

Sjøsikkerhetskonferansen 2016

Olav Akselsen, sjøfartsdirektør





Oppdrag og ansvar:

**Trygga
liv og helse,
miljø og
materielle verdier**

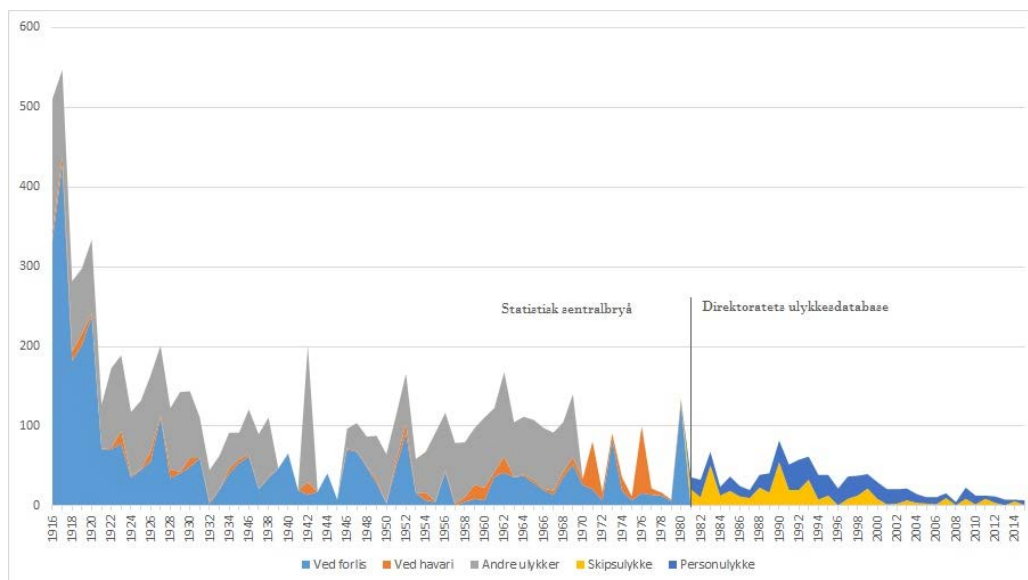




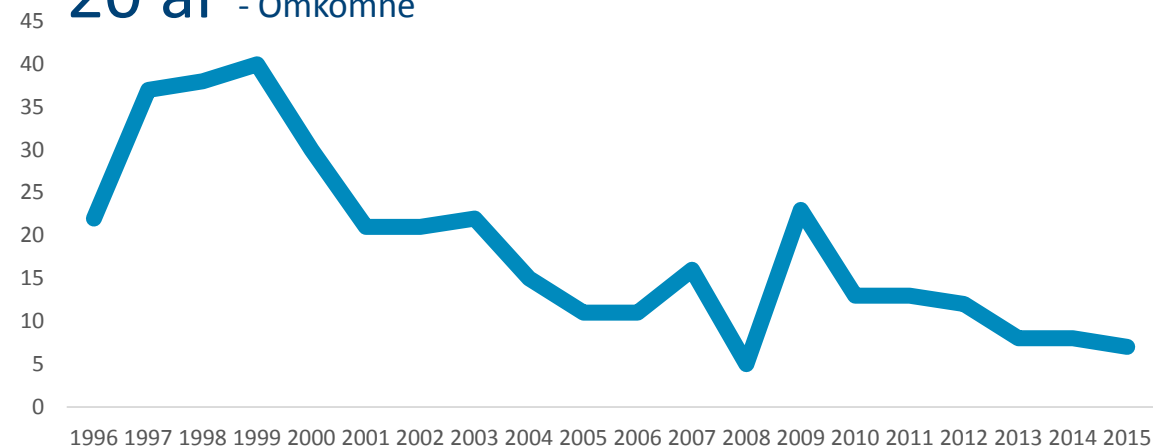
Nyttar det?

