

Sjøsikkerhetskonferansen 2019

Nå



Risikobilde 2019 og fokusområde 2020

Vegar Berntsen

Seniorrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

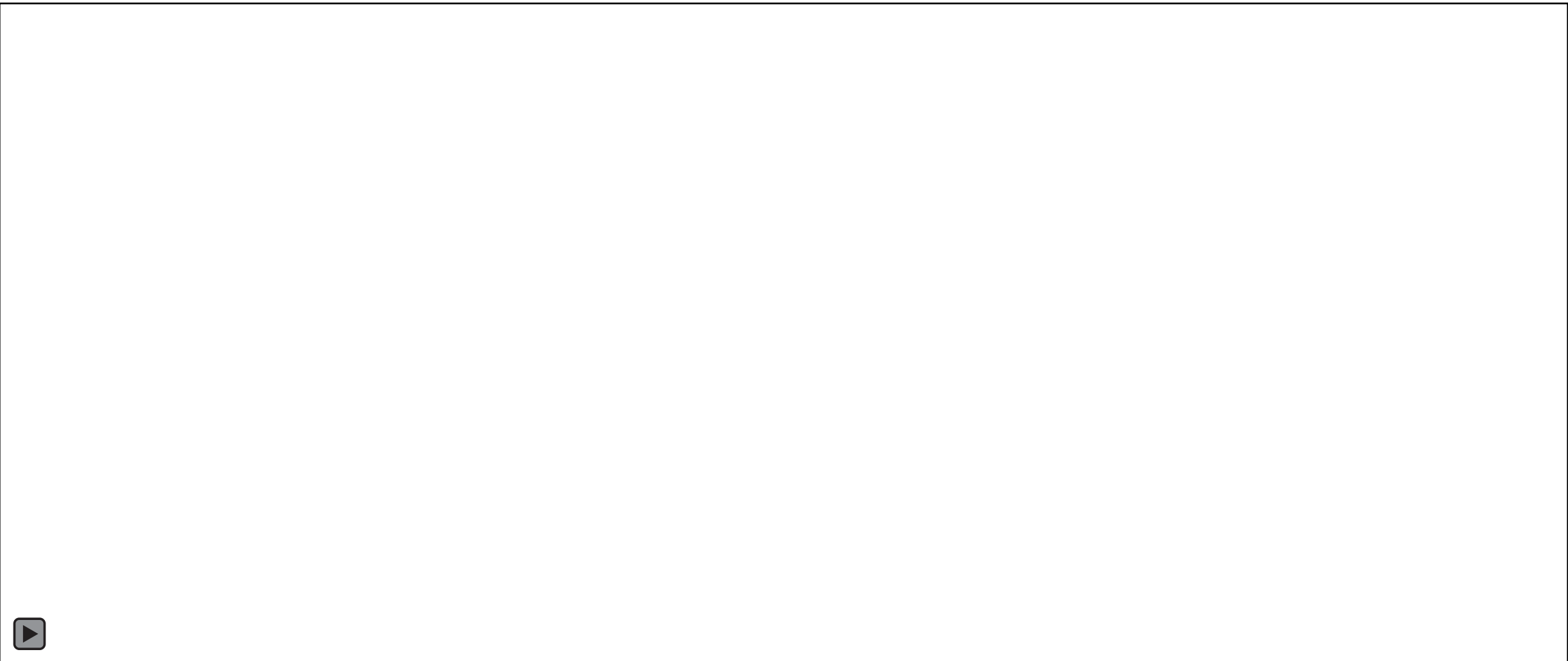
Pappa kommer snart igjen

- Frida (2 år)



