



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority



FOKUS PÅ **RISIKO** 2018

Foto: Steinar Haugberg/
Sjøfartsdirektoratet.

Ansvarlig utgiver:

Sjøfartsdirektoratet
Smedasundet 50A
Postboks 2222
5509 Haugesund
Tlf: 52745000
E-mail: post@sdir.no
www.sdir.no

Redaksjon:

Håvard Gåseidnes
(faglig ansvarlig)
Kari Stautland (redaktør)
Kristian Breifjord
Vegar Berntsen
Hilde Stange
Alf Tore Sørheim
Gunnar Konrad Skaug

Translatører:

Akasia språktjenester AS
Bjørng Rossebø, Sjøfartsdirektoratet

Design og grafisk utforming:

Hilde Brindis, Merkur Grafisk AS

Opplag: 1000

Trykk: Merkur Grafisk AS

Forsidebilde:

Steinar Haugberg/Sjøfartsdirektoratet





Innsats og fokus nyttar

Sjøfartsdirektoratet fører statistikk over ulykker til sjøs. Ulykkene blir registrert som skipsulykker eller som arbeidsulykker om bord i skip. Ulykkestala varierer noko frå år til år. Sidan 2006 har me sett ein auke i registrerte skipsulykker, men talet har heldigvis gått ned det siste året. Den langsiktige trenden er klar: Det skjer færre alvorlege ulykker, og talet på omkomne er redusert. Det er med andre ord blitt tryggare å jobba på norske skip. Innsatsen mot ulykker har gjeve resultat.

For nokre år sidan opplevde me ein markert oppgang i såkalla kontaktskadar. Ulykker der båtar kolliderer med bruer eller kaiar. Særleg ille var resultatata for ferjer. Passasjerskadar, skade på bilar, øydelagde ferjer, knuste ferjekaiar og kanselleringar var resultatet. No har trenden snudd og talet på slike hendingar er sterkt redusert.

Det er ikkje tilfeldig. Ferjereiarlaga, kvar for seg og i samarbeid, har gjennom målretta fokus og innsats greidd å snu trenden. Resultatet er ikkje berre færre ulykker, men også ferjer som held rutene sine. Det fører til betre omdømme og betre økonomi for reiarlaga.

Den generelle utviklinga og dømet med ferjene, viser at det er mogleg å redusera talet på ulykker og uønska hendingar. Det er viktig at me lærer både når noko går gale, men og når positive ting skjer. Fokus nyttar.

Sjølv om det går rett veg, er det enno eit stykke å gå før det blir like trygt jobba på sjøen som på land. Det er fortsatt for mange ulykker. For mange blir skada eller, i verste fall, mister livet. Difor må arbeidet for å redusera talet på ulykker ytterlegare, halda fram.

Bakgrunnen for opprettinga av Sjøfartsdirektoratet i 1903 og hovudgrunnen til at Sjøfartsdirektoratet framleis eksisterer i dag, er i det store og heile den same. Vår oppgåve er å jobba for å få ned ulykkene og å betra tryggleiken til sjøs.

Me jobbar på mange ulike frontar for å få dette til. Sjøfartsdirektoratet gjennomfører mellom anna dokumentgjennom-

gang ved nybygg og ombyggingar, periodiske tilsyn, sertifisering, revisjonar, haldningsskapande arbeid og regelutvikling.

Sjøfartsdirektoratet sitt arbeid er viktig for sjøtryggleiken, men næringa sjølv er likevel den viktigaste aktøren for å få ned tala på ulykker ytterlegare.

Våre undersøkingar viser at ulykker ofte skuldast manglande tryggleiksstyring i reiarlaga. Sjøfartsdirektoratet meiner difor det er viktig å minna om at reiarlaga har eit sjølvstendig ansvar for å driva systematisk med tiltak for å hindra at ulykker skjer.

International Safety Management Code (ISM) er eit godt hjelpemiddel for å få det til. Koden bidreg til at ein må tenka heilskapleg på alle sider ved drifta, både om bord på skipa og i landorganisasjonen, og at ein får til eit samspel mellom folk, teknikk og organisasjon.

Også dei som ikkje formelt er omfatta av krav til ISM, skal ha eit styringssystem for helse, miljø og tryggleik.

Frå 1. januar 2017 trådde ei ny forskrift for tryggleiksstyring på mindre fartøy i kraft.

Forskrift nr. 1770 om «Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv, er utarbeida i tett samarbeid med næringa.

Sjøfartsdirektoratet ønskjer at alle reiarlag skal lukkast i arbeidet med å få på plass slike system, og at systemet vert etterlevd. Difor har me utarbeida rettleiingsmaterieill med gode døme på korleis dette kan gjerast. Sjøfartsdirektoratet tilbyr også rådgjeving, støtte og risikovurderingsverktøy til dei som ønskjer det.

For å halda oppe trykket på trygg og sikker drift har me og valt å ha tryggleiksstyring med særleg vekt på dei minste fartøya som fokusområde for 2018.

*Olav Akselsen,
Sjøfartsdirektør*

Innhold

- 3 Leiar
- 5 Risikobilde 2017
- 9 Fokusområde 2018
- 11 Sjekkliste
- 12 Den norske flåten
- 14 Samlet mannskapet til skrivestue
- 16 Nyttige hjelpeverktøy
- 17 Skips- og personulykker 2016
- 19 Fokusområde under havnestatskontroller 2017
- 21 Hvem har ansvaret for hva?
- 22 Når ulykken er ute



Risikobilde 2017

Sjøfartsdirektoratets risikovurdering tar utgangspunkt i 25 fare- og ulykkeshendelser på forskjellige fartøy. Av disse er det seks hendelser vurderes som høyrisiko-hendelser: grunnstøting, kollisjon, kantring, brann, fall over bord samt støt- og klemskader.

Sjøfartsdirektoratet oppdaterte våren 2017 analysene som ligger til grunn for direktoratets risikovurdering. Basert på denne vurderingen er det seks hendelser som særlig utmerker seg.

Sjøfartsdirektoratet har de siste 10 årene sett en økning i antall skipsulykker som rapporteres. Men det er heldigvis de mindre alvorlige ulykkene som øker. Antall alvorlige skader på fartøy og forlis har i samme periode vært stabilt.

