloven, for eksempel innføring av krav dødmannsknapp og annet sikkerhetsutstyr, endring av promillegrense og krav knyttet til utleiefartøy.

Ifølge småbåtloven skal det finnes et minimum av sikkerhetsutstyr som er nødvendig om bord på alle fritidsfartøy. Gitt hva fartøyet benyttes til vil en ytterligere investering i sikkerhetsutstyr kunne bidra til økt trygghet og sikkerhet. Det skjer stadig en utvikling som forbedrer bruk, tilgjengelighet og effekt av sikkerhetsutstyr. Sikkerhetsutstyr kan bidra til å redusere sannsynligheten for ulykker, for eksempel kan navigasjonsutstyr, lanterner og AIS transponder gi informasjon til båtførere slik at de kan navigere sikrere på sjøen. Tilgang på, og bruk av, sikkerhetsutstyr kan utgjøre forskjellen i en livskritisk situasjon. Dersom en ulykke mot formodning skulle inntreffe, kan sikkerhetsutstyr som dødmannsknapp, brannslukkingsmidler og flyteutstyr bidra til å redusere konsekvensene av ulykken.

Foto: Gunn Therese Osen Quidding



SHK gjennomførte en dybdestudie av dødsulykker i på fritidsfartøy i 2018. Blant forlis/kantringsulykker tok det i hovedsak mer enn 1 time før noen mottok varsel om at de forulykkede var i nød når det ikke var andre varslingsmuligheter enn mobiltelefon om bord.

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

Effektiviteten av ulike flytemidler varierer også, selv om de anvendes på riktig måte. For eksempel blir det påpekt av SHK at flytemidler som ikke sørger for frie luftveier, reduserer muligheten for overlevelse etter alvorlig nedkjøling (SHK, 2019a). Det er viktig at sikkerhetsutstyret er egnet for bruk og virker som forutsatt når det trengs.

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 brosjyrer, plakater og infografikker som forklarer hvordan man sjekker redningsvestene og hvorfor dette er viktig
7. Samarbeid med forsikringselskaper for å informere deres kunder om viktigheten av årlig sjekk av redningsvester, og for eksempel utforske muligheten for insentiver

Automatisk nødstopp

Automatisk nødstopp, eller dødmannsknapp i et fritidsfartøy, er en sikkerhetsinnretning som automatisk stopper motoren hvis føreren faller over bord eller i enkelte tilfeller blir ute av stand til å styre båten. Den består vanligvis av en snor eller en trådløs sender som er festet til føreren. Hvis forbindelsen brytes, aktiveres nødstoppmekanismen, 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 forhindre at den fortsetter å kjøre uten kontroll. Ukontrollert fremdrift kan være farlig for andre passasjerer, andre båter i nærheten og personer i vannet.

85 % av de omkomne i perioden 2017-2023 som falt til sjø, falt fra en åpen/delvis lukket motorbåt (Sdir, 2024).

I tillegg til å forhindre at båten fortsetter å bevege seg ukontrollert til fare for omgivelsene, gjør automatisk nødstopp det lettere for fører å komme seg tilbake i båten, da den vil stanse i nærheten. Stans av fremdriftsmotoren vil også beskytte mot propellskader for personer i vannet.

Flere av de siste årenes farlige ulykker kunne sannsynligvis vært unngått dersom båtfører koblet til/brukte dødmannsknappen. I de siste årene har det også kommet elektroniske utgaver av dette sikkerhetsmiddelet, noe som gjør at båtfører i større grad kan bevege seg om bord uten å kutte strømmen, og dermed få en ufrivillig og potensielt utfordrende situasjon.

I 2020 utarbeidet Sjøfartsdirektoratet en utredning om automatisk nødstopp for fritidsfartøy (Sjøfartsdirektoratet, 2020). Utredningen foreslår ulike mulige tiltak basert på en vurdering av ulykkesstatistikk, gjeldende regelverk og krav, og operasjonelle og tekniske aspekter ved den norske flåten av fritidsfartøy. Tiltakene er relatert til regelverksendringer og holdnings-skapende arbeid, og utredningen gjennomgår både muligheter og utfordringer knyttet til disse.

6. Som en videreføring av arbeidet med dødmannsknapp i 2020, vil Sjøfartsdirektoratet arbeide for å innføre utredningens anbefalinger; blant annet innføring av krav til å bruke dødmannsknapp ved føring av fritidsfartøy som har slikt utstyr installert.

Å være alene ombord

De siste ti årene var omtrent to av tre omkomne årlig alene ombord i fritidsfartøyet ved ulykkestidspunktet. Tidlig varslings er avgjørende dersom en fører av fritidsfartøyet faller i sjøen. Når noen faller over bord, er det viktig å få rask hjelp for å unngå farer som nedkjøling og drukning. SHKs dybdestudie (SHK, 2019a) av dødsulykkene i 2018 knyttet til person over bord, kantring/forlis og fall ved kai/brygge viser også at det i de fleste tilfellene gikk lang tid fra ulykken inntraff til mulige redningsinstanser ble varslet, og at dette reduserte de forulykkedes overlevingssevne. Umiddelbar varslings om nød og posisjon, kombinert med bruk av riktig tilpasset redningsvest og påkledning som forsinker nedkjøling, kan øke sjansene for overlevelse betydelig.

7. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt med formål om å identifisere og implementere tiltak som kan bidra til tidlig varsling ved fall til sjø hendelser, særlig med hensyn til personer som er alene om bord. For eksempel krav til tilgjengelig kommunikasjonsutstyr eller personlig nødpeilesender. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, forsikringselskap, og fra utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger.

Mulighet for selvberging er viktig om bord på alle fartøy, men er spesielt sentralt for personer som er alene om bord (McGuinness et al., 2013; Pitman et al., 2019). I dag er det ikke krav til selvbergingsmuligheter på eldre fritidsfartøy. Selvbergingsmuligheter inkluderer også gode løsninger som gjør det lettere å komme seg tilbake om bord i fartøyet hvis man faller til sjø.

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

Fiskeridirektoratet har i dag en kontaktflate mot fritidsfiskere for å ivareta hensyn til marint liv. Denne kontaktflaten kan utnyttes til å gjøre fritidsfiskere i fritidsfartøy oppmerksom på sin egen sikkerhet om bord.

9. Fiskeridirektoratet vil i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet gjennomføre et prosjekt hvor formålet er å finne muligheter hvor personsikkerhet kan etterspørres innenfor deres handlingsrom. Eksempelvis (1) ved registrering til hummerfiske skal det også opplyses om personsikkerhet og (2) personsikkerhet implementert i fritidsfiskeappen. Andre myndigheter skal involveres hvor hensiktsmessig.

Utleiefartøy

Blant de som deltar i båtlivet i Norge er det mange som leier båt og utstyr. Dette omfatter 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 dødsulykker i perioden 2011-2019 var i forbindelse med fisketurisme eller leie av båt til turister. Nær halvparten av ulykkene er kantring/forlis og en tredjedel er person over bord. I 2020, 2021 og 2023 var det ingen omkomne turister som hadde leid båt, mens det i 2022 var fire.