Det går rett veg

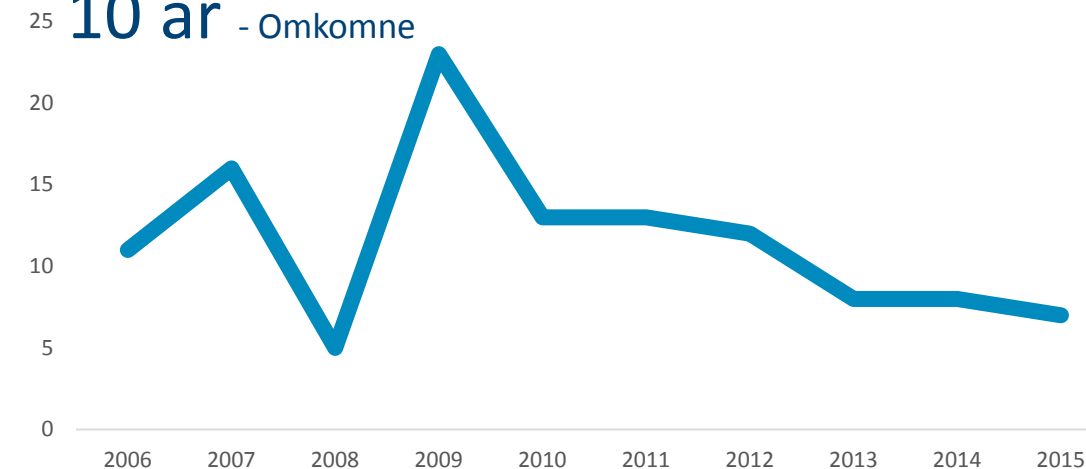
100 år - Omkomne



20 år - Omkomne

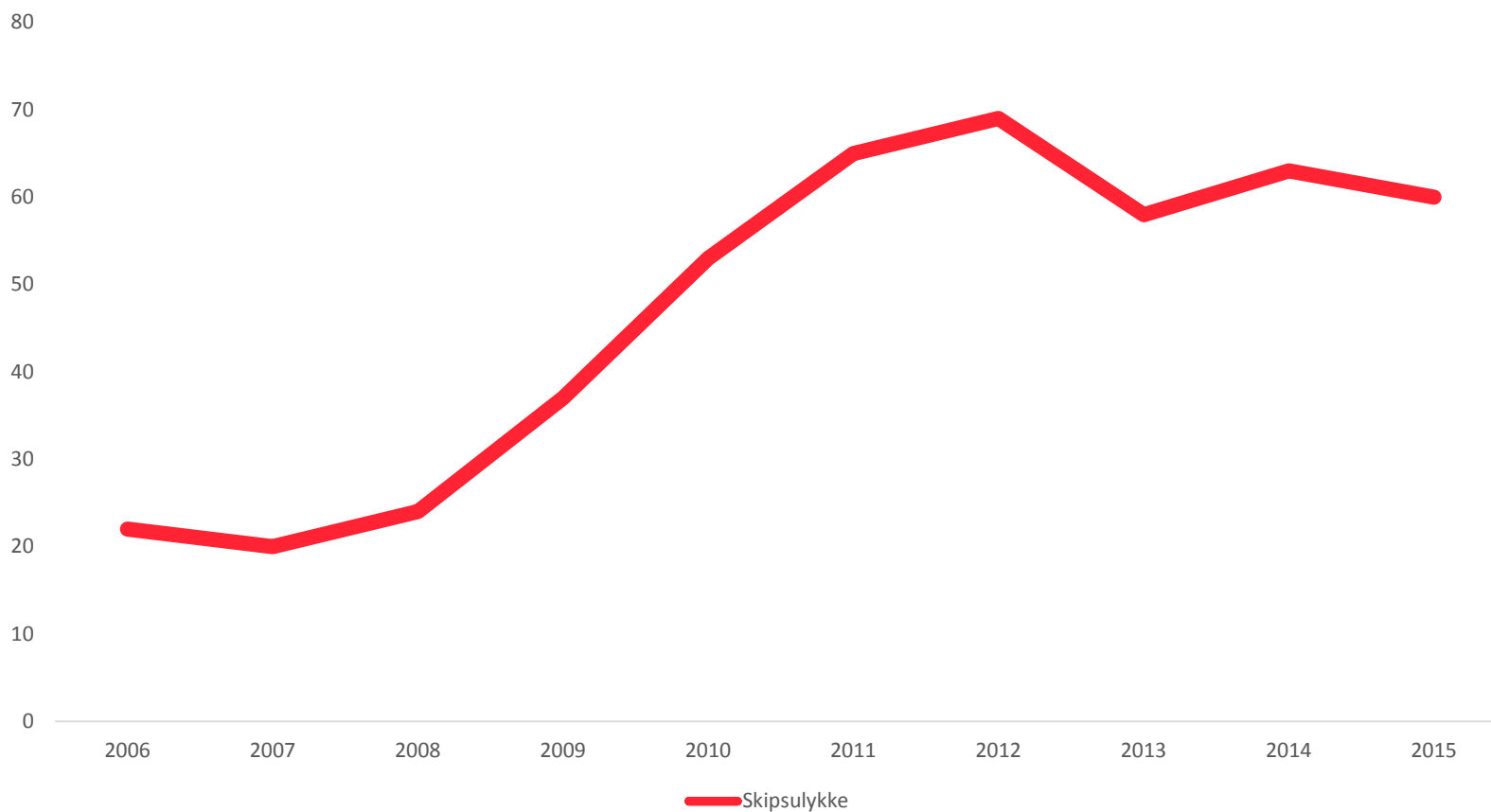


10 år - Omkomne



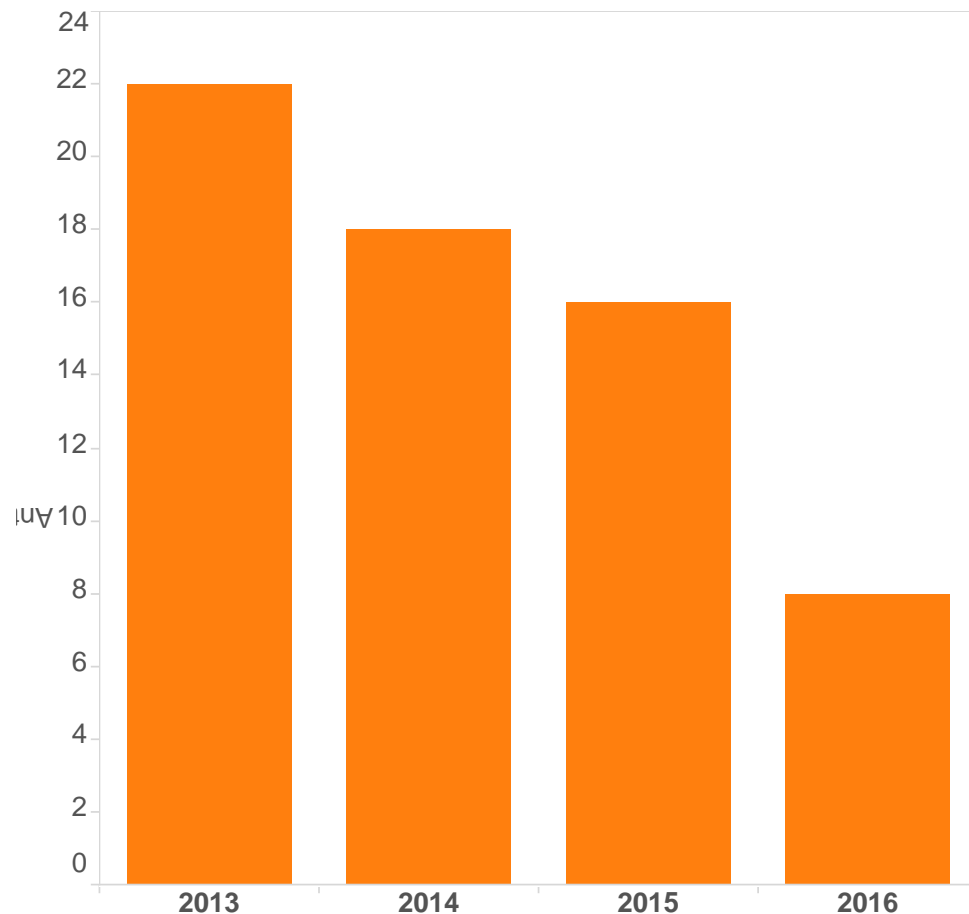


Ulykker med ferjer, 2006 - 2015



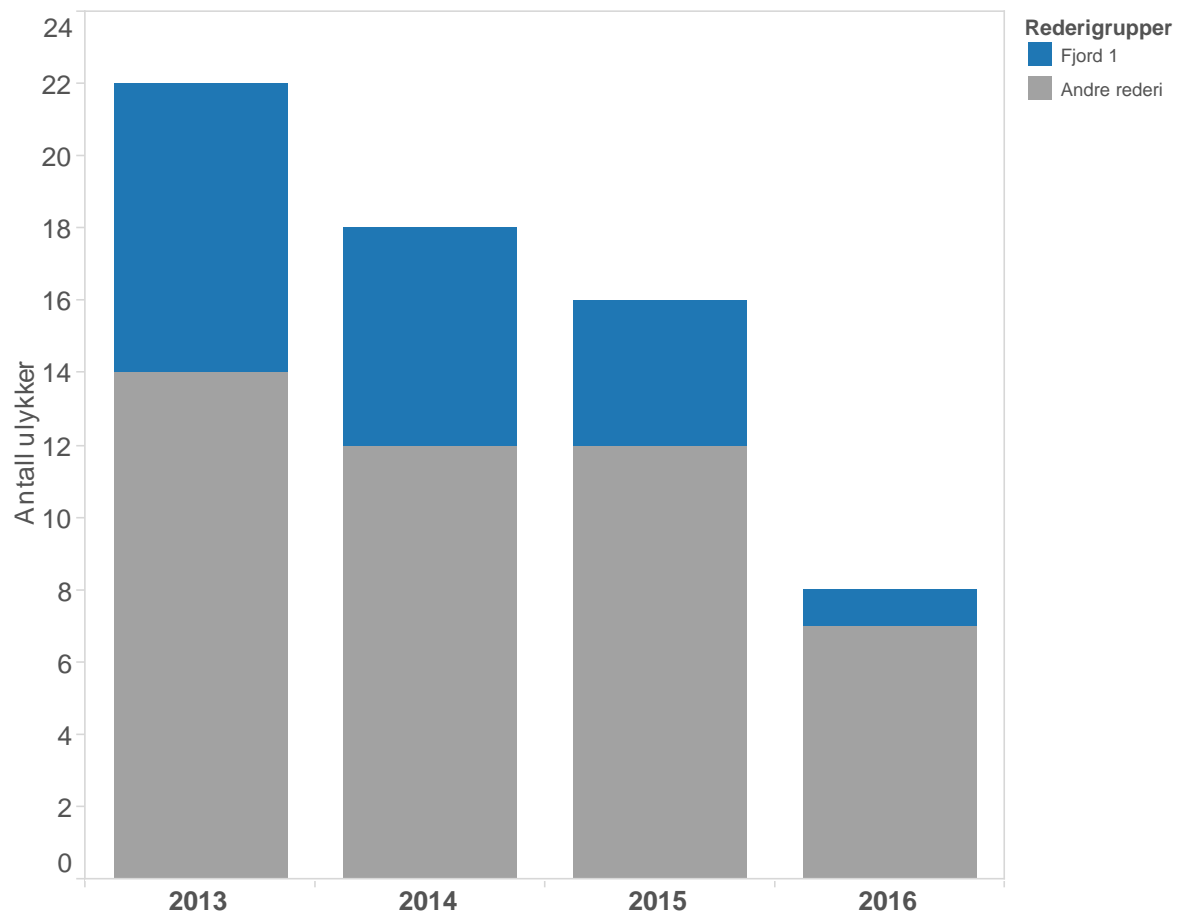


Kontaktskade ferjer, per august, 2013 - 2016





Kontaktskader ferjer, per august 2013 - 2016





FOKUS NYTTAR

- **FOKUSOMRÅDE:**
 - **2014 – Brann om bord**
 - **2015 – Sikker arbeidsplass om bord**
 - **2016 – Kviletid og bemanning**
-
- **Sterk auke i funn og pålegg**
 - **Færre brannar og alvorlege arbeidsulykker**



Ulykker

- Kategoriar:

- Grunnstøyting
- Kollisjon
- Kantring
- Brann
- Arbeidsulykke



- Bakanforliggende årsaker



Bakanforliggende årsaker:

Manglende prosedyrer for arbeidsoperasjoner, manglar ved organisering, leiing og kommunikasjon er årsaksfaktorar som ofte går igjen i ulykkesrapportar



Fokusområde 2017:

Tryggleiksstyring





Bruk sjekklista aktivt

- Er trykt i rapporten
- Vert sendt alle reiarlag med norskregistrerte skip
- **Vil særleg sjå på:**
 - Reiarlag og skipsfører sitt ansvar og myndighet
 - Ressursar, personell og kompetanse
 - Operasjonar og risikovurderingar
 - Beredskap
 - Avvik og forbetring
 - Vedlikehald av kritisk utstyr
 - Relevant dokumentasjon