Deler av den maritime næringen har de siste årene hatt store økonomiske utfordringer. Mange skip har måtte gå i opplag og det er blitt lengre mellom jobbene for de som fortsatt er i drift. I dette perspektivet må en huske på å fortsette det

gode sikkerhetsarbeidet som allerede er iverksatt. Det er viktig at en holder fokus på dette selv om det er lengre mellom jobbene, både for skip og mannskap. En skal aldri la operasjon gå foran sikkerhet, verken i det daglige eller i det operasjonelle. Husk at sikkerhet er ferskvare.

Den maritime næringen er i konstant utvikling. Svært mye av denne utviklingen bidrar i seg selv til bedret sikkerhet. I andre tilfeller utfordres rammene som regelverket legger, og en må tenke nytt for å opprettholde sikkerhetsnivået. I tillegg til å sikre at innovasjon opprettholder eller bedrer det etablerte sikkerhetsnivået i flåten, arbeider direktoratet for at norsk innovasjon blir internasjonal standard. Dette vil gi både økt sikkerhet og nye muligheter for næringen.

Grunnstøting

I den siste tiårsperioden har Sjøfartsdirektoratet registrert i gjennomsnitt 87 grunnstøtinger per år på norske næringsfartøy. Toppåret i denne perioden var i 2011, med 99 registrerte hendelser. I ettertid har dette tallet falt noe, og



Foto: Steinar Haugberg/Sjøfartsdirektoratet



Foto: Jonathan E. Sison/Fotokonkurransen for sjøfolk

antallet registrerte grunnstøtinger i 2017 var 84. De fleste grunnstøtinger medfører mindre alvorlige skader på fartøyet. Antall grunnstøtinger som medfører tap av fartøy, har vært relativt stabilt de siste ti årene, og antall grunnstøtinger som fører til alvorlig skade på fartøyet, har sunket noe.

Det er registrert tre dødsfall i forbindelse med de totalt 870 grunnstøtingene på norske næringsfartøy de siste ti årene. To av disse skjedde i 2016. I løpet av de siste ti årene har vi flere eksempler på grunnstøtinger som har medført miljøutslipp, men de fleste av disse er relativt små mengder diesel eller smøreolje. Det er registrert noen få hendelser med utslipp av flere tusen liter. Det største utslippet i perioden fra norske fartøy knyttet til grunnstøting er 12 000 liter marin gassolje.

Årsaksanalysene peker særlig på menneskelige forhold som viktige årsaker til at skip grunnstøter. Manglende årvåkenhet eller feilvurderinger er viktige bidrag. Bakenforliggende forhold knyttet til arbeids- og hviletid trekkes frem. En del grunnstøtinger skjer som følge av svikt i fartøyets styre- og fremdriftssystemer.

Antall pålegg knyttet til grunnstøting har vært forholdsvis stabilt mellom 2012 og 2014, men har økt noe i 2015 og 2016. Gjennomsnittlig antall pålegg per år knyttet til grunnstøting er 964. Antall pålegg tilknyttet grunnstøtinger i 2016 var 1115¹. De absolutt fleste pålegg som knyttes til denne ulykkes-

hendelsen, er feil ved navigasjonsutstyr og fremdrifts- og hjelpemaskineri.

I en spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet gjennomført av Sjøfartsdirektoratet våren 2016 svarte 21 % av dekksoffisere at de av og til, nokså ofte eller meget ofte arbeidet mer enn 16 timer i døgnet. 33 % oppgir at de bryter arbeids- og hviletidsbestemmelsen månedlig eller oftere. Undersøkelsen viser videre at det er mange som kan forbedre sin arbeidspraksis når det gjelder seilasplanlegging.

Grunnstøtinger var en viktig årsak til at direktoratet valgte hviletid og bemanning som fokusområde for 2016. Resultatene fra tilsyn viste økt antall funn knyttet til forhold som er viktige årsaker til grunnstøtinger.

Brann

I perioden 2007 til 2013 var antallet branner noe økende. Antallet brannulykker toppet seg i 2013 med 35 registrerte hendelser. Antall hendelser har etter den tid falt noe. I 2016 registrerte Sjøfartsdirektoratet 25 brannulykker på norske næringsfartøy. Gjennomsnittet for den siste tiårsperioden er 24 hendelser per år.

I den samme perioden har vi registrert fire dødsfall. To av disse skjedde på hurtigruteskipet Nordlys i 2011. Brann på et større passasjerskip er en av de hendelsene som vi frykter mest. Heldigvis skjer disse hendelsene svært sjelden, og når

¹ Merk at en del pålegg vil være aktuelle for flere ulykkestyper. Et eksempel på dette er pålegg knyttet til adgang til farlige soner. I våre vurderinger har vi knyttet disse funnene til både fallulykker, og støt/klem ulykker. Mange pålegg blir derfor talt i flere ulykkeskategorier. Summen av påleggene nevnt her kan derfor være større enn det totale antallet pålegg direktoratet utsteder.



det likevel skjer, er de større fartøyene godt utrustet for å håndtere de fleste situasjoner. Mindre fartøy er mer utsatt, og her ser vi oftere at fartøyet går tapt.

De fleste branner starter i skipets maskinrom, og våre årsaksanalyser peker på hydrokarbonlekkasjer og elektriske feil som hovedårsaker til brann. Mangelfullt vedlikehold og ettersyn antas å være bakenforliggende årsaker til at feil oppstår eller ikke avdekkes. Behovet for vedlikehold er naturlig nok avhengig av alder på fartøyet.

Direktoratet har i perioden 2012–2016 sett en svakt fallende tendens i antall pålegg knyttet til brann. I underkant av halvparten av påleggene er så alvorlige at de må utbedres før fartøyet får gå videre. De fleste av påleggene gis for mangler ved brannslukningsutstyr, men også feil ved elektrisk anlegg og mangler knyttet til fører og instruksjoner resulterer ofte i pålegg om utbedring.