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

Sjøfartsdirektoratet sin utredning om utleiefartøy fra 2021 (Sjøfartsdirektoratet, 2021) viser at mange som leier ut fartøy har en form for sikkerhetsorientering med leietaker, og at de fleste stiller krav til alder/kompetanse. Det er derimot få felles retningslinjer for slike sikkerhetsorienteringer og krav, og funnene indikerer store individuelle forskjeller i hvordan dette gjøres. I tillegg tyder resultatene på at leietakernes ferdigheter og kompetanse overvurderes. Det kan bety at leietakeren i realiteten ikke har god nok kunnskap til å vurdere for eksempel værforhold og farvann, eller til å håndtere en ulykkesituasjon.



Videre er det tegn på stor variasjon i utstyr om bord på utleiefartøy, og hvor godt fartøyene vedlikeholdes. Felles retningslinjer og bransjerettede tilsyn kan øke standarden for vedlikehold og tilgjengelig sikkerhetsutstyr om bord, og øke sikkerheten. Tilsyn kan også bidra til å avdekke fartøy som er sikkerhetsmessig uegnet for utleie.

En tredjedel av utleiery har ikke risikokartlagt tjenesten de tilbyr.

Utleieaktører oppgir i en undersøkelse at de aller fleste var kjent med regelverk som omhandlet bruk av fritidsfartøy, men kun halvparten var kjent med regelverk for utleie av fritidsfartøy. Økt kompetanse for alle utleiery og bedre strukturer rundt utleievirksomhet vil kunne styrke sikkerheten for de som benytter seg av tjenesten. Dette gjøres gjennom å sikre felles praksiser og standarder på tvers av utleieaktørene og gjøre bransjen lettere 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 vil arbeide for innføring av utvalgte tiltak. Blant de foreslåtte tiltakene i utredningen nevnes:

- **Krav til konstruksjon og vedlikehold av fartøy**, herunder CE-merking av båter brukt til utleie, samt en veileder for vedlikehold utarbeidet av Sdir.
- **Krav til tilsyn**: Sjøfartsdirektoratet bør få myndighet til å drive tilsyn med utleiefartøy
- **Krav til registrering av utleiebedrift og fartøy, og merking av fartøy**. Utleier skal sende inn informasjon om foretaket og fartøyene sine før utleieaktiviteten starter.
- **Krav til kommunikasjons- og sporingsutstyr** om bord i utleiefartøy (f.eks. telefon, håndholdt VHF, AIS, nødpeilesender, GPS), samt informasjonsskriv til utleiery om dette.
- **Strengere krav om kompetanse for fører/leietaker** av utleiefartøy, utover det som allerede er ivare tatt 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 utleiery
- **Krav om forsikring** (minimum ansvarsforsikring) for fritidsfartøy som leies ut
- **Økt informasjons- og holdningsskapende arbeid**

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

Kompetanse og sikker atferd ombord

Fritidsfartøyførerens kompetanse har betydning for sikkerheten til sjøs. God kompetanse gir båtførere evne til å håndtere fartøyet på en trygg og forsvarlig måte, samtidig som det forbereder dem på å håndtere uforutsette situasjoner som kan oppstå, inkludert ulykker. Videre handler kompetanse om at båtførere har nødvendig kunnskap om krav og regelverk. Kompetansen har også betydning for hvor godt man er forberedt på å håndtere uforutsette situasjoner, som igjen påvirker hvilke typer sikkerhetsutstyr man har om bord. Manglende kompetanse er en vesentlig risikofaktor i flere alvorlige ulykker på sjøen.

Det mest utbredte kompetansebeviset blant båtførere er båtførerbeviset. I 2010 ble det innført et krav om at alle født i 1980 eller senere må ha båtførerbevis for å føre en båt på som er over 8 meter lang og/eller har 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%) i utvalget oppgir at de har båtførerbevis.

Det er en parallell mellom fartøytype med høy ulykkesrisiko og nivået på førerens kompetanse. Ulykkesstatistikk for perioden 2018-2022 viser at mindre fartøy, som kano, kajakk, jolle og robåt uten motor, står for 15% av dødsulykkene, og åpne motorbåter utgjør 44%. Båtlivsundersøkelsen (KNBF, 2023) viser for at de med seilbåt oppgir at de har høyere kunnskap om regelverk, sjøveisregler og de ulike sjømerkene, mens de som eier liten båt 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, gjennomføring av 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 med formål å avdekke behov for endringer for å øke sikkerheten, herunder hvorvidt det bør være tilleggskrav på kompetanse for enkelte aktiviteter. Det vil i evalueringen vurderes behov for en praktisk del som del av båtførerprøven.

Fart og mørke øker risikoen betydelig

Potensialet for ulykker øker etter hvert som farten blir høyere. Kombinasjonen av høy fart og ferdsel i mørke eller ved nedsatt sikt er spesielt risikabelt. 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, aktualiseres høy fart som et særskilt innsatsområde i sjøsikkerhetsarbeidet. I periodene 2013-2017 og 2018-2022 har det i snitt vært to omkomne årlig i ulykker hvor høy fart har vært en bidragsyter.

I perioden 2013-2017 var høy fart en del av skadebildet i 37% av dødsulykkene knyttet til grunnstøting, kollisjon og kontaktskader

Fra 1. juni 2023 må alle som skal føre fritidsfartøy (inkludert vannscooter) som kan oppnå en hastighet på 50 knop eller mer, ha høyhastighetsbevis. 50 knop tilsvarer 92,6 km/t. Ulykkesbildet viser derimot at det også skjer en del alvorlige ulykker ved lavere hastighet enn 50 knop. Høy hastighet ansees som alt over 20 knop (37 km/t), og data fra Sjøfartsdirektoratet sin ulykkesdatabase viser at det er flere dødsfall som forekommer der hastigheten til fartøyet var mellom 20-49 knop, enn 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: Redningselskapet

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

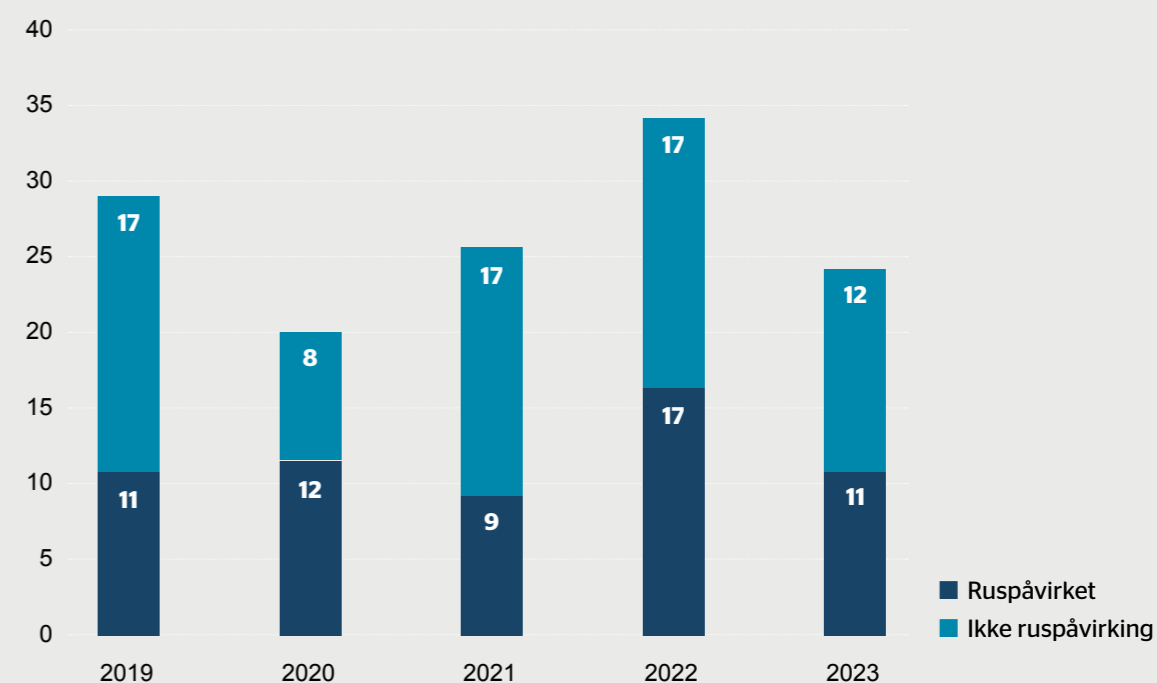
- **Uoppmerksomhet og distraksjoner:** Mange båtførere blir distraheret av mobiltelefoner og moderne navigasjonsutstyr, noe som kan føre til farlige situasjoner, spesielt i kombinasjon med høy fart eller dårlig sikt. Kampanjen oppfordrer båtførere til å løfte blikket fra mobiltelefoner og navigasjonsutstyr 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 at sjøen blir en trygg opplevelse. Å alltid bruke redningsvest og unngå alkohol når man fører båt, er viktige handlinger og holdninger som kan forebygge ulykker. Ved å ha en bevisst og respektfull tilnærming til båtlivet, skaper man en tryggere og mer harmonisk opplevelse for alle som ferdes på sjøen.