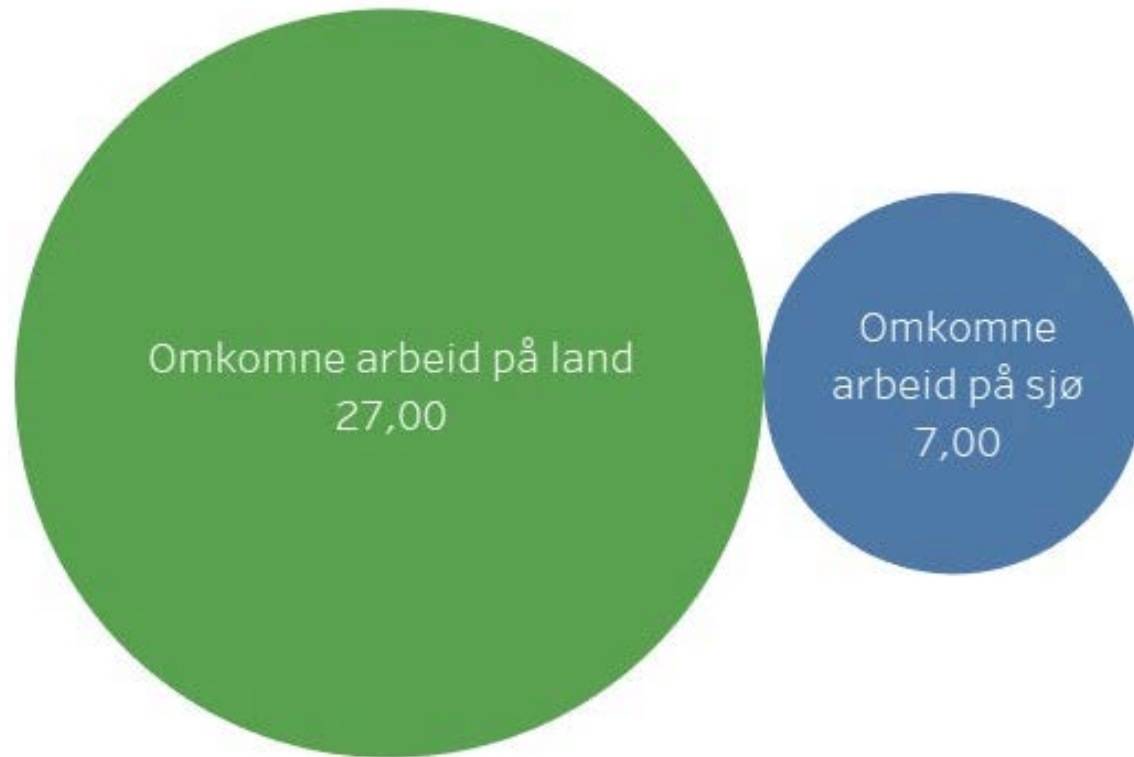
De siste **ti** årene har **107** av våre kunder omkommet som følge av ulykker på norske næringsfartøy.

De siste **syv** årene har **209** personer omkommet ved bruk av fritidsfartøy i Norge.



En sammenligning

Perspektiv – land og sjø



- I 2017 omkom 7 personer på norskregistrerte næringsfartøy (*Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase*)
- I 2017 omkom 27 personer i arbeidsskadedødsfall på land (*Arbeidstilsynet – arbeidsskadedødsfall*)

En sammenligning

Perspektiv – land og sjø – kontrollert for populasjon



I 2017 var det ifølge SSB 2 625 555 sysselsatte personer i Norge. Samme år arbeidet gjennomsnittlig 26 000 personer på norske skip (SSB).