I spørreundersøkelsen maritim sikkerhet gjennomført av Sjøfartsdirektoratet våren 2016 svarte 56 % av maskinister at de var helt eller noe enig i påstanden «Tid og ressurser til vedlikehold og kontroll av fartøy og utstyr er tilstrekkelig». Videre mente 22 % at «På mitt fartøy utføres noen ganger mindre modifikasjoner/vedlikehold av personer som ikke har nødvendig kompetanse (med unntak av opplærings situasjoner)».

Brann og eksplosjon var fokusområdet for direktoratet i 2014.

Kollisjon

De siste ti årene har direktoratet i gjennomsnitt registrert 19 kollisjoner hvert år. I de siste årene har det vært en synkende tendens, men denne ble brutt i 2015 da vi registrerte 25 hendelser, mot 9 hendelser året før. Denne høye tendensen fortsatte i 2016, hvor vi også registrerte 25 hendelser.

Det er registrert én omkommet i forbindelse med kollisjoner på norske skip siste 10 år. Som for grunnstøting er de fleste hendelsene mindre alvorlige ulykker der det i hovedsak blir kosmetiske skade på skipet. I gjennomsnitt registrerer vi i underkant av én kollisjon som medfører forlis per år, likevel har kollisjon mellom skip i verste fall et stort skadepotensial både med tanke på menneskeliv, miljø og materielle verdier. Dette er noe av grunnen til at scenarioet «Skipskollisjon på Vestlandskysten» behandles i DSBs arbeid med Nasjonalt Risikobilde.

Årsaksanalysene for kollisjon peker på mye av det samme som grunnstøtinger. Men det pekes også på trafikksituasjonen i farvannet som fartøyet befinner seg i, og samhandlingen mellom fartøy.

Pålegg som knyttes til kollisjon, har vist en svakt fallende trend i perioden fra 2012 til 2015, men har økt noe i 2016. I gjennomsnitt har det blitt gitt 1457 pålegg per år i denne gruppen. I

2016 ble det gitt 1581 pålegg som kan knyttes til kollisjon. Forhold knyttet til stabilitet og konstruksjon er det som hyppigst påpekes. Dernest er det, som for grunnstøting, mange pålegg for utbedring av mangler ved maskin og navigasjonsutstyr, dette er naturlig da det er stor overlapp mellom pålegg knyttet til kollisjon og pålegg knyttet til grunnstøting.

I spørreundersøkelsen maritim sikkerhet oppga 18 % av dekksoffiserene at de aldri, enten på grunn av bemanning eller arbeids- og hviletidsregler, har mulighet til å ha to navigatører på bro.

Kantring

Antall kantringer i perioden er svakt synkende. Fra en topp på ni hendelser i 2009, har vi de siste syv årene sett mellom én og fem hendelser pr år.

På tross av dette er kantring den ulykkestypen som nest etter arbeidsulykker har tatt flest liv i perioden fra 2007 til 2016. I dette tidsrommet har totalt 29 personer omkommet i til sammen 15 kantringsulykker. Nærmere halvparten av disse forulykket i to større ulykker, Bourbon Dolphin i 2007 og Langeland i 2009. Bourbon Dolphin-ulykken fikk et omfattende etterspill, og direktoratet har i samarbeid med næringen gjennomført flere tiltak for å unngå en lignende hendelse. De fleste fartøy som kantrer, er mindre laste- og fiskefartøy. Det er kun ett tilfelle av passasjerskip som kantret, fergen King Øystein, som i 1984 kantret etter at last forskjøv seg i forbindelse med ombordkjøring. Ingen personer omkom som følge av kantring av norske næringsfartøy i 2016.

De aller fleste kantringer fører til forlis av fartøyet. Svært få kantringshendelser er registrert med miljøutslipp. Dette kommer av at kun akutt utslipp registreres i databasen. Forliste fartøy med farlige stoff lagret om bord utgjør en miljøfare, og det medfører store kostnader å samle opp.

Årsaksanalysene peker på feil lasting eller mangelfull sikring av last som viktige årsaker til kantring. Dette svekker stabiliteten på fartøyet og kan i kombinasjon med ytre krefter som påføres, og vannfylling medføre at en kritisk situasjon får utvikle seg. Noen fartøytyper, som taubåter og enkelte fiskefartøy, utsettes for store ytre krefter i forbindelse med operasjon. Direktoratets analyser peker på manglende kunnskap knyttet til stabilitet generelt og fartøyets operasjonelle begrensninger spesielt som viktige bakenforliggende årsaker.

Utstedte pålegg i aktuelle kategorier har vært synkende mellom 2012 og 2015, men har i 2016 økt kraftig. Gjennomsnittlig antall pålegg i perioden er 818 per år. I 2016 har vi registrert 910 pålegg som kan knyttes opp mot kantringshendelser. Funn knyttet til vannrett integritet og mangler ved fartøyets stabilitetsdokumentasjon er forhold som går igjen. Et viktig forhold er manglende oppdatering av fartøyets stabilitetsdokumentasjon etter modifikasjoner og endringer.

I spørreundersøkelsen maritim sikkerhet er 23 % av respondentene uenige i at de har tilstrekkelig tid til opplæring om bord.

Fallulykker

Omkomne etter fallulykker i perioden 2007-2016 er relativt stabilt, med et gjennomsnitt på i overkant av fire omkomne per år i løpet av tiårsperioden. Av disse er nærmere 2/3 ulykker der den forulykkede faller over bord. De fleste fall over bord skjer fra fiskefartøy, men også andre fartøytyper er representert. Omkomne ved fall over bord har vist en svakt fallende tendens i perioden. Fallulykker uten omkomne viser også en fallende tendens i perioden, men fall til sjø har en bekymringsfull økning. Økningen kan komme av økende rapporteringsvilje.

Fall over bord skjer fra forskjellige fartøystyper. Særlig mottar direktoratet mange rapporter etter fallulykker fra fiskefartøy. De fleste av dødsulykkene i forbindelse med fall over bord inntreffer i åpent farvann, men et betydelig antall skjer også i havneområder. Årsaksanalysene peker på flere viktige årsaker der usikker arbeidspraksis og manglende skjerming er viktige. Gode rutiner for gjennomføring og oppdatering av risikoanalyse er også viktig.