Sjekkliste 2017

Nr	Sjekklistepunkt
1.1	Rederiets og skipsfører sitt ansvar og myndighet
1.1.1	Har redneriet etablert et sikkerhetsstyringsystem?
1.1.2	Dersom skipet har en besetning på to eller flere, er organisering og ansvar for HMS beskrevet? Redneriets ansvar, skipsfører og øvrig mannskap.
1.3	Ressursar og personell - opplæring og kompetanseutvikling
1.3.1	Har skipsfører kjennskap til sikkerhetsstyringsystemet, og er prosedyrer og rutiner som beskrevet i systemet implementert om bord?
1.3.2	Hvordan sikrer redneriet og skipsfører at besetningen har de kvalifikasjoner som stellingen og oppgavene om bord krever?
1.3.4	Dersom det er krav til opplæringshåndbok for fartøyet, er denne oppdatert og lett tilgjengelig om bord krever?
1.3.5	Dersom fartøyet har dokskran, kan opplæring for operatører dokumenteres?
1.3.6	Ved nytt personell om bord, hvilke rutiner har en for familiarisering?
1.3.7	Er sikkerhetsstyringsystemet tilgjengelig på ett språk som alle om bord forstår?
1.4	Operasjon om bord og risikovurderinger
1.4.1	Har en utarbeidet risikovurderinger for farlige operasjoner om bord? Ble om eksempler
1.4.2	Er skipsfører kjent med stabilitetsbegrensningene for fartøyet, og er forhold som kan ha ugunstig påvirkning på stabiliteten vurdert?
1.4.3	Har en identifisert hvilket arbeidsutstyr som kan medføre særlig fare for sikkerheten til de som arbeider om bord? Hva gjøres for å redusere risikoen ved bruk av dette utstyret?
1.4.4	For de fartøy som er omfattet av krav til verneombud, kontroller om verneombud er valgt og at opplæring er gitt.
1.5	Beredskap
1.5.1	Planer for brann- og redningsøvelser bes fremlagt. Når ble sist øvelse gjennomført? Er dette dokumentert?
1.6	Avviks- og hendelsesbehandling
1.6.1	Har dere hatt en ulykke eller en nestenulykke om bord? Oppfølgingssvarsmål: Ble hendelsen rapportert til aktuelle myndigheter? (Sdr, NAV)? Ble det iverksatt tiltak for å sikre at hendelsen ikke gjentar seg?
1.7	Vedlikehold og kritisk utstyr
1.7.1	Har dere et system for styring av vedlikeholdet om bord?
1.7.2	Har dere identifisert kritisk utstyr om bord? Dersom ja, er det beskrevet planer, når og hvordan
1.7.3	Kontroller vedlikeholdshistorikk på spesielt risikofyllt utstyr som ikke er underlagt periodisk vedlikehold (Eks. løfteskrer, stropper og vaker)
1.8	Relevant dokumentasjon tilgjengelig
1.8.1	Hvilke rutiner har en for å sikre at dokumentasjonen i sikkerhetsstyringsystemet er tilgjengelig for personell om bord?
1.8.2	Hvordan sørger en for at det alltid er oppdatert versjon av dokumentasjonen som er tilgjengelig? I hvem har ansvar for å oppdatere dokumentasjonen?
1.9	Evaluering av systemet - beredner kontinuerlig forbedring
1.9.1	Har redneriet en årlig gjennomgang av sikkerhetsstyringsystemet?