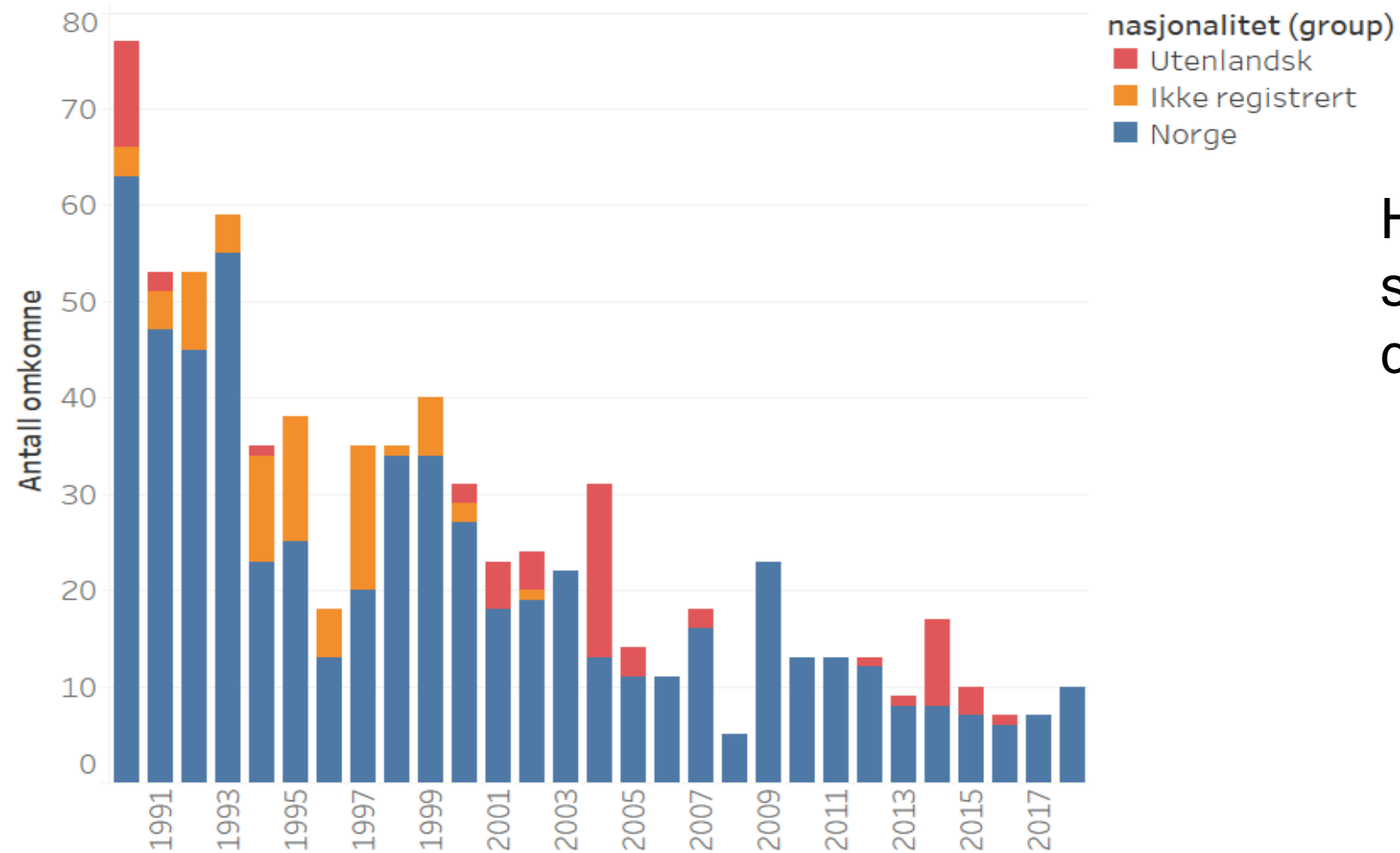
Blant de om lag 2 600 000 med landbasert arbeid ble det registrert 27 dødsfall som følge av arbeidsulykker. Det var 7 arbeidsskadedødsfall blant de 26 000 arbeidstakerne på sjøen.

På land: arbeidsskadedødsfall per 100 000 sysselsatte i 2017: 1,02

På sjøen: arbeidsskadedødsfall per 100 000 sysselsatte i 2017: 26,92

Det var altså om lag 27 ganger flere fatale arbeidsulykker på sjøen enn på land i 2017.

Vi har en positiv utvikling



Historisk sett har vi en stor nedgang i antall dødsulykker.

Men det er fortsatt mange enkeltskjebner



Rapport om sjøulykke - mann over bord fra fiskefartøyet Bremholmen ved Innhavet 13. mars 2018

 Last ned rapport

Beskrivelse

13. mars 2018 klokken 1754 ble sjarken Bremholmen observert kjørende i ring på fjorden utenfor Innhavet ved Hamarøy og ble varslet. Fiskeren ble funnet omkommet i sjøen og plukket klokken 1826. Han hadde vært alene om bord. Fartøyets posisjon (2-3,5 knop), samt funn av at roret ikke var midtstilt, kan indikere at ulykken inntraff i forbindelse med utsetting av ile-systemet. Fiskeren kan ha satt seg fast i ile-systemet og blitt dratt over bord.

Rapport om sjøulykke - Hugin, kollisjon i Harstad 16. februar 2017

 Last ned rapport

Beskrivelse

16. februar 2017 kolliderte en charter-RIB med fontenen Selsbanes Seil i Harstad havn. 11 personer havnet i vannet. Alle ble reddet opp av vannet, men to personer ble alvorlig skadet.


Rapport om arbeidsulykke om bord i Normand Maximus utenfor kysten av Brasil 21. februar 2017

 Last ned rapport

Beskrivelse

CSV "Normand Maximus" var innleid av Saipem og skulle i dette oppdraget fungere som en del av et olje- og gass system i forbindelse med en trykktesting av olje- og gass system oppsto det om morgenen 21. februar 2017 et utvendige dekket.