Funn ved tilsyn som knyttes til fallulykker, har vært økende de siste årene. Det har trolig sammenheng med fokusområdet «Sikker arbeidsplass om bord» i 2015. De fleste pålegg som gis, gjelder ulykkesforebyggende tiltak, herunder gjennomføring av risikovurdering. Men også mangler ved beredskapsutstyr om bord for mann over bord kommer høyt på statistikken.

I spørreundersøkelsen rapporterer 27 % at de er noe eller helt enig i at det av og til er nødvendig å utsette seg for fare for å få jobben gjort. På spørsmål om bruk av verneutstyr svarer nær 80 % at kollegene bruker verneutstyr. Enda flere, 87 %, oppgir at de påpeker overfor kolleger dersom disse ikke bruker korrekt verneutstyr.

Støt- og klemskader

Antall støt- og klemskader var sterkt synkende i starten av perioden 2007-2016, fra et gjennomsnitt på omlag 129 hendelser de første fem årene til et gjennomsnitt på omlag 88 hendelser de siste fem årene. I gjennomsnitt har støt- og klemskader medført 1,4 dødsulykker per år de siste ti årene. Dette er også en ulykkestype der direktoratet ser mange alvorlige personskader.

Viktige årsaker til støt- og klemskader er bruk av tungt arbeidsutstyr som vinsjer og kraner, der arbeidstaker blir dratt inn i eller klemt med stor kraft. Bakenforliggende årsaker knyttes til stort arbeidspress og manglende forståelse for risikobildet. En del arbeidstakere arbeider alene, noe som medfører at det ikke er andre i nærheten til å yte førstehjelp



Foto: Jonathan E. Sison/Fotokonkurransen for sjøfolk

dersom uhellet er ute. Direktoratet peker på bedre og systematisk arbeid med risikovurderinger samt god opplæring om bord som viktige tiltak i tillegg til bedre tilrettelegging av arbeidsstasjoner.

Antall pålegg som knyttes til støt- og klemskade, har økt de siste fem årene. Også her er statistikken påvirket av direktoratets fokusområde i 2015. De fleste pålegg er knyttet til redningsredskaper og ulykkesforebyggende tiltak.

I spørreundersøkelsen maritim sikkerhet var 10 % av respondentene helt eller noe uenig i påstanden «på mitt fartøy blir arbeidsoppgaver som kan medføre risiko, alltid utført i henhold til foreliggende prosedyrer». 31 % av respondentene sier de må bryte prosedyrene for å få jobben gjort.

Sikkerhetsstyring på mindre fartøy

Manglende prosedyrer for arbeidsoperasjoner og svakheter ved organisering, ledelse og kommunikasjon er årsaksfaktorer vi stadig ser i rapporter etter skips- og personulykker. I 2018 skal derfor Sjøfartsdirektoratets inspektører ha ekstra fokus på sikkerhetsstyring på mindre fartøy, med spesielt fokus på operasjonelle forhold.

Statens Havarikommisjon for Transport har i flere av sine granskningsrapporter pekt på behovet for utfyllende regler om sikkerhetsstyringssystem på fartøy. Sjøfartsdirektoratet mener systematisk sikkerhetsstyring er et viktig virkemiddel for å forebygge ulykker. For å understreke viktigheten av dette har vi valgt sikkerhetsstyring med spesielt fokus på operasjonelle forhold som neste års fokusområde.

Med operasjonell sikkerhet menes sikkerhet knyttet til fartøyoperasjoner som vurderes som spesielt risikoutsatt.

Økt fokus på sikkerhetskultur og sikkerhetsstyringssystem og mindre detaljkontroll i tilsynsarbeidet er også i tråd med utviklingen internasjonalt.

Hvorfor operasjonell sikkerhet?

Kantring og mann over bord er viktige risikobidrag på mindre fartøy. Hendelsene skjer typisk i tilknytning til fartøyoperasjoner der en beveger seg ut mot fartøyets begrensinger. Eksempelvis under tauing, ankerhåndtering, lasting og lossing med kran, fiske med trål og lignende.

Ny forskrift om sikkerhetsstyring på mindre skip stiller krav til generelle beredskapsplaner og risikovurderinger.

Sjøfartsdirektoratet vil i løpet av 2018 gjennomføre tilsyn for å kontrollere om hendelser som erfaringsmessig er viktige risikobidrag er risikovurdert og tatt inn i sikkerhetsstyringssystemet ombord.

Systematisk arbeid

Sikkerhetsstyring handler om å opprette system for å oppnå og opprettholde et høyt sikkerhetsnivå, slik at man lettere kan kontrollere risikoen. Enkelt forklart handler det om at sluttresultatet blir bedre dersom en gjør godt forarbeid. Ved å etablere en organisasjonsstruktur der ledelse, planlegging, ►



Foto: Erlend Haarberg/Samfoto/NTB SCANPIX

ansvarsfordeling, rutiner, prosedyrer og ressurser er beskrevet, kan driften bli sikrere og mer effektiv. Når man arbeider systematisk med dette og lærer av egne og andres erfaringer, vil man med tiden bygge en god sikkerhetskultur om bord. For å oppnå kontinuerlig forbedring av sikkerhetsstyringen er det nødvendig å rapportere uønskede hendelser og følge opp disse systematisk, samt å evaluere selve systemet jevnlig.

Hvordan lykkes med etableringen av et sikkerhetsstyringssystem?

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset virksomheten og den aktiviteten som drives. Det kan derfor være lurt å starte med en konkret beskrivelse av virksomhetens hovedaktiviteter, herunder antall ansatte, arbeidsoppgaver, utstyr og materiell. Det er viktig at de som er om bord, får eierskap til systemet. De enkelte prosedyrene kan med fordel skrives av personellet som utfører den spesifikke arbeidsoppgaven i den daglige driften. Det er de som kjenner arbeidet best. Deretter må det kontrolleres at prosedyrene dekker eksisterende forskriftskrav, og at de ikke er i konflikt med andre bestemmelser i systemet.

