

## Sammendrag

# Bruk av fritidsbåt i Norge

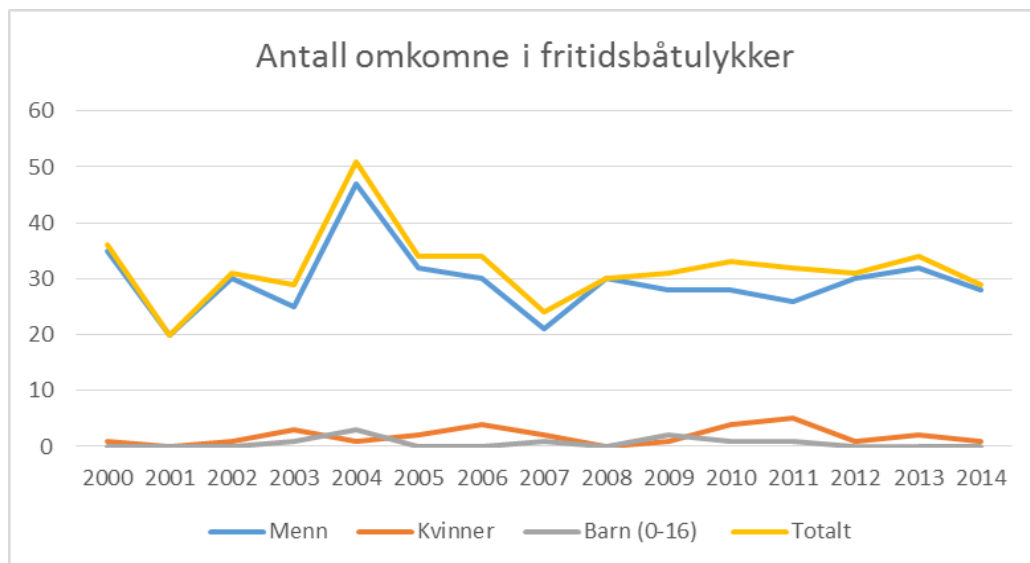
## Ulykkesinnblanding, sikkerhetsatferd og holdninger

TØI rapport 1547/2017  
Forfattere: Astrid H. Amundsen og Torkel Bjørnskau  
Oslo 2017, 79 sider

De fleste båtførere følger de sikkerhetstiltakene som finnes, det er særlig de eldre båtførerne som er flinkest til å følge reglene. Grunnstøting er den ulykkestypen som er vanligst blant fritidsbåter, og 35 prosent av ulykkene er en grunnstøting. De fleste ulykkene som skjer medfører kun mindre materielle skader på båten. Ulykkesrisikoen for fritidsbåter er høyere enn for personbiler, men lavere enn ulykkesrisikoen for sykkel og motorsykkel. Båtens hastighet ved ulykken er generelt sett noe høyere i personskadenulykker enn i materiellskadenulykker. Vestpåbudet har medført at flere bruker vest, men fortsatt er det mange som ikke alltid har på seg vest, særlig blant de med større båter.

## Fritidsbåtulykker

Årlig omkommer i overkant av 30 personer i fritidsbåtulykker i Norge. Over 90 prosent av de omkomne er menn (se Figur S.1). En stor andel av de omkomne har ikke benyttet redningsvest. De fleste ulykkene skjer i løpet av sommermånedene da båtene oftest er i bruk.



Figur S.1: Antall omkomne i fritidsbåtulykker i Norge. Fordelt på kjønn, 2000-2014. Kilde: SSB/Sjøfartsdirektoratet.

Rundt syv prosent av båteierne i vårt utvalg (rundt 11 000 fritidsbåteiere) er årlig innblandet i et uhell. De fleste av uhellene medførte kun materielle skader på båten, og med et begrenset skadeomfang. Av de som har vært utsatt for et uhell, er grunnstøting den vanligste ulykkestypen, se Tabell S.1.