Rapport om sjøulykke - Knut Gynther kantring i Velfjorden nord for Brønnøysund 22. februar 2014

 Last ned rapport

Beskrivelse

Fiskeren ble funnet omkommet etter at sjarken hans kantret i Velfjorden i februar 2014. Havarikommisjonens vurdering av årsak til kantringen er basert på studier av forskjellige forhold og innvirkning på stabilitetsreserven fartøyet hadde ved forliset. Det


Rapport om sjøulykke - M/S Ytterøy arbeidsulykke på kaia i Levanger 30. april 2017

 Last ned rapport

Beskrivelse

Om formiddagen den 30. april lå ferga Ytterøy fortøyd ved kai i Levanger i påvente av vaktskifte. En matros holdt på å spyle vinduene til passasjersalongen da han skrittet bakover og snudde seg en lav kaifrontlist på kaikanten. Han falt baklengs ned fra kaia og hodet traff en steinfylling ca. tre meter under kaia. Matrosen opplevde neste dag som en følge av skadene han pådro seg i fallet. I etter...

Rapport om sjøulykke med fiskefartøyet Svællingen - all over bord utenfor Lødingen 7. oktober 2016

 Last ned rapport

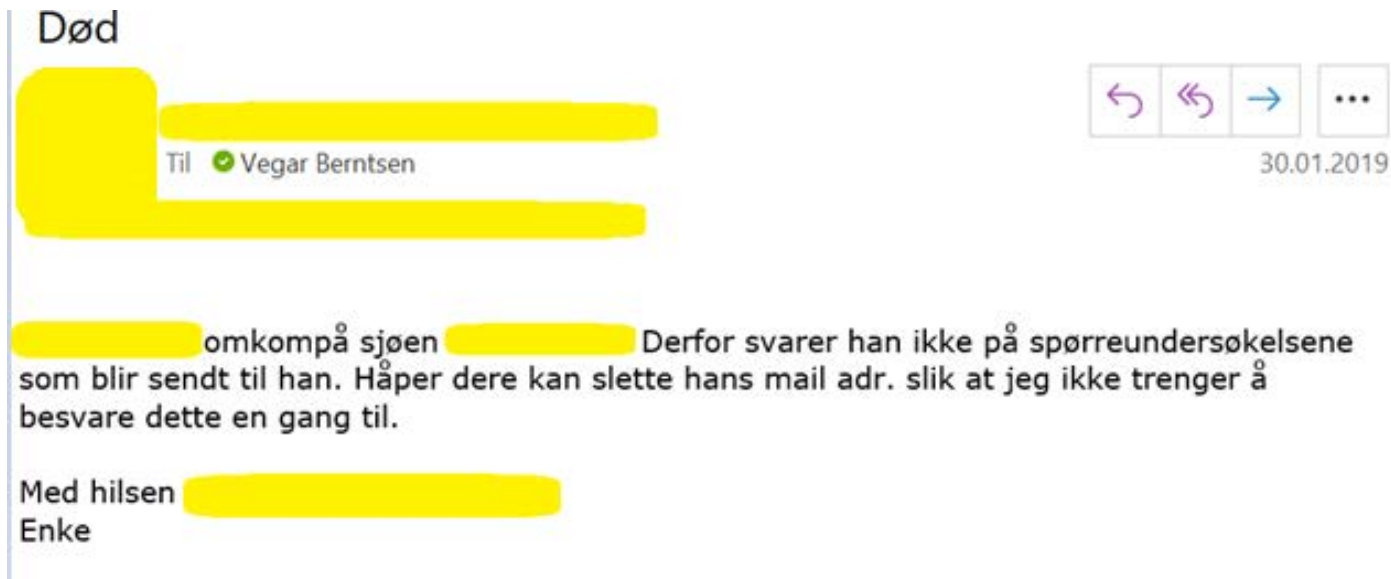
Beskrivelse

Fiskefartøyet ble funnet ubemannet og med motoren i gang i fjæra ved Rinøya. Fiskeren, som var alene om bord i fartøyet, falt trolig over bord og omkom.

Men det er fortsatt mange enkeltskjebner

I januar/februar 2019 gjennomførte Sjøfartsdirektoratet (ved hjelp av Safetec) en spørreundersøkelse om sikkerhet.