Sjøfartsdirektoratet har merket seg at det i deler av næringen har festet seg forestillinger om at sikkerhetsstyringssystem er ensbetydende med omfattende og tungroddede systemer. Dette er ikke tilfellet. Utfordringen ligger ofte i å gjøre systemet så enkelt og oversiktlig som mulig. Det vil si at det skal jobbes målrettet mot å forebygge skader på personer, materiell, anlegg og miljø. Systemet bør være enkelt å holde ved like og praktisk å bruke i det daglige arbeidet. Dersom systemene er for omfattende, særlig i operasjonelle arbeidsbeskrivelser, kan de virke mot sin hensikt.

Styringssystemets hoveddeler bør beskrive hovedaktiviteter som ofte omfatter:

- operative oppgaver
- vedlikehold
- intern og ekstern kommunikasjon
- risikovurdering
- beredskap
- ressurser og kompetanse
- avviksbehandling
- dokumentkontroll
- kvalitetskontroll (evaluering og internkontroll)

Innenfor hvert tema må det vurderes om det allerede eksisterer en dekkende beskrivelse av hvordan aktiviteten skal utføres, styres og kontrolleres. Til slutt bør en sjekke om relevante forskriftskrav er dekket i prosedyrene, slik at sikkerhetsystemet tilfredsstillende minimumskravene i regelverket.

Regelverk

Sikkerhetsstyring er på ingen måte nytt for næringen. I maritim sammenheng forbinder en gjerne ordet med ISM-koden (International Safety Management Code), som har overord-

nede regler for sikker drift av skip. Alle fartøy som er omfattet av forskriften om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger, må følge ISM-koden og ha et gyldig sikkerhetsstyringssertifikat. I tillegg krever skipssikkerhetsloven at alle rederier skal etablere et sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og om bord på det enkelte skip. Dette for å kartlegge og kontrollere risiko og sikre at lovverket og interne sikkerhetskrav blir fulgt. Fartøy som er underlagt krav om ISM-system, er også omfattet av et eget revisjonsregime. I dag har også øvrige fartøy krav om å gjennomføre sikkerhetsstyring i rederiet, selv om de ikke er omfattet av ISM-kravet.

Forskrift gjeldende fra 1. januar 2017

Det er utarbeidet en egen forskrift om sikkerhetsstyringssystem mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy. Dette er fartøy som ikke har krav til et sikkerhetsstyringssystem etter ISM-normen. Forskriften trådte i kraft 1. januar 2017.

Det stilles ikke krav om sertifisering eller eksterne revisjoner, men rederiet må foreta en årlig evaluering av systemet. Direktoratet vil kunne føre uanmeldt tilsyn med sikkerhetsstyringssystem for å kontrollere om kravene etterlevs.

Vi ser på dette som et felles prosjekt der næringen og direktoratet ønsker å dele erfaringer og spille hverandre gode. Målet er bedre sikkerhetsstyring og en bedre sikkerhetskultur om bord. Sjøfartsdirektoratet håper at kravene om sikkerhetsstyringssystem på sikt vil føre til færre ulykker og uønskede hendelser. En økt overordnet kontroll, gjennom bedre sikkerhetsstyring, forventes også å føre til økt driftssikkerhet, effektivitet og lønnsomhet.

Forankring i ledelsen

Det finnes noen kritiske suksessfaktorer for å lykkes med etableringen av et sikkerhetsstyringssystem. Alle nivå i organisasjonene bør få anledning til å bidra i utviklingen av systemet, og rederiet må forplikte seg til å følge føringene som er lagt for sikkerhetsarbeidet gjennom skriftlig beskrevne rutiner, ansvar og rapportering. Det er likevel i rederiets ledelse arbeidet må begynne:

- Ledelsen må utvikle en bevisst strategi for å implementere systemet i organisasjonen og skape engasjement rundt temaet.
- De skal sette mål og ambisjoner for sikkerheten, og sørge for at nødvendige ressurser blir satt inn for å nå målene.
- Ledelsen må også se til at de ansatte får tilstrekkelig kunnskap om sikkerhetsarbeidet i organisasjonen, og at de blir gjort kjent med dokumentasjonen som beskriver ansvar og rutiner.
- De må motivere ansatte til å være tilstrekkelig sikkerhetsbevisste i hverdagen samt legge til rette for kontinuerlig forbedring og læring.
- Ledelsen skal bidra til å skape et miljø der ansatte har lav terskel for å rapportere om uønskede hendelser.

God sikkerhet i rederiet starter hos ledelsen.



Kampanjesjekkliste

Nr	Sjekklistepunkt
1.1	Rederiets og skipsfører sitt ansvar og myndighet
1.1.1	Har rederiet etablert et sikkerhetsstyringssystem?
1.1.2	Dersom skipet har en besetning på to eller flere, er organisering og ansvar for HMS beskrevet? Rederiets ansvar, skipsfører og øvrig mannskap.
1.3	Resurser og personell - opplæring og kompetanseutvikling
1.3.1	Har skipsfører kjennskap til sikkerhetsstyringssystemet, og er prosedyrer og rutiner som beskrevet i systemet implementert om bord? Stikkprøvekontroll.
1.3.2	Hvordan sikrer rederiet og skipsfører at besetningen har de kvalifikasjoner som stillingen og oppgavene om bord krever?
1.3.4	Dersom det er krav til opplæringshåndbok for fartøyet, kan denne fremlegges?
1.3.5	Dersom fartøyet har dekkskran, kan opplæring for operatør dokumenteres?
1.3.6	Ved nytt personell om bord, hvilke rutiner har en for familiarisering ?
1.3.7	Er sikkerhetsstyringssystemet tilgjengelig på ett eller flere språk som alle som har sitt arbeid om bord forstår?
1.4	Operasjon om bord og risikovurderinger
1.4.1	Har en utarbeidet risikovurderinger for farlige operasjoner om bord? Be 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 betjening 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? Oppfølgingsspørsmål: Ble hendelsen rapportert til aktuelle myndigheter? (Sdir, 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? En plan som beskriver hva, når og hvordan.
1.7.2	Har dere identifisert kritisk utstyr om bord? Dersom ja, er det beskrevet planer og tiltak dersom slikt utstyr svikter?
1.7.3	Kontroller vedlikeholdshistorikk på spesielt risikofyllt utstyr som ikke er underlagt periodisk vedlikehold. Eks. løfteskrev, stropper og vaiere
1.8	Relevant dokumentasjon tilgjengelig
1.8.1	Hvilke rutiner har en for å sikre at dokumentasjonen i sikkerhetsstyringssystemet er tilgjengelig for personell om bord?
1.8.2	Hvordan sørger en for at det alltid er oppdatert versjon av dokumentasjonen som er tilgjengelig? Hvem har ansvar for å oppdatere dokumentasjonen?
1.9	Evaluering av systemet – herunder kontinuerlig forbedring
1.9.1	Har rederiet en årlig gjennomgang av sikkerhetsstyringssystemet?