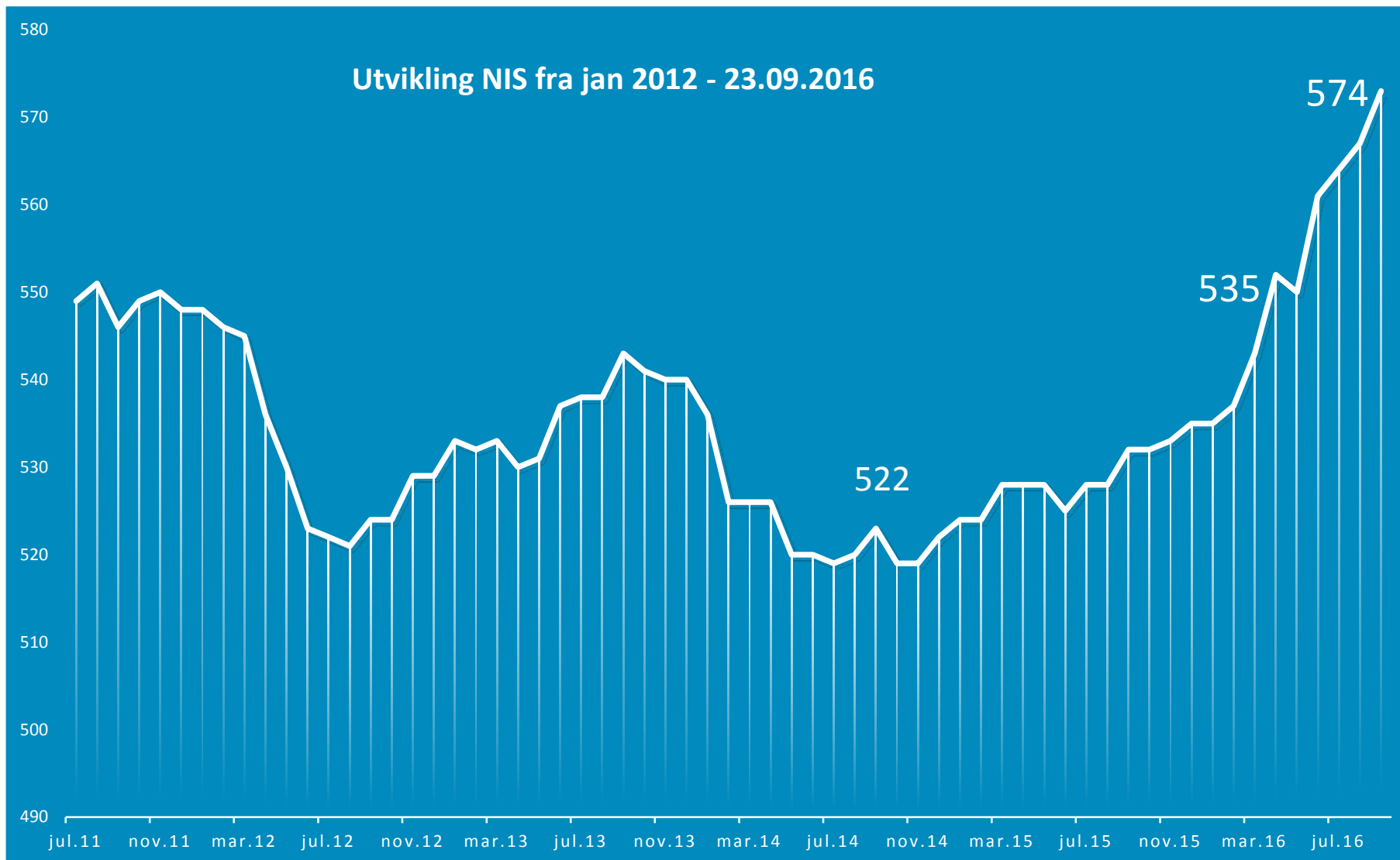
Norsk flagg til topps



Næringsminister Monica Mæland og sjøfartsdirektør Olav Akselsen heiser flagget på "Nordman Vision". Foto: Håkon Jacobsen/NFD