Her er en e-post jeg fikk fra en våre kunder i forbindelse med utsendelsen av undersøkelsen:



Risiko er mer enn bare ulykker

- yrkessykdom / overbelastning
- villete handlinger / terror
- operasjonelle miljøutslipp



Departementene

Handlingsplan

Regjeringens handlingsplan
for grønn skipsfart

Hva gjør Sjøfartsdirektoratet?

- Skipssikkerhetsloven slår fast at rederiet er ansvarlig for sikkerheten om bord.
- Vi skal ha en risikobasert oppfølging av at kunden har tatt sitt ansvar.
- En av direktoratets hovedoppgaver er å **trygge liv, helse, miljø og materielle verdier.**
- Vi trenger derfor et verktøy for å identifisere risiko og gjøre tiltak i tråd med funnene vi observerer.
- Den metoden vi har valgt å bruke, er **årlige risikovurderinger.**



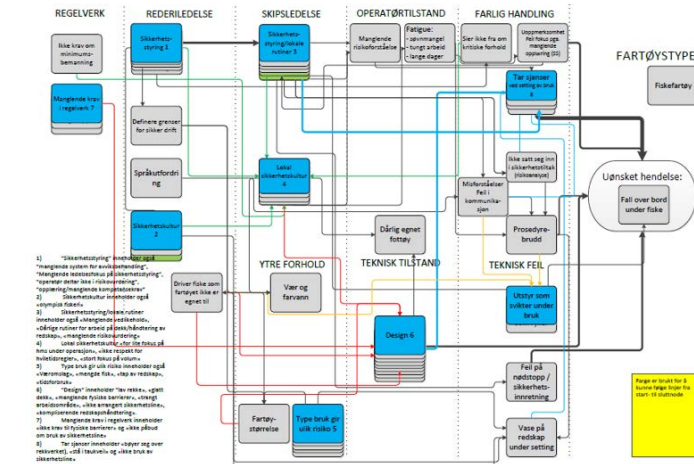
Årlige risikovurderinger

- Sjøfartsdirektoratet har siden 2013 gjennomført årlige systematiske risikovurderinger av ulykker på skip.
- Denne risikovurderingen danner et viktig grunnlag for valg av direktoratets fokusområde.
- Så langt har Sjøfartsdirektoratet **gjennomført** seks fokusområder:
 1. brann (2014)
 2. sikker arbeidsplass (2015)
 3. hviletid og bemanning (2016)
 4. sikkerhetsstyring (2017)
 5. sikkerhetsstyring med særskilt fokus på mindre fartøy (2018)
 6. miljø (2019)
- Tradisjonelt har vi hatt mye fokus på å utvikle kampanjesjekklister som skal brukes ved tilsyn.
- De senere årene har vi i tillegg fått sterkere fokus på dokumentkontroll og arbeid internt i direktoratet.