Rusmidler

Alkohol, og andre rusmidler, påvirker evnen til å føre båt på en trygg måte ved å redusere oppmerksomhet, konsentrasjonsevne og kritisk sans, samtidig som det øker impulsivitet og risikovillighet. Dette øker både sannsynligheten for at et uhell skal opptre og for at en forulykket faller over bord, med alvorlige konsekvenser.

Antall omkomne fra fritidsfartøy, fordelt på ruspåvirkning



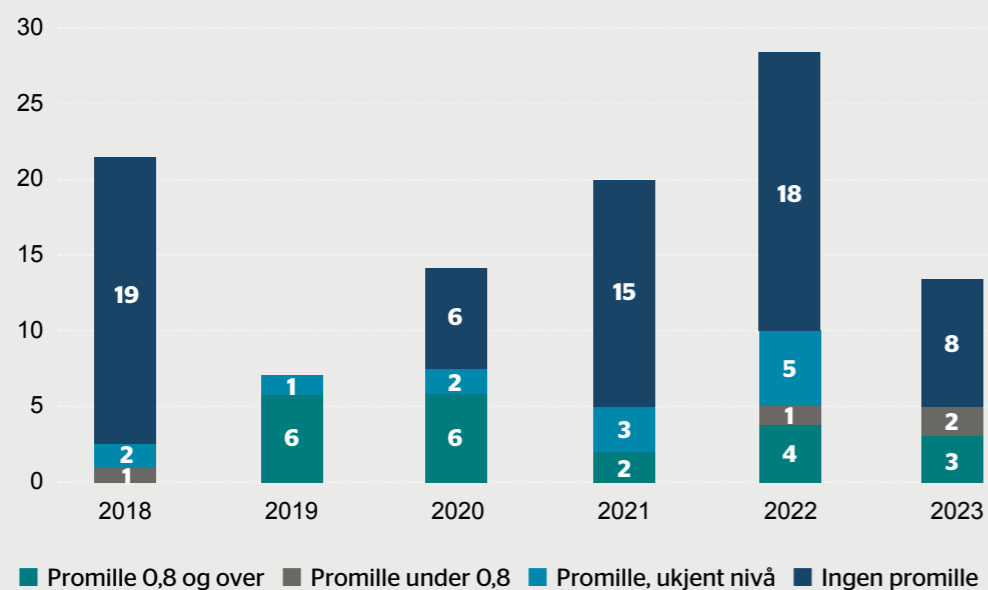
I perioden 2019-2023 utgjør ruspåvirkede nær halvparten av de omkomne (46 %). Dette inkluderer både omkomne fra fartøy som var i bruk og fortøyd ved kai eller lignende. Dette understreker at bruk av rusmidler blant brukere av fritidsfartøy er et sikkerhetsproblem. Fordelingen av promillenivå blant omkomne viser at de fleste hadde promille over den tillatte grensen. Blant førere hadde 58 % promille over den tillatte grensen. Dette indikerer at alkohol i betydelige mengder er en vesentlig faktor i mange av ulykkene. Disse faktorene øker sannsynligheten for ulykker og drukning, spesielt når den forulykkede faller over bord. Det er derfor viktig å adressere denne problemstillingen for å forbedre sikkerheten på sjøen.

Selv for lave til moderate mengder, er det observert at alkohol påvirker balanseevne, varmetap, synsinntrykk, reaksjonstid, vurderingsevne og fører til adferdsendring.

I dag er promillegrensen 0,2 promille for førere av fritidsfartøy over 15 meter, og 0,8 promille for førere av fritidsfartøy under 15 meter (jf. § 143 i Sjøloven, og § 33 i Småbåtloven).

Promillegrensen på 0,8 har vært til diskusjon innenfor sjøsikkerhetsarbeidet i flere år. Figuren under viser antall omkomne båtførere i perioden 2018-2023, og hvorvidt de hadde påvist promille. I tillegg til båtførerne som har mistet livet i perioden (N=104 hvorav 37 var påvirket av rusmidler), har ni passasjerer omkommet hvor båtfører var ruspåvirket.

Antall omkomne båtførere



Juni 2010 reduserte Sverige promillegrensen til 0,2 for førere av båt over ti meter eller som går over 15 knop. Bakgrunnen for lovendringen var økt sikkerhet på sjøen. Tidligere hadde Sverige en promillegrense på 1,0 for båter som kan kjøre raskere enn 15 knop.

Erfaringer fra Sverige, som har innført en lavere promillegrense og strengere straffereaksjoner som følge, viser at slike tiltak kan være effektive. I Sverige har det de siste ti årene vært en jevn nedgang av både antall og andel omkomne med påvist promille. En kombinasjon av regulering, kontroll og holdningsskapende arbeid er nødvendig for å forbedre sikkerheten på sjøen.

FHI publiserte i 2024 en kunnskapsoppsummering om tiltak for å forebygge drukning. I denne dokumenteres sammenhengen mellom promille på under 0,8 og alvorlige ulykker i forbindelse med bruk av fritidsbåt (Gjertsen et al., 2024). FHI argumenterer basert på deres funn at lovregulering og sikkerhetstenkning kan påvirke kulturer og bidra til å redusere omfanget av dødsulykker.

Tall fra Sverige tyder på at antall omkomne ruspåvirket med promille 0,1-1,0 synker omtrent i samme rate som omkomne med promille over 1,0. Dette kan bidra til å underbygge FHI sin konklusjon om at endring av alkoholgrensen fører til at færre kombinerer drikking og sjøliv.

14. Etatene i styringsgruppen støtter en reduksjon i promillegrensen på sjøen. Sjøfartsdirektoratet vil vurdere om en evt. reduksjon i promillegrense skal gjelde for alle brukere av fritidsfartøy, eller være knyttet til visse fartøytyper eller hastigheter. Vurderingen legges frem for lovgiver for endelig beslutning.

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, Friluftsrådenes Landsforbund og Kartverket.