Flaggskifte Hagland Bona





Status NIS pr. 23.09.2016

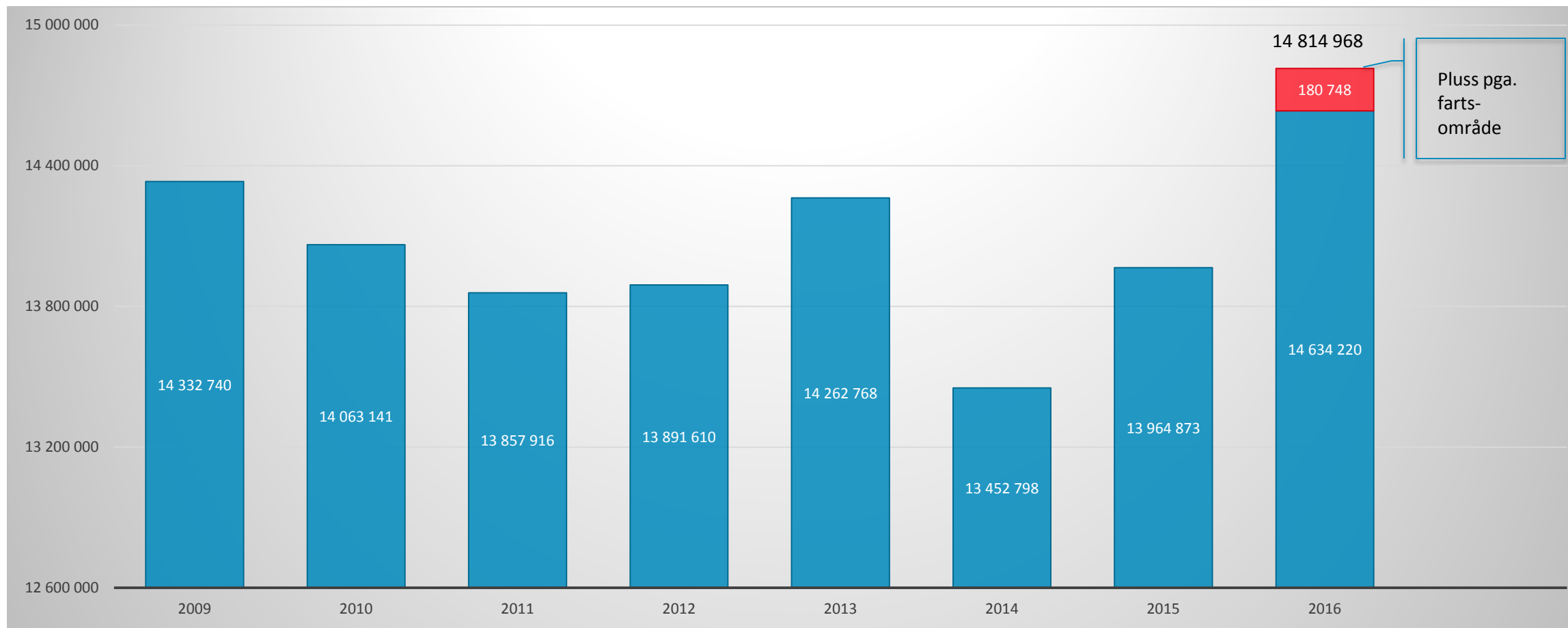
Nye: 85 skip inn

Slettet : 46 skip ut

Endring i fartsområdebestemmelsene:
31 skip inn
8 i prosess



NIS utviklingen målt i bruttotonnasje per 15. sept. 2016



Auka miljø krav

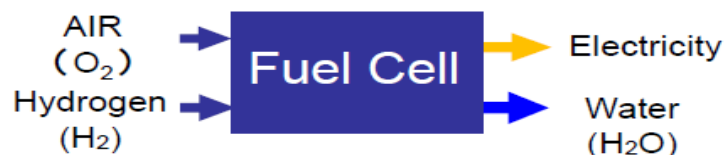
Minst mulig miljø påverknad

- Ballastvatn
- Skipsopphogging
- Energi effektivitets indeks
- Svovel
- ECA/ SECA



Ny teknologi

- E-navigasjon
- Digitalisering
- Automatisering
- Ubemannet skip





Norsk maritim næring verdsleiante på innovasjon

- Design
 - Skrog
 - Propell/ ror
 - Bru
- Ny teknologi
 - E-navigasjon
 - Digitalisering
 - Automatisering
 - Byggemateriala
- Drivstoff



Foto: ulstein.com



Grønn framtid – Noreg i leiinga

Alternative drivstoff:

- Skip med LNG drift
- Skip med batteridrift (lagra kjemisk energi)
- Skip med bio-metanol drivstoff
- LNG/batteri-hybrid
- LNG/brenselselle/batteri hybrid
- Diesel/batteri-hybrid
- Bio-diesel/batteri-hybrid
- Konkrete planar om hydrogen



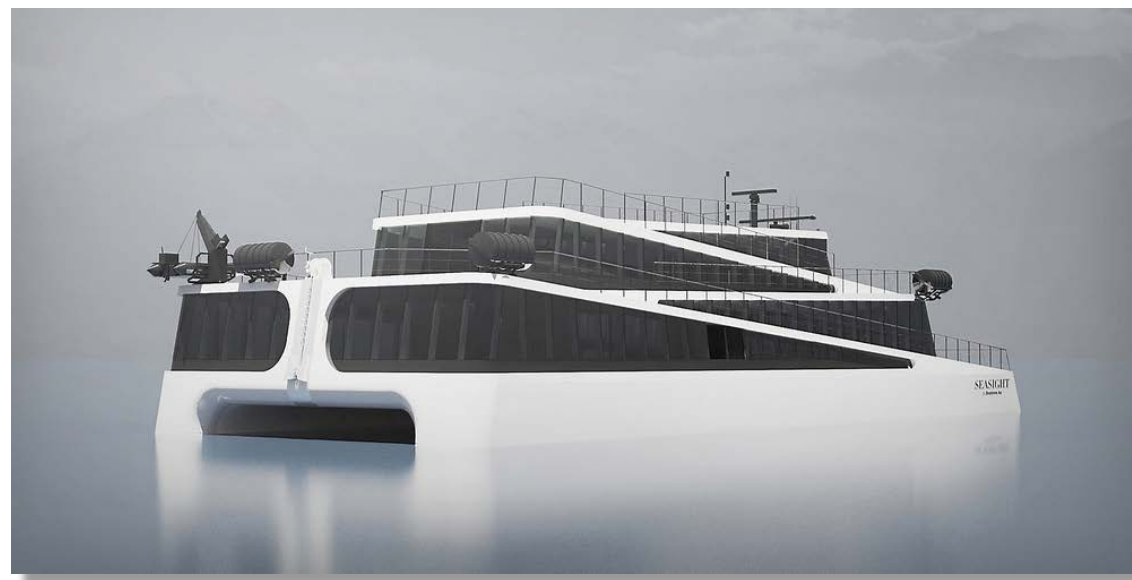


Ship of the Year 2016 - «Vision of the Fjords»

Offentlig velvilje

«Sjøfartsdirektoratet får skryt for å være positiv innstilt og løsningsorientert for å komme i mål med nye regler og krav til batterier i passasjerferger.»