Motorhavari og «gjenstand» i propellen er også vanlige ulykkestyper. Kun tre prosent av uhellene ble politianmeldt, mens rundt 30 prosent ble meldt til et forsikringsselskap. Dette

tilsier at de fleste uhellene som skjer til sjøs, ikke medfører store skader på person eller på båten.

Tabell S.1: Type uhell/bendelse. Prosent. N= 2 427.

| Type uhell*   | Andel |
|---|-------|
| Grunnstøting (berøring)   | 35,0  |
| Båten tok inn vann  | 4,8   |
| Båten kantret   | 1,0   |
| Kollisjon med annen båt   | 3,7   |
| Kollisjon med gjenstand i vannet                                | 3,6   |
| Kollisjon med brygge  | 4,8   |
| Brann/røykutvikling   | 1,4   |
| Motorhavari   | 17,7  |
| Drivstofflekkasje   | 1,4   |
| Person falt (over bord)   | 1,4   |
| Person falt (om bord)   | 0,5   |
| Person skadet (ved landgang, ved fortøyning, om bord i båten)** | 1,4   |
| Gjenstand i propellen (tau, fiskegarn, el)                      | 15,3  |
| Annet   | 17,4  |

\* Det var mulig å krysse av for flere årsaker til ulykken.

\*\* Denne kategorien dekker ikke alle personskadene, enkelte personskader kan også oppstå i de andre ulykkeskategoriene.

## Ulykkesrisiko for fritidsbåt

I vårt utvalg ble risikoen for forsikringsmeldt ulykker beregnet å være på 11 per million båt-kilometer. Til sammenligning er det beregnet at personbiler (< 3,5 tonn) har en risiko for forsikringsmeldte ulykker på 7,4 per million kjøretøykilometer.

Risikoen for å bli utsatt for en personskadeulykke med fritidsbåt ble beregnet til å være høyere enn risikoen for en personskadeulykke med personbil. Men det er større risiko for å bli utsatt for en personskadeulykke med sykkel og MC enn med fritidsbåt. Om vi inkluderer selvrapporterte personskader både ved bruk av sykkel og fritidsbåt, er risikoen for en personskade rundt 30 ganger høyere for syklistene enn for fritidsbåttbrukere basert på vår undersøkelse.

## Faktorer som påvirker ulykkesrisikoen

Når vi ser på uhell generelt har båtførere med liten erfaring vært noe mer utsatt for uhell enn erfarne båtførere, men når vi ser på de mer alvorlige ulykkene (de som er meldt til forsikringsselskap) er det ikke signifikante forskjeller med hensyn til båtførerens erfaring. Når det gjelder risikoen for et uhell, var dette i liten grad påvirket av bruk av båten (eksponering), men for uhellene meldt til forsikringsselskap var det en klar sammenheng mellom uhell og eksponering. Det samme gjaldt for båtens motorstyrke, som hadde

marginal sammenheng med risikoen for å være involvert i et uhell, men en klar sammenheng med de forsikringsmeldte uhellene.

I vårt utvalg var seilbåter noe mer utsatt for uhell enn andre båter, noe som kan skyldes flere forhold. Seilbåtene stikker dypere, og muligheten for grunnstøting er større. Seiling krever mer aktivitet – aktivitet på dekk med hensyn på håndtering av seil mm. Det er også en sammenheng mellom båtlengde og uhell, særlig er båtene over 26 fot overrepresentert når det gjelder uhell og forsikringsmeldte uhell. Når det gjaldt de forsikringsmeldte uhellene var båtlengde og motorstyrke mer utslagsgivende enn båttype med hensyn på ulykkesinvolvering.

Vi fant ingen klare sammenhenger mellom uhell og opplæring eller medlemskap i ulike foreninger. Derimot fant vi en klar sammenheng mellom bruk av navigasjonsutstyr og uhell. Noe uventet fant vi at de som hadde navigasjonsutstyr var mer utsatt for uhell enn de som ikke hadde det. Dette gjaldt også når vi kun så på uhell som involverte grunnstøting. Muligens kan dette dels skyldes type båt som har navigasjonsutstyr. Navigasjonsutstyr er vanligst på større båter og seilbåter, som er mer utsatt for ulykker enn andre båttyper, og som oftere brukes på langturer i ukjent farvann. Muligens kan bruken av navigasjonsutstyr også være et distraksjonsmoment for noen.