En av kampanjens bærebjelker er fysisk tilstedeværelse gjennom våren, sommeren og høsten, hvor båtfolket ferdes. Her deles blant annet informasjonsmateriell ut av kampanjepartnerne og andre samarbeidspartnere på båtmesser, i havner og på brygger, og i andre møter med båtfolk. I 2024 var materialet 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 ble fastsatt med virkning fra 15. juni 2001, har bøtesatsene vært uendret. Formålet med bruk av bøter etter regelbrudd er at det skal være egnet til å korrigere adferden både subjektivt og generelt. Subjektivt mot den enkelte ved at boten merkes såpass at vedkommende i ettertid innretter seg etter regelverket og avstår fra overtredelser. Generelt ved at befolkningen kjenner den trusselen straffe-reaksjonen representerer, og dermed avstår fra overtredelser. For å oppnå denne effekten, må bøtesatsen være såpass stor at den påvirker adferden.

Egnet flyteutstyr til alle om bord er også pålagt ombord alle fritidsfartøy, og det er krav til bruk av egnet flyteutstyr på fritidstøy under åtte meter som er i fart. Sjøfartsdirektoratet sin ulykkesdatabase viser at siden 2017 har omtrent to av tre omkomne årlig blitt funnet uten flyteplagg. Selv om ikke alle disse var pålagt å bruke flytevest i hendelsestidspunktet, vil økte bøtesatser trolig bidra til økt bruk av flytevester. Dette gjelder også på flere andre viktige områder. For eksempel er bøtenivået relativt lavt for å ikke inneha påkrevd kompetanse som båtførerbevis, fritidsskippersertifikat eller høyhastighetsbevis.

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

15. Etatene i styringsgruppen stiller seg bak en økning i bøtesatser for overtredelser med fritidsfartøy jfr. pågående revisjon av disse i regi av justis- og beredskapsdepartementet.

Politiets tilstedeværelse på sjøen er et forebyggende tiltak, og innebærer blant annet at farlig atferd med høyt skadepotensial, slik som høy fart, rus og uaktsom kjøring kan bli oppdaget og sanksjonert. Synlig politi har også en sterk forebyggende effekt på brukerne av fritidsfartøy. De siste årene har det vært en utvikling med stadig færre gjennomførte politikontroller mot fritidsfartøy, noe som kan redusere effekten av andre tiltak rettet mot farlig atferd på sjøen.

I tillegg til å redusere promillegrensen i Sverige i 2010, økte de antall politikontroller og satt inn strengere straffereaksjoner. Statistikken viser en nedgang i antall dødsfall, og en nedgang i promillenivå blant omkomne etter disse tiltakene er innført. Sammenlignet med statistikk fra Norge, kan man antyde at Sveriges sammensetning av disse tiltakene har bidratt til å redusere antall dødsfall.

Kystvakten er en del av Sjøforsvaret i Norge, og jobber for sikre norsk suverenitet og kontrollere ressursene til havs. I tillegg har de fiskeri- og fangstoppssyn, slepebåtberedskap, tolloppsyn og miljøvern. Kystvakten er også viktig for søk- og redningsoperasjoner til sjøs i Norge, og er allerede en viktig og synlig aktør på sjøen. 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

Forbedring av **faktagrunnlaget** er påpekt som et behov i kunnskapsgrunnlaget ettersom det gir basis for videre tiltaksutvikling innenfor fritidsfartøysegmentet. Det digitale verktøyet Fritidsbåtplattformen er et innovasjonsprosjekt utviklet for å hente inn og strukturere data fra ulike kilder. Den vil gi innsikt i hvor ulykker skjer, når de skjer, og hvorfor de skjer. All denne dataen skal kunne brukes av aktørene i sikkerhetsarbeidet med fritidsfartøy for bedre kunne strukturere innsatsen.

17. Fritidsbåtplattformen er et tiltak som på sikt kan svare ut en del av behovet for et bedre faktagrunnlag. Samtidig er det fortsatt behov for å vedlikeholde, forbedre og etablere nye datakilder, samt strukturere og kople data på en slik måte at de kan gi et ønsket faktagrunnlag.

Sjøfartsdirektoratet vil fortsette arbeidet med Fritidsbåtplattformen, og arbeide for at deltagende aktører forplikter seg til å dele og øke kvaliteten på data. Sjøfartsdirektoratet vil jobbe med løsninger slik at Fritidsbåtplattformen kan brukes som verktøy for læring for aktørene.

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 under gir en oversikt over alle tiltakene som rettes mot næringsfartøy, med en oversikt over hvilke næringsfartøy som tiltaket er relevant for («Relevante fartøytyper»). Tabellen gir også en oversikt over hvorvidt tiltaket forebygger personulykker, fartøyulykker, eller begge. Tabellen er sortert etter hvor stor sikkerhetseffekt tiltakene er vurdert til å ha, det vil si forventet effekt på reduksjon av antall dødsfall og hardt skadde neste tiårsperiode. Tiltak med høyest sikkerhetseffekt er rangert øverst, og tiltakene er kategorisert til å ha stor (****), over middels (***), under middels (**), og lav (*) effekt.

Kunnskapsgrunnlaget mangler eksponeringsdata, så det er utfordrende å anslå nøyaktig *hvor ofte* et tiltak vil bidra til å forhindre et dødsfall eller en hardt skadd. Vurdering av sikkerhetseffekt er derfor basert på en vurdering av ulike karakteristikk ved tiltaket. En god del av tiltakene berører rammene for sikkerhetsarbeidet på sjøen, og vil kreve en modning for at det skal realiseres en reell sikkerhetseffekt. Til gjengjeld vil en sikkerhetseffekt knyttet til rammebetingelser ofte ha større effekt over tid. I denne handlingsplanen er det primært vurdert en sikkerhetseffekt for handlingsplanens periode, dvs. fem år, men betinget at tiltaket er iverksatt innen rimelig tid etter at handlingsplanen er aktiv.

Vurderingskriteriene som er lagt til grunn for vektning av tiltaket er følgende:

- Målgruppen som tiltaket er rettet mot. Vektingen er høyere om målgruppen er overrepresentert i dødsulykker, og lavere vektet om tiltaket ikke er direkte rettet mot disse målgruppene.
- Hendelsestyper som tiltaket er rettet mot. Vektingen er høyere om tiltaket er rettet mot hendelsestyper som er mer gjentakende for fatale ulykker, som fall til sjø hendelser, og lavere vektet om tiltaket ikke er spesifikt rettet mot enkelte hendelsestyper.
- Bakenforliggende faktorer adressert av tiltaket. Basert på kunnskapsgrunnlaget er det laget modeller som gjenspeiler hvilke bakenforliggende faktorer som er mer fremtredende ved historiske ulykker. Tiltaket er vektet høyere om det adresserer flere fremtredende faktorer med sterk sammenheng til historiske ulykker, og lavere vektet dersom tiltaket adresserer faktorer uten sterke sammenhenger til historiske ulykker.
- Type kontrolltiltak. Tiltak som eliminerer eller erstatter risiko har høyere vektning, og tiltak som rettet seg mot risikobevisthet og personlig verneutstyr har lavere vektning. Tiltak som endrer fysisk arbeidsmiljø (teknisk/design) har middels vektning.
- Endringseffekt. Tiltak som representerer en stor endring fra dagens praksis blir vektet høyere, og tiltak som representerer en mindre endring fra dagens praksis blir vektet lavere.
- Effekt på andre tiltak. Tiltak kan bidra med en effekt på andre tiltak. Særlig tiltak som endrer på rammene for sikkerhetsarbeidet forventes å ha en effekt på tiltak som er mer rettet mot selve sikkerhetspraksisen. Tiltak som i høy grad har en effekt på andre tiltak er vektet høyere, og tiltak som i lav eller ingen grad har effekt på andre tiltak er vektet lavere.