Denne sjekklisten er ment som et hjelpemiddel og er basert på listen Sjøfartsdirektoratets inspektører bruker. Det kan forekomme endringer i listen, se Sdir.no for siste versjon.

Den norske flåten: Stor økning i antall norske næringsfartøy

Ved utgangen av 2016 var 11 891 næringsfartøy registrert under norsk flagg. Av disse var 579 i NIS og 11 312 i NOR. Dette utgjør en samlet økning på 252 skip under norsk flagg sammenlignet med 2015. Antallet NIS-skip har økt med omlag 8 %, mens antallet NOR-skip har økt med omlag 2 %.

Den norske flåten av næringsfartøy består av fartøy som er registrert i enten norsk ordinært skipsregister (NOR) eller norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Ethvert norsk skip med største lengde 15 meter eller mer (sjøloven § 11) og alle flyttbare innretninger (sjøloven § 507) skal registreres i ett av de nevnte registrene dersom det ikke er registrert i et annets lands register (sjøloven § 17). Det er i tillegg åpnet for frivillig registrering på en rekke andre grunnlag.

Blant de i alt 11 891 næringsfartøyene registrert i de norske skipsregistrene finner vi 6099 fiskefartøy, 4058 lasteskip, 1229 passasjerskip og 505 andre norskregistrerte fartøy. Gruppen «andre fartøy» er en samlekategori som blant annet består av flytekraner, lektere, og lignende. I tillegg til næringsfartøyene er det registrert 8089 fritidsfartøy i NOR.

Økning i antallet næringsfartøy

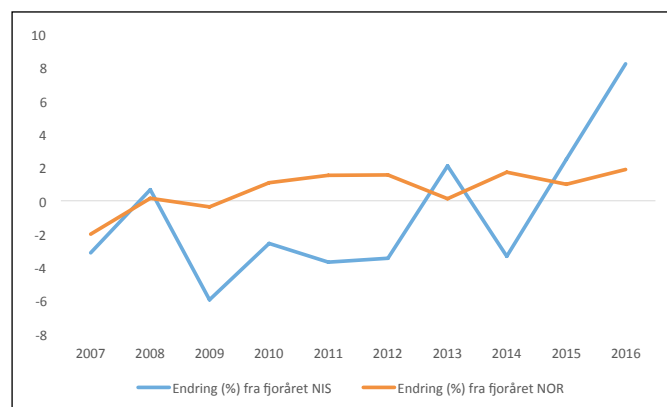
Etter flere år med lav og ofte negativ vekst har antall fartøy i NIS vokst kraftig mellom 2015 og 2016. Samtidig har antall fartøy registrert i NOR vokst jevnt.

Økningen i den norske flåten skyldes i all hovedsak en økning i antall lasteskip. Mens det i 2015 var registrert 3815 lasteskip under norsk flagg, har dette tallet økt til 4058 i 2016. Disse lasteskipene er en svært sammensatt gruppe og består av

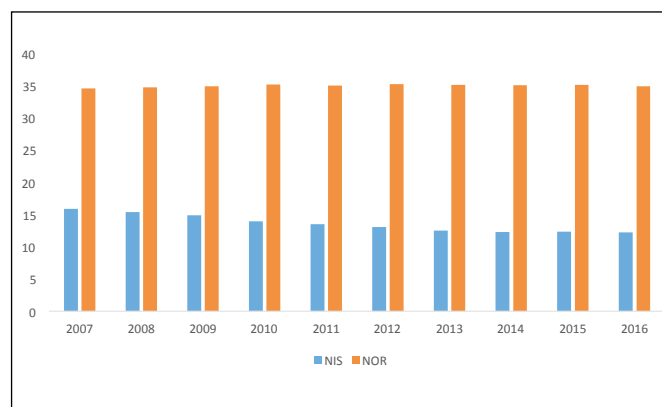


alt fra små arbeidsbåter til store lasteskip. De fem største fartøygruppene innenfor lasteskipsegmentet er mindre arbeidsbåter, stykkgodsskip, offshore forsyningskip, oljetankere og slepebåter.

Samtidig som antall lasteskip har økt kraftig, har vi også sett en positiv utvikling i antall fiskefartøy og passasjerskip. Mens det i 2015 var registrert 6083 fiskefartøy i NOR, har dette tallet økt til 6099 fartøy ved utgangen av 2016. Antall passasjerskip har økt fra 1228 fartøy i 2015 til 1229 fartøy i 2016.



Figur 1: Prosentvis endring fra ett år til det neste



Figur 2: Utvikling i gjennomsnittlig alder per register



Økningen i antall fartøy skyldes både innflagging og nybygg. Mellom 2015 og 2016 forsvant 272 næringsfartøy fra registret, mens 524 nye fartøy kom til. Den totale økningen blir derfor på 252 fartøy.

Skipenes alder

Det har vært forholdsvis lite endring i gjennomsnittlig alder mellom 2015 og 2016. Mens det gjennomsnittlige norske fiskefartøyet var 38,7 år i 2015, har dette økt til 39 år i 2016, samtidig har den gjennomsnittlige alderen på lasteskip sunket fra 22,3 år til 21,5 år, mens den gjennomsnittlige alderen på

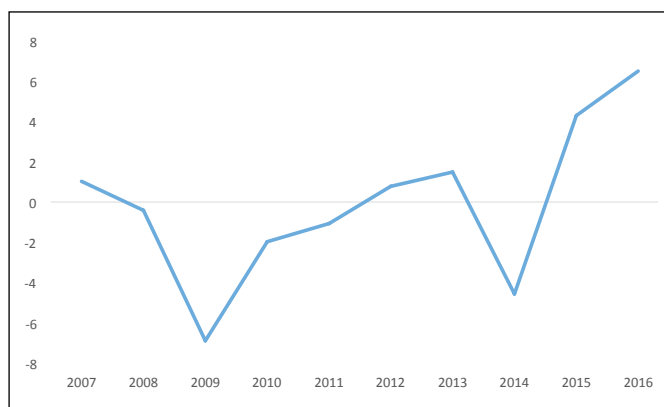
passasjerskip har økt fra 38,7 år i 2015 til 39,5 år i 2016. Dette betyr i praksis at flåten i stor grad har forblitt den samme, men at noen nyere fartøy har blitt tatt inn.