Båtens fart var noe høyere for uhell som involverte en personskade, enn for ulykker som kun medførte materielle skader.

## **Bruk av fritidsbåt i Norge**

Fritidsbåter brukes ikke uventet mest i løpet av juni, juli og august. Båtene i vår undersøkelse ble brukt i gjennomsnitt 12,5 dager i juli og 8-9 dager i juni og august. I løpet av båtsesongen var båtseierne ute i båt rundt 47 dager. Dette er en god del mer enn hva som var tilfelle i Båtlivsundersøkelsen utført i 2011, da respondentene i gjennomsnitt var ute i båt i 34 dager i løpet av året. Forskjellene i årlig båtbruk i de to undersøkelsene vil i hovedsak skyldes forskjeller i utvalgene. I vår undersøkelse var deltagerne (i overkant av 11 000 båtseiere) alle registrert i Småbåtregisteret, mens utvalget i Båtlivsundersøkelsen var et representativt utvalg av alle som hadde brukt fritidsbåt i 2011. I forhold til Båtlivsundersøkelsen er vårt utvalg underrepresentert når det gjelder kajakk, kano og ikke motoriserte joller, samt overrepresentert når det gjelder delvis- eller helt lukkede motorbåter. To prosent av båtseierne i vår undersøkelse hadde båten som helårsbolig.

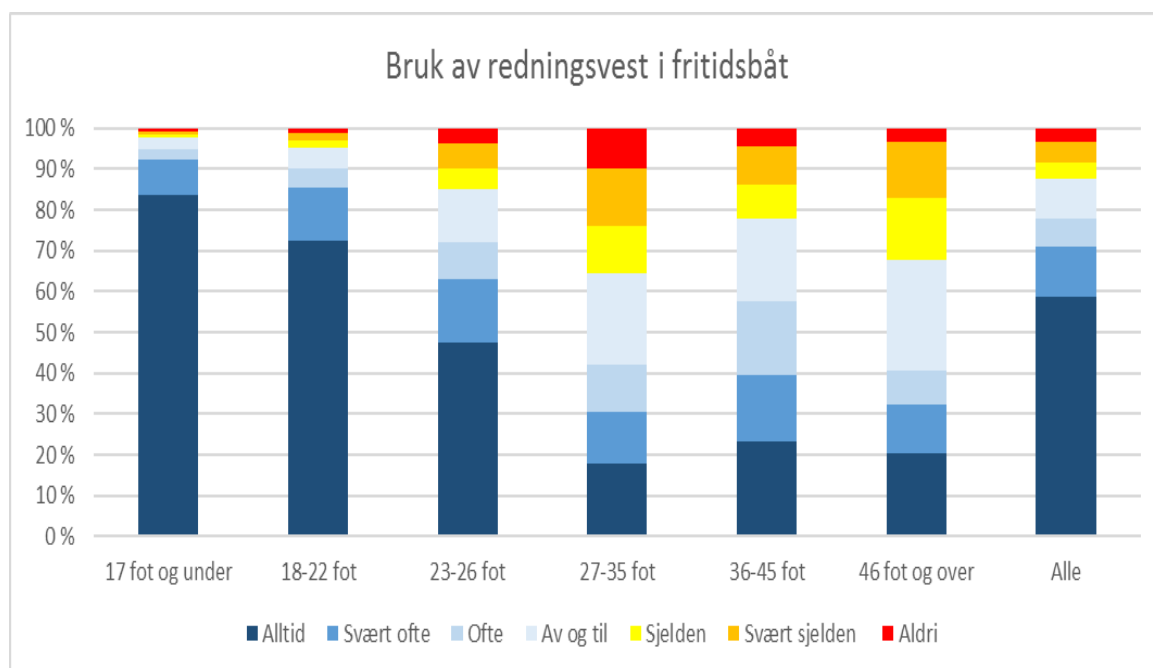
De fleste båtturene som foretas, er dagsturer av ulik varighet. De med seilbåt har oftere turer som går over flere dager, enn andre båtbrukere. De fleste bruker båten i forbindelse med ferie og fritidsreiser, mens mange av de med motorbåter også bruker båten i forbindelse med fisketurer. Seilbåtene brukes også en del til regatta/trening (syv prosent av eierne av seilbåt oppgav dette som formål med siste tur).