Foto: Håvard Melvær

I tillegg til sikkerhetseffekt er det gjort en kvalitativ vurdering av andre effekter som følger av tiltaket, under arbeidsmiljø, helse, miljø, produksjon/effektivitet og samfunnseffekt. Positiv effekt er markert med ▲, mens negativ effekt er markert med ▼. Eksempelvis kan design av fartøy som forbedrer sikkerheten også være bedre ergonomisk, og ha en positiv effekt på sjøansattes helse. Samtidig kan for eksempel noe sikkerhetsutstyr ha en begrensende effekt på produktivitet.

Til høyre i tabellen er det oppgitt målemetode som er tiltenkt for å vurdere hvorvidt 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 fra blant annet SHK. *Tilsynsdata* er informasjon og funn fra tilsyn som Sjøfartsdirektoratet og andre tilsynsmyndigheter gjennomfører med aktører på sjøen. Sjøfartsdirektoratets spørreundersøkelse «Maritim Sikkerhet» er datagrunnlaget for *spørreskjemadata*, mens *evaluering* er en kvalitativ vurdering av tiltaket hvor det kan være vanskelig å måle effekten kvantitativt, eksempelvis effekt av tiltak på samarbeid mellom tilsynsmyndigheter.

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	Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet		Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema-data	Evaluering				
11	Livberging	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt med formål om å vurdere krav som sikrer tidlig varslings ved fall til sjø hendelser, særlig for ulykkesutsatte fartøytyper. Dette kan være krav til AIS på alle fartøy som kan bidra til varslings ved unormal aktivitet, AIS i redningsvest, kommunikasjonsutstyr tilgjengelig fra dekk, samt personlig nødpeilesender på mindre fartøy. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, fra næringen, forsikringssekskap, og fra utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger. Tiltaket kan samordnes med tiltak knyttet til alenefske under fritidsfartøy.								•	•	•	•	•					
1	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet vil utrede krav til montering og bruk av sikkerhetsline på fartøy hvor det foregår arbeid på dekk med fare for fall til sjø eller ved fare for å bli trukket med av utstyr til sjø. Et slikt krav kan for eksempel medføre at nye fiskefartøy skal ha sikkerhetsline montert av båtbygger i områder på dekk hvor det kan foregå arbeid. Det er hensiktsmessig at sikkerhetsline er montert slik at den kan benyttes ved vanlige drifts- og vedlikeholdsoppgaver og at den gir fremkommelighet i hele arbeidsområdet - samtidig som den effektivt sikrer mot fall til sjø.								•	•	•	•	•	•				
2	Sikker arbeidsplass	Fiskeridirektoratet vil i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet forplikte seg til å gjennomføre et prosjekt med formål om å vurdere hvorvidt andre parametre enn lengde på fartøy skal være førende, eksempelvis volum lasterom. Formålet med prosjektet er å fjerne hindringer for å bygge sikrere fartøy. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter og fra næringen for å ivareta ulike hensyn.								•	•	•	•	•	•				
12	Livberging	Sjøfartsdirektoratet vil sette krav til nødstoppanordning når personer arbeider alene om bord.								•	•	•	•	•					

ID	Innsats-område	Tiltaksbeskrivelse				Relevante fartøytyper		Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter				Effekt målemetode				
		Fiskefartøy	Lasteskip	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker	Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet		Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema-data	Evaluering				
13	Livberging	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt med formål om å vurdere krav til muligheter for selvberging på nye fartøy, særlig for ulykkesutsatte fartøytyper. Formålet med prosjektet er oppnå bedre designløsninger på nybygg og selvbergingsutstyr. F.eks. design på flåter slik at feilmontering ikke er mulig. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, fra næringen, forsikringssekskap, og fra fartøybyggerne og utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger og ivareta ulike hensyn.								•	•	•	•	•	•				
35	Ramme-betingelser	Fiskeridirektoratet vil forplikte seg til å gjennomføre et prosjekt med formål om å identifisere, vurdere og gjennomføre tiltak som ivaretar sikkerhet i fiske. Dette kan for eksempel være verktøy for påmelding og utsellingsfrister, krav til minimum sikkerhetskompetanse for å delta, og krav til fartøy- og utstyrssikkerhet gitt type fiskeri.								•	•	•	•	•					
3	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet vil initiere 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 kunne ut i forslag til tiltak som følges opp av Sjøfartsdirektoratet.								•	•	•	•	•					
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 inkluderer samkjørt regulering og tilsynspraksis, felles dialog med næringen, felles veiledning, samt felles initiativer på forskning og kunnskapsutvikling.								•	•	•	•	•					

ID	Innsats-område	Tiltaksbeskrivelse	Relevante fartøystyper				Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter				Effekt målemetode		
			Fiskefartøy	Lasteskip	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker	Arbeidsmiljø		Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema-data
4	Sikker arbeidsplass	Fiskeridirektoratet vil i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet gjennomføre et prosjekt hvor formålet er å finne muligheter hvor personsikkerhet blir synliggjort og etterspurt innenfor deres handlingsrom. Eksempelvis (1) etterspørre dokumentasjon på kompetanse/sikkerhetskurs ved utstedelse av ervervstillatelser, (2) etterspørre fartøyinstruks ved levering av fangst, og nekte levering av fangst eller holde tilbake kompensasjon dersom fartøyinstruks mangler, (3) ved registrering til hummerfiske opplyse om personsikkerhet i tillegg til instruks for hummerfiske. To forutsetninger er etablering av felles database for godkjenninger/sertifikater, samt utvikle en kompetanseoversikt som involverer alle som deltar i fiske («Blad C»). Andre myndigheter skal involveres hvor hensiktsmessig. Tiltaket kan sees i sammenheng med beslektet tiltak for fritidsfartøy.	•				•	::				•			•	
5	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt med formål om å vurdere kvalitetskrav til risikovurderinger av sikre arbeidsområder på fartøy (nybygg, ombygging og innflugging), særlig for ulykkesutsatte fartøystyper. Formålet med prosjektet er oppnå økt sikkerhetsmessig kvalitet på designløsninger og/eller risikovurderinger av nybygg og utstyr, for å bidra til å sikre at mannskap skal kunne arbeide sikkert og effektivt skiller mannskap fra farer. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, fra næringen, forsikringselskap, og fra fartøybyggere og utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger og ivareta ulike hensyn. Krav må hensynta behov for dynamiske arbeidsområder.	•	•	•	•	•	::	▲	▲		•				
6	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt om en risikobasert gjennomgang av forskrifter knyttet til fartøy under 24 meter som benyttes i næring, inkludert fritidsfartøy som brukes i næring. Formålet er vurdere hvorvidt kravene er tilstrekkelige for å ivareta sikkerhet og hvorvidt kravene etterleves, og dermed hvor det evt. er behov for endring i forskrifter eller endring i kontroll og veiledning av næringen. Vurderingen skal ta hensyn til operasjonelle forhold som bruksområder, type aktivitet og arbeidsoppgaver og kompetansekrav om bord.	•	•	•	•	•	::	▲		▶				•	