Spredningen i alder er forholdsvis stor og kan variere mye mellom forskjellige undergrupper. Ferje-flåten har for eksempel en gjennomsnittlig alder på 32,6 år i 2016, mens katamaraner har en gjennomsnittlig alder på 8,7 år. Det er også stor forskjell mellom de to registrene. Lasteskip registrert i NOR har en gjennomsnittlig alder på 23 år i 2016, mens NIS-registrerte lasteskip i gjennomsnitt kun er 12 år gamle.

Over den siste tiårsperioden har gjennomsnittlig alder i NOR holdt seg relativt konstant, noe som tyder på en jevn utskifting av eldre fartøy. Samtidig har gjennomsnittlig alder i NIS-flåten falt noe, fra 15,8 år i 2007, til 12,2 år i 2016.

Bruttotonnasje

Bruttotonnasje beregnes kun på fartøy som har krav om målebrev. Av i alt 11 891 næringsfartøy har omlag 50 % registrert bruttotonnasje. Den samlede tonnasjen til den norske flåten utgjør i overkant av 18 680 000 ved utgangen av 2016. Dette er en oppgang på omlag 6,51 % sammenlignet med fjoråret, og hele 11 % sammenlignet med 2014.



Figur 3: Prosentvis utvikling i bruttotonnasje, den norske flåten

Laga tryggleiksstyringssystem: Samla mannskapet til skrivestove

Nordic Wild Fish skjøna fort at ein måtte ha alle med på laget for å få laga eit godt system for tryggleiksstyring. Det medførte mellom anna at mannskapet blei inviterte til skrivestover i friperiodane. - Det nye systemet fungerer veldig bra, seier styrmann Lars Hessen.

For ganske nøyaktig to år sidan begynte Nordic Wild Fish, tidlegare kjent som Roaldnes, arbeidet med å få på plass eit tryggleiksstyringssystem i tråd med krava i International Safety Management-koden (ISM). Selskapet, som er eit av landets største tråleiarlag, held til på Valderøya utanfor Ålesund, og har i dag har tre fiskefartøy, «Roaldnes», «Langenes» og «Molnes». Dei bestemte seg for å laga eit eige system, i staden for å kjøpa eit ferdig system.

Nytt, digitalt verktøy

Tidlegare har dei hatt rutine skriva ned i ein HMS-perm, men no ville dei starta på nytt, med digitale verktøy.

- Me begynte med å samla skipperar og styrmenn til skrivestover i friperiodane deira, slik at me kunne gjera risiko-

vurderingar for kvar einiskild operasjon og for kvart fartøy. Eg var nok ikkje administrasjonens mest populære mann då, men det var veldig viktig at alle var med på dette frå starten av. Det er jo styrmennene og skipperane som kjenner operasjonane best, seier Anders Bjørnerem, som har ansvar for kvalitetssikring i bedrifta. Han trur at involvering av dei tilsette frå eit tidleg tidspunkt er ein av årsakene til at systemet har blitt ein suksess.

- Haldningane til dei som skal bruka det har veldig mykje å seie. Utan at dei er med på laget nyttar det ikkje å innføra noko nytt, seier Bjørnerem. Resultatet av arbeidet er eit dataprogram som gir mannskapet automatiske påminningar om oppgåver som må følgjast opp, enten det gjeld helseattestar, sertifisering av utstyr eller tryggleikskurs for mannskapet.

- Den funka med HMS-permen vi hadde før og, den største forskjellen er nok at det no kjem rett på dataen. Det er veldig greit med automatiske varslingar, seier skipsfører Kjell Ove Solheim. Det er Bjørnerem samd i.



Foto: Nordic Wild Fish



- Mannskapa våre har lang røynsle, og hadde veldig mykje kompetanse, men det var veldig nyttig å få samla denne kompetansen, og få det ned på papiret, seier han.

Nøgde med resultatet

Sjølv om det gjerne krevjer litt ekstra innsats i utgangspunktet, er dei og glade for at dei valgte å laga sitt eige opplegg.

- Me har eit lite system i forhold til andre selskap, men me var opptekne av å halda det enkelt.

Det er mange rederi som har kjøpt ferdige system. Då risikerer ein at det blir mykje papirarbeid.

Fordi me har utarbeida systemet vårt sjølv, har me klart å halda oss til eit handterleg format, seier Bjørnerem. Han er ikkje i tvil om at gode tryggleikssystem har ein nytteverdi.

- For oss har tryggleik alltid hatt førsteprioritet, men det er kjekt å sjå at ting går framover også på dette feltet, seier Bjørnerem. Ryggmargsrefleksen til ein reiar er nok at dette kostar pengar, men på sikt så sparar ein jo pengar på å ha gode rutinar, legg han til.

Mykje å vinna på gode system

I juni var Sjøfartsdirektoratets inspektør ved tilsynskontoret i Ålesund, Anne-Marie Myklebust på plass for å føreta den første ISM-revisjonen på Roaldnes etter at den blei underlagt kravet om tryggleiksstyringssystem i tråd med ISM-koden.

- Eg trur at dei som har lagt inn litt innsats i å få på plass gode tryggleiksstyringssystem allereie no ser gevinsten, både økonomisk og i form av gode rutinar, seier Myklebust.



Mannskapet på Roaldnes: Stig Inge Bergene (styrmann), Helge Karsten Risøy (chief), Kjell Ove Solheim (skipper) og Lars Hessen (styrmann).