Når det gjelder de åpne motorbåtene var føreren alene i båten på 17 prosent av turene. Ved rundt 70 prosent av turene var det 1-3 passasjerer i båten i tillegg til båtføreren.

## Sikkerhetsatferd

### Vestpåbudet har virket – men fortsatt flere som ikke bruker vest

Våren 2015 ble det innført vestpåbud i Norge, for alle om bord i fritidsbåter mindre enn åtte meter (= 26 fot og under). Da vi i august/september 2015 spurte båtneierne om hvor ofte de hadde på seg vest da de var ute i båten, svarte de fleste med båter på 26 fot og under at de alltid brukte redningsvest/flyteutstyr (se Figur S.2). Men det er fortsatt en del, særlig når det gjelder de med båter i størrelsen 23-26 fot, som ikke alltid har på seg vest. Blant de med åpen motorbåt (uansett størrelse) oppgav 80 prosent at de alltid hadde på seg redningsvest. Selv om alle ikke alltid hadde på seg redningsvest, oppgav 96 prosent at de alltid hadde med seg redningsvest/flyteutstyr til alle om bord i båten (se Figur S.3).



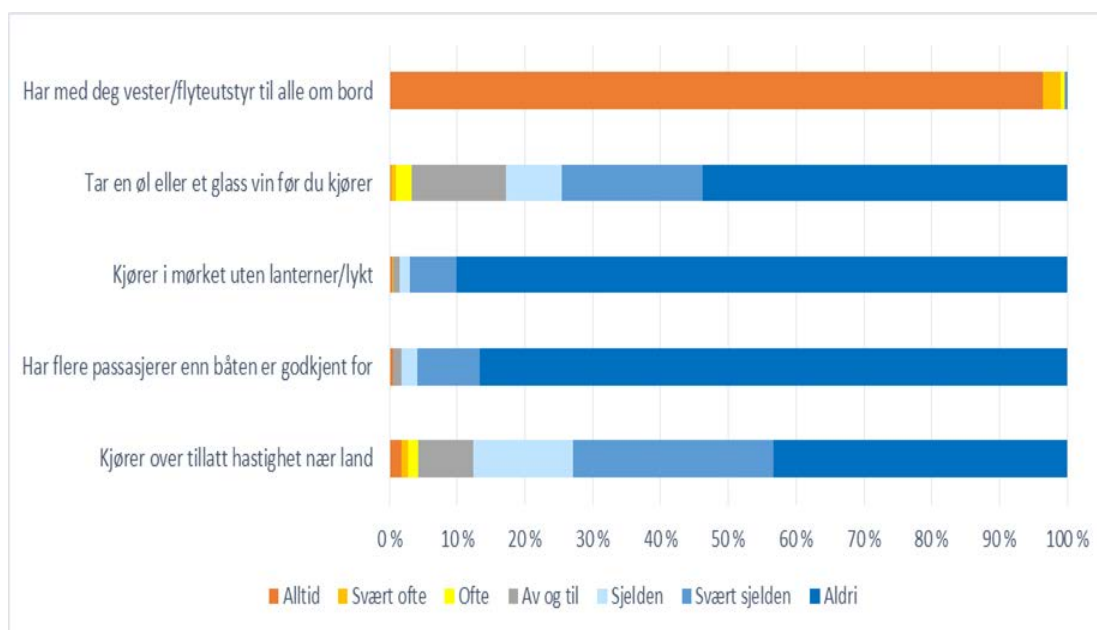
Figur S.2: Hvor ofte har du på deg redningsvest/flyteutstyr, etter båtens størrelse. Prosent. N= 10 505.