ID	Innsats-område	Tiltaksbeskrivelse	Relevante fartøystyper				Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter				Effekt målemetode		
			Fiskefartøy	Lasteskip	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker	Arbeidsmiljø		Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema-data
25	Navigasjon	Sjøfartsdirektoratet vil initiere et forskningsprosjekt med formål om å vurdere forhold på bro som påvirker navigasjonssikkerhet for ulike fartøystyper, og hvordan sikkerheten kan forbedres. Utgangspunktet er menneskeorientert system design, det skal settes fokus på interaksjon mellom personer på bro, oppgaver, teknologi, organisasjon, fysisk arbeidsmiljø og ytre omgivelser. Dette innebærer eksempelvis alarmer og håndtering av alarmer, mengde og kompleksitet i arbeidsoppgaver på og utenfor bro, rapportering, samt bruk av mobiltelefon under brovakt. Prosjektet skal også kunne ut i veiledere i navigasjonssikkerhet for ulike fartøystyper.	•	•	•	•	•	::	▲	▲	▶	•			•	
37	Ramme-betingelser	Fiskeridirektoratet vil revidere operasjonsveiledere og -verktøy til å inkludere hensyn til både fiskevelferd, personsikkerhet og andre hensyn.	•				•	::	▲	▲						
7	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet vil utvikle veiledere og andre informasjonstiltak for å ivareta sikre arbeidsområder på fartøy, og starte med ulykkesutsatte fartøystyper. Veiledere skal 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, fra relevante aktører i næringen, forsikringselskap og utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger og ivareta ulike hensyn.	•	•	•	•	•	::	▲	▲					•	
21	Sikkerhetsstyring	Sjøfartsdirektoratet vil initiere en forenklingssjette for sikkerhetsstyringssystemer. Dette innebærer å oppnå bedre samsvar mellom innhold i, tilgang på, kompetanse på og bruk av sikkerhetsstyringssystem. En slik forenklingssjette krever involvering og koordinering av partene. Formålet er å hjelpe rederi til å ha systemer for sikkerhetsstyring som brukes slik de er tiltenkt. Da må systemene være brukervennlige og tilpasses til daglig drift, og være digitaliserte hvor hensiktsmessig. Det skal særlig utvikles tilpassede sikkerhetsstyringssystemer for personer som arbeider alene om bord. På den måten blir det mer samsvar mellom myndighetenes forventninger og praksis i næringen - og bedre sikkerhet på sjøen. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med næringen diskutere og forankre hva som er de mest hensiktsmessige tiltakene i en slik forenklingssjette der målet er å bistå flest mulig på en effektiv måte.	•	•	•	•	•	::	▲						•	

ID	Innsats-område	Tiltaksbeskrivelse	Relevante fartøystyper				Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter				Effekt målemetode				
			Fiskefartøy	Lasteskipp	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker	Arbeidsmiljø		Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema-data	Evaluering	
26	Navigasjon	Kystverket vil utrede og utvide omfanget av avbruddskriterier for vær- eller ulykkesutsatte områder basert på erfaringer med begrensninger som er under innføring.	•	•	•	•	•	••			•							
38	Ramme-betingelser	Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet skal etablere en gjensidig forpliktende arena for samhandling knyttet til fiskeri, hvor det diskuteres og etableres rammer og tiltak som reduserer risikotaking relatert til fiske samtidig som andres hensyn ivaretas. Dette inkluderer samkjørt regulering og tilsynspraksis, felles dialog med næringen, felles veiledning, samt felles initiativer på forskning og kunnskapsutvikling.	•			•	•	••		▲	•							
14	Opplæring og kompetanse	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt med formål om å vurdere krav til kompetanse på å gjennomføre risikovurderinger for høyrisiko aktiviteter, særlig med hensyn til håndtering av og begrensninger i utstyr, last og fartøy. Som en del av prosjektet skal høyrisiko aktiviteter identifiseres og beskrives for ulike fartøystyper. Dette kan eksempelvis være nye fiskerier, større endring i operasjonsmønstre, arbeid alene om bord, håndtering av farlige kjemikalier, og ny teknologi som introduserer nye farer om bord. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra næringen.	•	•	•	•	••			▲	•						•	
22	Sikkerhetsstyring	Sjøfartsdirektoratet vil utrede krav til helseattest for fiskere på fartøy som i dag er unntatt dette.	•				•	••		▲				▼				•
8	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet skal tydeliggjør 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. Hvor 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 enkelt tilgjengelig, slik at eksempler oppdateres jevnlig basert på ny kunnskap.	•			•	•	•			•						•	

ID	Innsats-område	Tiltaksbeskrivelse	Relevante fartøystyper				Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter				Effekt målemetode			
			Fiskefartøy	Lasteskipp	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker	Arbeidsmiljø		Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema-data	Evaluering
27	Navigasjon	Kystverket vil vurdere økt bruk av trafikkregulering, herunder trafikkseparasjonssystem, i spesielt ulykkesutsatte områder.	•	•	•	•	•	•						▲			•
39	Ramme-betingelser	Fiskeridirektoratet vil forplikte seg til å gjennomføre et prosjekt med formål om å identifisere, vurdere og gjennomføre insentivordninger som stimulerer til redusert grad av alenefiske. Dette inkluderer ordninger for samfiske i åpen gruppe.	•			•	•	•							▼		•
40	Ramme-betingelser	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en vurdering av kriterier for bemanningstørrelser som ivaretar sikkerhet i operasjon og beredskapssituasjoner på servicefartøy i akvakulturnæringen.	•			•	•	•						▼			•
44	Læring	Sjøfartsdirektoratet skal gjennomføre en studie for 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 kompanjesjekkklister. Formålet er at oppdatert risikobilde og nåsituasjon skal være kjent for ansatte i Sjøfartsdirektoratet, og offentlig tilgjengelig. Risikobilde 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 risikobilde 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 (HK-dir) arbeide for at sikkerhetsstyringssystem og sikkerhetsstyring blir en del av læreplaner i alle maritime utdanninger. Dette inkluderer gjennomføring og forståelse av risikovurderinger, gjerne sett opp mot Norsk Industris HOP-veileder. Risikovurderinger kan gjennomføres på ulike nivåer i en organisasjon, og opplæring i risikovurderinger skal tilpasses de nivåene av organisasjonen som det utdannes for.	•	•	•	•	•	•									•
28	Navigasjon	Kystverket vil utrede anbefaling om å følge referanseruter og Videre utvide dette tilbudet til fartøy over 150 meter.	•	•	•	•	•	•									•

ID	Innsats-område	Tiltaksbeskrivelse	Relevante fartøystyper				Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter					Effekt målemetode					
			Fiskefartøy	Lasteskipp	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker	Arbeidsmiljø		Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema-data	Evaluering			
29	Navigasjon	Kystverket vil vurdere økt bruk av navigasjonshjelpemidler utenfor hoved og bi-led der mindre fartøy ferdes.	•	•	•	•	•	•			•					•				
30	Tilsyn og kontroll	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomgå egen tilsynspraksis. Formålet er å øke grad av risikobaserte ikke-planlagte tilsyn, også blant ikke ISM-pliktige rederier.	•	•	•	•	•	•								•				•
31	Tilsyn og kontroll	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	Tilsyn og kontroll	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 ivare tatt 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	Lover og forskrifter	Sjøfartsdirektoratet vil lede et arbeid i samarbeid med andre relevante myndighetsaktører for å utarbeide oversikter over relevante 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.	•	•	•	•	•	•							•	•				•