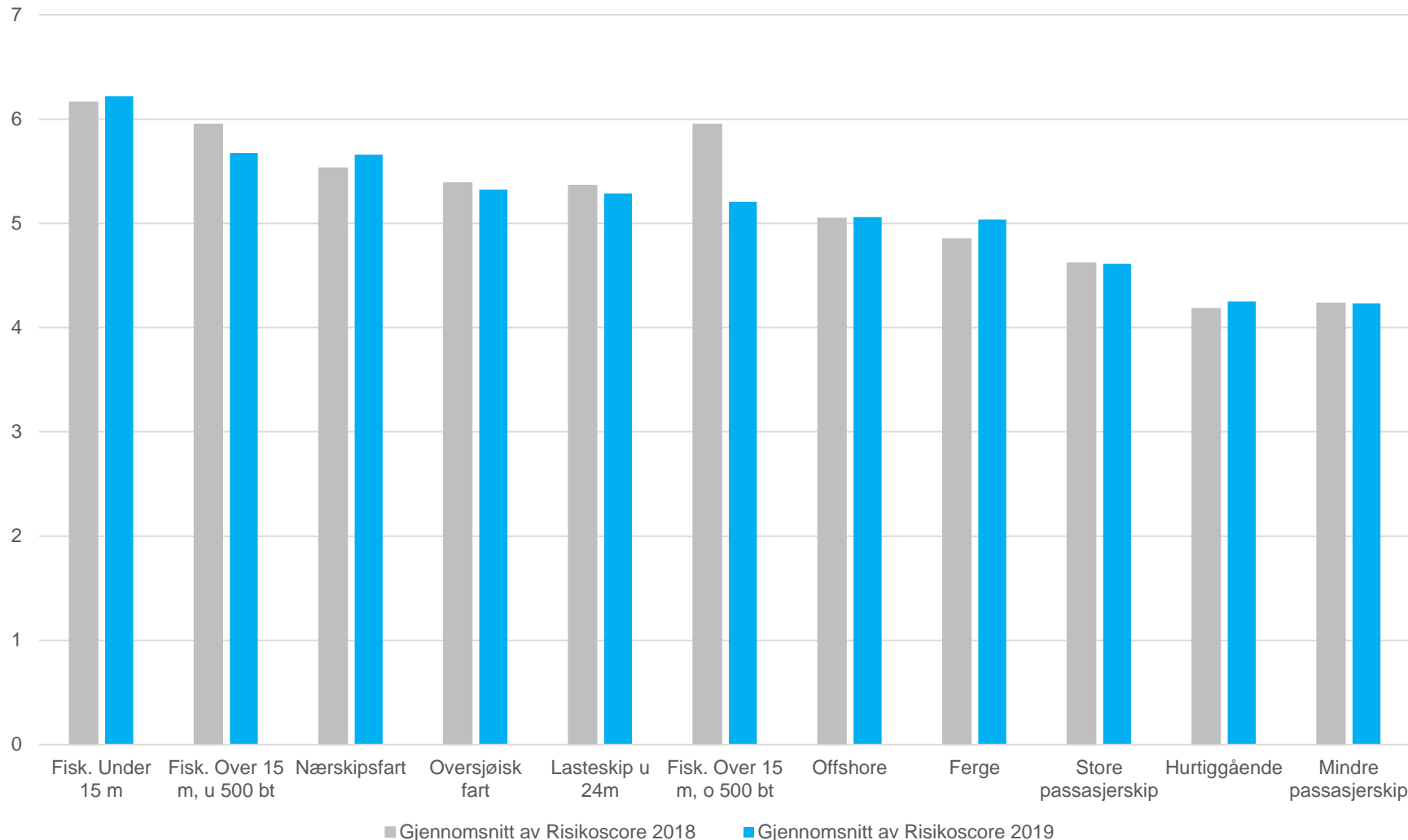
Prosess – hvordan gjennomfører direktoratet vurderingen



K o n s e k v e n s	Farlig	Små personskader og/eller store materielle skader, skip tas ut av drift for en kortere periode og/eller liten naturskade	1	Minimal risiko	Liten risiko	En viss risiko	Risiko
	Kritisk	Alvorlig personskade med mulig yngt men og/eller store materielle skader, skip tas ut av drift for en lengre periode og/eller moderat naturskade	2	Liten risiko	En viss risiko	Risiko	Stor risiko
	Meget kritisk	Ulykke med dødsfall eller svært alvorlig personskade (større funksjonstap) og/eller fartøy tap og/eller alvorlig miljøskade	3	En viss risiko	Risiko	Stor risiko	Meget stor risiko
	Katastrofe	Storulykke med flere dødsfall og/eller vang naturskade med konsekvenser for menneske, dyreliv og miljø	4	Risiko	Stor risiko	Meget stor risiko	Svært høy risiko
				1 Hvert 100. år	2 Hvert 10. år	3 Årlig	4 Månedlig
				Sannsynlighet			



Resultat fra risikovurderingen (gjennomsnitt)



Jo høyere søyle, desto høyere scorer fartøygruppen i *gjennomsnitt* på risikovurderingen.

De minste fiskefartøyene scorer i snitt høyest.

Passasjerskipene scorer i snitt lavest.

Lasteskip (og de største fiskefartøyene) scorer middels.



Hendelsene som har høyest risiko

Høyriskohendelser

- Scenario som scorer høyt i en eller flere fartøygrupper, kalles **høyriskohendelser**.