Oppblåsbar flytevest er nå vanlig blant båtfolket. For å opprettholde flyteevnen til disse vestene er det viktig med jevnlig kontroll/service på vestene. 45 prosent av de som eide en vest som var over ett år gammel, hadde ikke hatt service/kontroll av vesten i løpet av de siste tre årene.

### De fleste følger regelverket

Rundt 45 prosent av båtbrukerne har en eller annen gang drukket alkohol rett før eller under en båttur, se Figur S.3. Promillegrensene til sjøs er ikke like strenge som i vegtrafikken, så selv om en god del kjører båt med promille, vil ikke dette dermed si at de har en ulovlig promille.

De fleste båtførerne oppgir at de alltid bruker lanterne/lykt når de kjører i mørket og at de aldri har med flere passasjerer i båten enn det den er registrert for. Mange oppgir at de noen ganger kjører over tillatt hastighet nær land. De eldre båtførerne oppgir i noen større grad at de følger reglene enn de yngre båtførerne.



Figur S.3: Atferd som båtfører. Prosent. N= 10 788.

Eldre båtførere er også noe mer positivt innstilt til at det innføres ytterligere tiltak for å bedre sikkerheten til sjøs. Bedre merking av grunner/skjær er det tiltaket flest båtøiere er enige i. Tiltak som: Strengere promillegrense, krav om Båtførerprøven for alle og strengere fartsgrenser til sjøs er tiltak som er mer kontroversielle.

## Opplæring og erfaring

I vårt utvalg hadde rundt 45 prosent Båtførerbevis, se Tabell S.2. Båtførerbevis er pålagt personer født i 1980 og senere, om de skal føre en båt på over åtte meter (eller over en gitt motorstyrke).

Tabell S.2: Opplæring i bruk av fritidsbåt. Prosent. N= 11 122.

|                                       | Andel som har |
|---------------------------------------|---------------|
| Båtførerbevis                         | 44,8          |
| Fritidsbåtsskippersertifikat          | 4,4           |
| Kystskippersertifikat                 | 3,6           |
| Annen opplæring/kurs i båt og båtbruk | 8,5           |

## Hvordan bedre sikkerheten til sjøs?

Rundt 30 personer omkommer årlig ved bruk av fritidsbåt, og ulykker med fritidsbåt har ikke hatt den samme positive utviklingen som alvorlige ulykker i vegtrafikken. I tillegg til dødsulykker, skjer det også mange mindre alvorlige ulykker til sjøs.

En mulig måte å redusere antallet ulykker på, er mer synlig politi og økt kontrollvirksomhet til sjøs. Bedre merking av grunner og skjær vil kunne være med på å redusere mange av ulykkene.

De fleste av de omkomne brukte ikke vest, så økt fokus på bruk av redningsvest/flyteutstyr er viktig. Det er også viktig å fokusere på at de oppblåsbare vestene trenger jevnlig service for å opprettholde sin flyteevne.

Tilpasning av hastighet etter forholdene og bedre kjennskap til området man ferdes i, vil også kunne bedre sikkerheten.

Informasjon om sikker atferd til sjøs er viktig, og kurs i navigasjon, båtvett og vikepliktsregler kan hjelpe nye båtførere til bedre samhandling til sjøs samt å redusere antallet «nybegynnerfeil».

## **Undersøkelsen**

Spørreundersøkelsen ble utført i august/september 2015. Respondentene ble trukket fra Redningssselskapets Småbåtsregister. Rundt 11 000 båteiere svarte på web-undersøkelsen.

Undersøkelsen er finansiert av Norges Forskningsråd, under TRANSIKK programmet.