ID	Innsats-område	Tiltaksbeskrivelse	Relevante fartøystyper				Type ulykker		Sikkerhetseffekt	Andre effekter					Effekt målemetode						
			Fiskefartøy	Lasteskipp	Passasjerskip	Fartøyulykke	Personulykker	Arbeidsmiljø		Helse	Miljø	Produksjon / effektivitet	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema-data	Evaluering				
41	Ramme-betingelser	Sjøfartsdirektoratet vil initiere et forpliktende samarbeid mellom oppdragsgivere for ferge- og hurtigbåtsamband. Formålet er (1) større grad av samkjørt bestillerkompetanse særlig knyttet til hvordan sikkerhet blir påvirket av ulike faktorer som ruteplanlegging og sanksjoner, (2) økt grad av erfaringsdeling på beste praksiser knyttet til sikkert design og sikker drift, samt (3) etablere arena for diskusjon av felles sikkerhetsrelaterte retningslinjer/føringer utover forskriftsregulering.			•	•	•	•							•						•
42	Ramme-betingelser	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en vurdering av kriterier for bemanningstørrelser som ivaretar sikkerhet i operasjon og beredskapssituasjoner.	•	•	•	•	•	•													•
45	Læring	Sjøfartsdirektoratet vil initiere samkjøringsprosess for en felles innrapporteringsjeneste med andre myndigheter. En slik felles innrapporteringsjeneste kan være tilpasset ulike næringer og innebærer eksempelvis hendelser eller forhold som handler om sikkerhet, helse, ytre miljø, biosikkerhet og arbeidsmiljø.	•	•	•	•	•	•													•
46	Læring	Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med næringen ha en egen dag i året med fokus på sikkerhet for alenefiskere.	•	•	•	•	•	•													•
17	Oppplæring og kompetanse	Sjøfartsdirektoratet vil arbeide for at gjennomføring og forståelse av risikovurderinger blir en del av læreplaner i STCW.	•	•	•	•	•	•													•
34	Tilsyn og kontroll	Sjøfartsdirektoratet skal utarbeide veiledningstekst på oppgaver (Sjekklistepunkter) for inspektører for å oppnå mer konsistent tilsynspraksis på tilbakemeldinger, argumentasjon og avvik	•	•	•	•	•	•													•

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			
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, deling av intergranskinger, øke kompetanse på sikkerhet og samordne praksiser. Maritimt Samarbeidsforum kan også ta initiativ til prosjekter som trekker læring fra andre bransjer.	•	•	•	•	•	•	•	▲	▲	▲	•							
48	Læring	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en vurdering av hvorvidt sikkerhetskurset kan benyttes som en arena for systematisk erfaringsutveksling blant fiskere. Eksempelvis 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. 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.	•	•	•	•	•	•	•	▲										•
19	Opplæring og kompetanse	Sjøfartsdirektoratet vil utarbeide en fortløpende av kravene som viser at kompetanse på gjennomføring av risikovurderinger er i samsvar med kompetansekrav på «følge trygge arbeidsrutiner» som angitt i STCW Tabell A-VI/1-4.	•	•	•	•	•	•	•											•
20	Opplæring og kompetanse	Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med arbeidstagerforeninger gjennomføre fagdager for kursholderne på STCW sikkerhetskurs.	•	•	•	•	•	•	•											•

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 må 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.	•		•	•	•	•	•	▲										•	
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/sjekkliste for rapportering, og gjennom todelt rapportering - tidligrapportering av hendelse og rapportering av påvirkende forhold innen rimelig tid. Veileder/sjekkliste skal også bidra til lik forståelse og praksis for hvilke hendelser (og nestenhendelser) som skal rapporteres, og samtidig opplyse at det skal brukes til læring og at rapportering ikke medfører overtredelsesgebyr.	•	•	•	•	•	•	•											•	
50	Læring	Sjøfartsdirektoratet skal ha samspill med Maritimt Samarbeidsforum eller andre relevante referansegrupper for å forankre fokusområder og 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 oppdateres jevnlig basert på ny kunnskap.	•	•	•	•	•	•	•												•

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
23	Sikkerhetsstyring	Sjøfartsdirektoratet vil vurdere å innføre krav til verneombud for mindre besetningsstyrer, eventuelt krav om jevnlig sikkerhetsmøter hvor det ikke er krav om verneombud.	•	•	•	•	•	•								•	
24	Sikkerhetsstyring	Sjøfartsdirektoratet vil oppdatere Veileder for Verne- og miljøkurs (40-timers kurset) med forslag til pedagogiske verktøy tilpasset sjøansatte på ulike fartøytyper og aktiviteter. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med arbeidstagerforeninger invitere til fagdager for kursholderne.	•	•	•	•	•	•									•
10	Sikker arbeidsplass	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å identifisere og implementere insentiver til at fartøiere investerer i sikkerhetsstyr og sikkerhetsstyringsystemer. Prosjektet vil om sikkerhetsstyr 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 sikkerhetsstyr og implementering av sikkerhetsstyringsystem. 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 gjentagende 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 gir en oversikt over alle tiltakene som rettes mot fritidsfartøy, sortert etter hvor stor sikkerhetseffekt tiltakene er vurdert til å ha. Sikkerhetseffekt vil si forventet effekt på reduksjon av antall dødsfall og hardt skadde neste tiårsperiode. Tiltak med høyest sikkerhetseffekt er rangert øverst, og tiltakene er kategorisert til å ha stor (••••), over middels (•••), under middels (••) og lav (•) effekt. Vurderingskriteriene som er lagt til grunn for vektning av tiltaket er tilsvarende som for næringsfartøy, se kapittel *Tiltaksoversikt næringsfartøy*.

I tillegg er det gjort en kvalitativ vurdering av andre effekter som følger av tiltaket, under arbeidsmiljø, helse, miljø og samfunns effekt. Positiv effekt er markert med ▲, mens negativ effekt er markert med ▼. Eksempelvis kan oversikt over småbåter medføre mindre grad av ulovlig senkning av fritidsfartøy, som vil ha en positiv effekt på miljøet.

Til høyre i tabellen er det oppgitt målemetode som er tiltenkt for å vurdere hvorvidt 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 fra blant annet SHK. Tilsynsdata er informasjon og funn fra tilsyn som Sjøfartsdirektoratet og andre tilsynsmyndigheter gjennomfører mot fritidsfartøy. KNBF sin båtlivundersøkelse er datagrunnlaget for spørreskjemadata, mens evaluering er en kvalitativ vurdering av tiltaket hvor det kan være vanskelig å måle effekten kvantitativt, eksempelvis effekt av tiltak på samarbeid mellom tilsynsmyndighetene.