Gruppe	Type	Hendelse	Risikoscore 2017	Risikoscore 2018	Risikoscore 2019
Fiskefartøy	Under 15 m	Personulykke: fall til sjø	8	8,1	8,6
Fiskefartøy	Under 15 m	Kantring	8,7	8,7	8,5
Fiskefartøy	Under 15 m	Grunnstøting	8,4	8,4	8,4
Fiskefartøy	Under 15 m	Lekkasje	N/A	7,6	8,1
Fiskefartøy	Under 15 m	Brann/eksplosjon	7,5	7,5	8
Fiskefartøy	Over 15 m, u 500 <small>bt</small>	Personulykke: fall til sjø	8,1	8,4	7,8
Fiskefartøy	Over 15 m, u 500 <small>bt</small>	Grunnstøting	7	7	7,6
Lasteskip	Nærskipsfart	Grunnstøting	6,4	6,6	7,5
Lasteskip	Oversjøisk fart	Personulykke: fall om bord	6	7,2	7,2
Lasteskip	Lasteskip u 24m	Kantring	7,4	7,4	7,2

- **Høyriskohendelsene i 2019** er kantring, grunnstøting, lekkasje, brann og fallulykker.
- Disse står samlet for 78 % av forlisene og 71 % av tapte liv i perioden 2009–2018.

Risikovurdering (ferje som eksempel)

Hendelse	Risikoscore 2017	Risikoscore 2018	Risikoscore 2019	Rangering fartøytype 2019	Rangering passasjerskip 2019	Rangering totalt 2019
Personulykke: fall om bord	6	6,8	6,4	1	2	15
Personulykke: støt-/klemskade	6	6	6	2	3	19
Grunnstøting	6,1	5,3	5,8	3	5	21
Miljøutslipp	4,8	4,8	5,5	4	7	24
Kontaktskade	6,3	5,6	5,3	5	9	26
Personulykke: fall til sjø	5,3	5,3	5,3	5	9	26
Maskinhavari	-	3,1	5,3	5	9	26
Personulykke: stikk-/kuttskade	5,2	5,2	5,2	6	10	27
Brann/eksplosjon	4,8	4,8	5,1	7	11	28
Kantring	4,7	4,7	4,7	8	15	32
Kollisjon	4,6	4,6	4,6	9	16	33
Personulykke: brann/eksplosjonsskade	4,6	4,6	4,6	9	16	33
Personulykke: kjemikalieskade	4,5	4,5	4,5	10	17	34
Personulykke: belastningsskade	4,4	4,4	4,4	11	18	35
Personulykke: gassforgiftning/kvelning	4	4	4	12	21	39
Personulykke: kontakt med elektrisitet	3,9	3,9	3,9	13	22	40

Selv om ferjer scorer (relativt) lavt, vil risikovurderingen fortsatt fange opp problemstillinger man kan ta tak i.

Alle kan derfor bruke dette verktøyet.

Hva ønsker vi å oppnå?

- Målet er å redusere antall ulykker, utslippsmengde og antall skader på personer og materiell.
- Vi bruker risikovurderingene til å danne oss et bilde av høyrisikohendelsene og kartlegge disse, slik at vi kan identifisere og sette inn forebyggende tiltak.
- Disse høyrisikohendelene danner et viktig grunnlag for vårt valg av fokusområder.
- Slik kan vi sette inn ressurser der effekten blir størst.

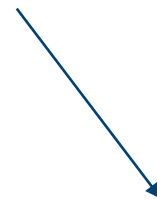




Fokusområde 2020

Kvantitativ
risikovurdering av
ulykkesrisiko
(næringsfartøy)

Ulykkesrisiko (fritidsfartøy)
Ikke ulykkesrisiko:
Miljø og operasjonelle
utslipp,
Sikring (vold/terror),
Yrkessykdom



Forslag til
ledelsen



Fokusområde
MILJØ
Videreføres i
2020



Fokus på miljø!

- Godt miljøarbeid tar tid å gjennomføre.
- Flere av tiltakene Sjøfartsdirektoratet jobber med, er knyttet til regelverksarbeid, og vi trenger tilstrekkelig tid til å sikre best mulig gjennomføring.
- Som vanlig vil direktoratets inspektører benytte seg av en kampanjesjekkliste med miljøtema når vi kommer på tilsyn.
- Denne sjekklisten finner dere tilgjengelig på vår hjemmeside.



Fagdag miljø

- I starten av september gjennomførte Sjøfartsdirektoratet en fagdag om miljøproblematikk.
- Her samlet vi om lag 100 fagfolk på tvers av en rekke underavdelinger.
- Deltakerne ble delt inn i grupper og fikk i oppgave å se på ulike problemstillinger knyttet til fokusområdet.
- Eksempler på sentrale temaer i gruppearbeidet: kjemikalier, mottaksanlegg, skipsavfall, kloakk og energieffektivisering.
- Dette gruppearbeidet vil danne grunnlag for flere konkrete miljøprosjekter for Sjøfartsdirektoratet gjennom året som kommer.