Teknisk Ukeblad 7.Sept 2016





Selfa Arctic EL – MAX – Verdens første elektriske sjark

Løsningsorientert

«I 2008 begynte han å jobbe med tanken om en elektrisk sjark. Det var en lang og tung vei fram til mål. Ett av lyspunktene var Sjøfartsdirektoratet, som la seg i selene for å finne løsninger.»

Daglig leder i Selfa Arctic, Erik Ianssen



(Foto: Siemens)



4. oktober 2016

Lanseringskonferanse og første årsmøte.

NFAS Norsk Forum for
Autonome Skip

Næringslivets Hus på Majorstuen i Oslo – Middelthuns gate 27

Norsk Industri, Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og MARINTEK ønsker med dette velkommen til lanseringen av NFAS: Norsk Forum for Autonome Skip. Denne konferansen vil både presentere ideene bak NFAS og en del av den forskningen og utviklingen som pågår innen autonome skip i Norge



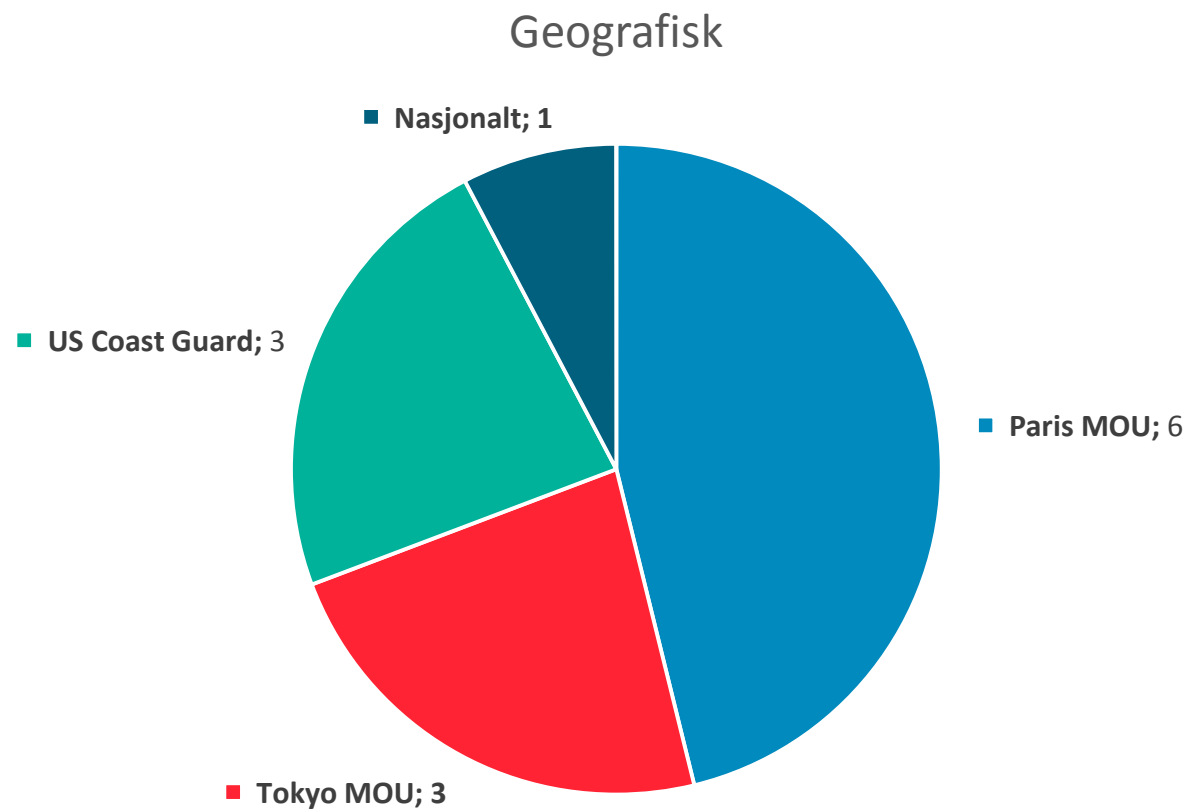
Internasjonal rangering – Noreg si plassering

- 2009: 19 plass
- 2010: 18 plass
- 2011: 15 plass
- 2012: 7 plass
- **2013: 2 plass**
- 2014: 4 plass
- 2015: 5 plass
- **2016: ???????**





Tilbakeholdte norske skip i utlandet





TAKK FOR MEG