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

ID	Innsats-område	Tiltaksbeskrivelse	Estimert sikkerhets-effekt			Andre effekter		Effekt målemetode	Andre effekter					Effekt målemetode			
			Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Samfunns-effekt	Hendelsesdata		Tilsyn og kontrolldata	Spørreskjema-data	Evaluerings data	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilysnsdata	Spørreskjema-data	Evaluerings data	
14	Kompetanse og sikker atferd ombord	Etatene i styringsgruppen støtter en reduksjon i promillegrensen på sjøen. Sjøfartsdirektoratet vil vurdere om en evt. reduksjon i promillegrense skal gjelde for alle brukere av fritidsfartøy, eller være knyttet til visse fartøytyper eller hastigheter. Vurderingen legges frem for lovgiver for endelig beslutning.	...			▲	•						•				
15	Kompetanse og sikker atferd om bord	Etatene i styringsgruppen stiller seg bak en økning i bøtesatser for overtredelser med fritidsfartøy jfr. pågående revisjon av disse i regi av justis- og beredskapsdepartementet.	...				•										
4	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsstyr	Sjøfartsdirektoratet vil anbefale revidering av småbåtloven. Blant annet for å muliggjøre innføring av krav til bruk av teknisk sikkerhetsstyr som automatisk nødstop og særlige krav til risikoutsatte fartøytyper som for eksempel utleiefartøy	...				•										
7	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsstyr	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt med formål om å identifisere og implementere tiltak som kan bidra til tidlig varsling ved fall til sjø hendelser, særlig med hensyn til personer som er alene om bord. Dette kan være krav til tilgjengelig kommunikasjonsstyr eller personlig nødpeilesender. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, forsikringssekskap, og fra utstyrsløseleverandører for å identifisere gode løsninger.	...				•										
9	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsstyr	Fiskeridirektoratet vil i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet gjennomføre et prosjekt hvor formålet er å finne muligheter hvor personsikkerhet kan etterspørres innenfor deres handlingsrom. Eksempelvis (1) ved registrering til hummerfiske skal det også opplyses om personsikkerhet og (2) personsikkerhet implementert i fritidsfiskeappen. Andre myndigheter skal involveres hvor 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 sikkerhets-effekt			Andre effekter		Effekt målemetode	Andre effekter					Effekt målemetode			
			Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Samfunns-effekt	Hendelsesdata		Tilsyn og kontrolldata	Spørreskjema-data	Evaluerings data	Samfunns effekt	Hendelsesdata	Tilysnsdata	Spørreskjema-data	Evaluerings data	
3	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsstyr	Etatene i styringsgruppen anbefaler innføring av 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 gjøre videre vurderinger av arbeidsgruppens anbefalinger i utredning om sikkerhet ved utleie av fritidsfartøy i Norge (2021), og arbeide for innføring av utvalgte tiltak.	...				•										
6	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsstyr	Som en videreføring av arbeidet med dødmannsknapp i 2020, vil Sjøfartsdirektoratet arbeide for å innføre utredningens anbefalinger; blant annet innføring av krav til å bruke dødmannsknapp ved føring av fritidsfartøy som har slikt utstyr 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 sikkerhetsstyr	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt med formål om å vurdere løsninger for effektiv selvberging på eldre fritidsfartøy uten krav til ombordstigningsanordning. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra utstyrsløseleverandører for å identifisere og vurdere løsninger.	••				•										
5	Sikker brygge/havn, fartøyssikkerhet og sikkerhetsstyr	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.	••														

ID	Innsats-område	Tiltaksbeskrivelse	Estimert sikkerhets-effekt			Andre effekter		Effekt målemetode							
			Arbeidsmiljø	Helse	Miljø	Samfunns-effekt	Hendelsesdata	Tilsyn og kontrolldata	Spørreskjema-data	Evaluerings-effekt	Samfunns-effekt	Hendelsesdata	Tilsynsdata	Spørreskjema-data	Evaluerings-effekt
10	Utleiefartøy	DSB og Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre felles bransjerettet tilsyn mot tilbydere av forbrukertjenesten båtutleie	::												
12	Kompetanse og sikker atferd ombord	Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en evaluering av båttørbeviset med formål å avdekke behov for endringer for å øke sikkerheten, herunder hvorvidt det bør være tilleggskrav på kompetanse for enkelte aktiviteter. Det vil i evalueringen vurderes behov for en praktisk del som del av båttørerprøven.	::												
2	Sikker brygge/havn, fartøysikkerhet og sikkerhetsstyr	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.													
17	Kunnskaps-utvikling	Sjøfartsdirektoratet vil fortsette arbeidet med Fritidsbåtplattformen, og arbeide for at deltagende aktører forplikter seg til å dele og øke kvaliteten på data. Sjøfartsdirektoratet vil jobbe med løsninger slik at Fritidsbåtplattformen kan brukes som verktøy for læring for aktørene.													
1	Sikker brygge/havn, fartøysikkerhet og sikkerhetsstyr	Kystverket vil følge opp plansjen «En sikker havn» som ble sendt til kommunene i 2023.													

DEL 4



Oppfølging av tiltak

Da Medvirkning er en av nullvisjonens og handlingsplanens Grunn pilarer, er det spesielt viktig at å bidra til innsikt og åpenhet rundt hvordan innspillene til de mange som har deltatt i arbeidet iverksettes.

Sjøfartsdirektoratet vil derfor synliggjøre status for etterlevelse og gjennomføring av tiltak på sine nettsider fortløpende. Tabell 1 og 2 over indikerer hvordan man ser for seg å måle effekt av tiltakene etter de er iverksatt. Også effekten av de enkelte tiltakene, samt overordnede indikatorer publiseres på sdir.no.

Tidligere i dokumentet omtales Eksterne bidrag. Der har blitt lagt til rette for at man frivillig kan *melde inn* tiltak som sin egen organisasjon eller bedrift ønsker å gjennomføre i løpet av handlingsplanperioden. Målet og hensikten med dette 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 de er forankret i Nullvisjonens fire Grunn pilarer, og at man forplikter seg til å endre eller øke sin innsats.

De eksterne bidragene synliggjøres innenfor de innsatsområdene de har tilhørighet til. **Det åpnes for å ta inn ytterligere flere bidrag gjennom halvårlige revisjoner av handlingsplanen. Informasjon om dette oppdateres fortløpende på Sjøfartsdirektoratets nettsider, sdir.no.** Slik kommer handlingsplanen til å være et levende dokument, selv om de opprinnelige tiltakene fra første utgave kommer til å ligge fast.

Der tiltakene er formulert som prosjekter, samarbeid, utredninger, osv. er det ønskelig med en fortløpende dialog mellom myndighetene og næringen om gjennomføring av tiltak, med mål om å hente ut størst mulig sikkerhetseffekt.

Vi ber om at du som leser dette har lav terskel for å ta kontakt om du ønsker mer informasjon, eller ønsker å bidra i arbeidet med å gjennomføre tiltak i handlingsplanen. Se avslutning av dokumentet for Kontaktinformasjon for henvendelser

DEL 5



Foto: Bjarne Hovland

Bidragstere

Følgende aktører har delt av sine erfaringer og innspill i forbindelse med utvikling av handlingsplanen. Listen baserer seg på påmeldte organisasjoner/deltakere til innspillsmøter i løpet av 2024, samt enkeltaktører som har gitt innspill i andre sammenhenger.

330 skvadron/Redningshelikoptertjenesten	Navaria AS
AQS AS	NHO Reiseliv
AQUASHIP GROUP HOLDINGS AS	NHO Sjøfart
Arbeidstilsynet	Norboat
Atlantic Offshore Management	Nordlaks Oppdrett
Av-og-til	Norfangst AS
Bastø Fosen	Norges Fiskarlag
Blått kompetansesenter nord	Norges Padleforbund
Boa Management AS	Norges Rederiforbund
Boreal Sjø AS	Norges Seilforbund
Color Line Marine AS	Norseye AS
Direktoratet for samfunnsikkerhet 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
Håløys Havs-service 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	Utken AS
Moen Marin AS	Østensjø Rederi
Mowi ASA	

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, september 2). *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, 14.10). *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, September 14). *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