Foto: Nordic Wild Fish

Ho viser til at ein får oversikt over over ein rekke ting gjennom eitt verktøy: når det er på tide å fornye sertifikatene sine, kva farar som finst om bord og kva som er gjort for å redusere desse. I tillegg får ein informasjon om vedlikehald av utstyr og tekniske systemer, og når ein bør øva på naudsituasjonar.

- Om fem år er det tid for fornying av tryggleiksstyringssystemet. Då vil me nok sjå klare skilnader på dei har eit fungerande system og dei som har skaffa seg eit fordi det er eit myndigheitskrav, seier Myklebust. Ho trur at eit godt tryggleiksstyringssystem vil bidra til å gje mange i fiskeflåten ein tryggare arbeidsplass.



Foto: Nordic Wild Fish



Sjøfartsdirektoratets Anne-Marie Myklebust på ISM-revisjon på Roaldnes.

Foto: Nordic Wild Fish

Hjelpeverktøy for å utføre risikovurdering

De tidligere separate risikovurderingsverktøyene Fisk-Risk og LastRisk er slått sammen til en ny og oppdatert tjeneste. Fra 1. juli 2017 er det krav til at redere som har fiskefartøy med bruttotonnasje under 500, skal operere med et sikkerhetsstyringssystem, og dette verktøyet vil hjelpe fartøyeiere med å oppfylle kravet.

Brukeren kan vurdere risiko, lage handlingsplaner og iverksette tiltak for å bedre sikkerheten om bord.

Hensikten er å gjøre fartøyet ditt til en sikrere arbeidsplass ved å avdekke farer ved de ulike arbeidsoppgavene som utføres om bord på fiskefartøy og mindre lasteskip i havbruksnæringen. Innholdet er utarbeidet i samarbeid med næringen.

Den nye utgaven av verktøyet har et enklere brukergrensesnitt, forbedret funksjonalitet og bedre visning på mobile plattformer, noe som gjør det lettere tilgjengelig for brukerne.

Blant forbedringene er muligheten til å kopiere data fra et fartøy til et annet innenfor samme rederi, noe våre brukere har etterlyst.

Dataene blir lagret på en sikker server som kun ditt rederi og fartøy vil ha lesetilgang til. Du vil kunne redigere tidligere utførte risikovurderinger, slik at du til enhver tid har oppdaterte og dokumenterte risikovurderinger tilgjengelig for arbeidstakerne og verneombud, samt for tilsynsmyndigheter i tilfellet inspeksjon om bord.

Målgruppen for verktøyet er hovedsakelig mindre rederier med et begrenset antall fartøy eller virksomheter med kun ett fartøy. Disse har tradisjonelt ikke kjøpt inn kommersielle systemer for sikkerhetsstyring. Det er imidlertid ingenting i veien for at verktøyet også kan brukes av store rederier med en omfattende kompleksitet i driften, fordi verktøyet gir mulighet til å tilpasse innholdet etter behov.

Verktøyet finner du ved å gå inn på nettadressen: <https://www.sjofartsdir.no/risikovurdering>

Derfor skal det utarbeides en risikovurdering:

Det fremgår av Sjøfartsdirektoratets regelverk (ASH-for-skriften) at arbeidet om bord skal tilrettelegges og organiseres

slik at arbeidstakernes sikkerhet, og fysiske og psykiske helse ivaretas. Farer om bord skal avdekkes, og det skal foretas en vurdering av den risiko faremomentene utgjør. Resultatene av risikovurderingen skal dokumenteres skriftlig.

Det er skippers ansvar at risikovurderingen blir gjennomført i samarbeid med besetningen.

Mange ulykker rammer dessverre nybegynnere. Risikovurderingen skal også brukes til å instruere nye mannskaper, før de påbegynner arbeidet. Det er derfor meget viktig at de på forhånd blir grundig innført i de arbeidsoppgaver de skal utføre, og at de har kjennskap til de faremomenter som finnes om bord.

Dette kan risikovurderingen brukes til:

1. Når man gjennomgår arbeidsoperasjoner og del-operasjoner om bord på en systematisk måte, får man et bedre overblikk over operasjonene. Slik gjennomgang og diskusjon er i tillegg med på å skape gode holdninger til sikkerhet blant besetning og ledelse om bord. Når man har avdekket hvor problemområdene befinner seg, har man også en mulighet til å forebygge. Kan arbeidet utføres på annen og sikrere måte? Kan det lages tekniske innretninger for å fjerne faremomenter eller redusere risikoen til et minimum?

2. Når definerte arbeidsoppgaver utgjør en "særlig risiko" for manskapet, skal det utarbeides en skriftlig risikovurdering/handlingsplan og eventuelt en sikkerhetsinstruks, som skal følges.

3. Når nytt mannskap mønstrer på, skal skipper og de nye besetningsmedlemmene gjennomgå de arbeidsoppgavene hvor det er definert en særlig risiko for sikkerhet og helse. En slik gjennomgang skal skipper også foreta med besetningsmedlemmer som ikke har vært med på å utarbeide risikovurderingen.

Husk!

Risikovurderinger som er utarbeidet, skal revideres regelmessig og alltid ved innføring av nytt arbeidsutstyr eller ny teknologi, eller når en har gjort endringer i organiseringen av arbeidet som kan ha betydning for sikkerheten og helsen til de som arbeider om bord.



Skips- og personulykker:

En nedgang i antall registrerte hendelser

Sjøfartsdirektoratet registrerte 416 hendelser i 2016 mot 472 i 2015. Til tross for denne nedgangen ser direktoratet fortsatt mange svært alvorlige hendelser som dødsulykker og forlis.

Majoriteten av disse hendelsene skjer på fartøy under 15 meter. Dette er bakgrunnen for at Sjøfartsdirektoratet i 2018 har valgt å øke fokus på sikkerhetsstyring på mindre fartøy.

Sjøfartsdirektoratet registrerer ulykker på norske næringsfartøy og utenlandske næringsfartøy i norsk farvann. En ulykke registreres som en skipsulykke dersom den involverer en skade på skipet, og en personulykke dersom den kun invol-

verer en skade på en person. Eksempler på skipsulykker er grunnstøtinger og kollisjoner, mens eksempler på personulykker er fall og klemskader. Både skipsulykker og personulykker kan medføre personskader.

Sjøfartsdirektoratet har registrert i alt 416 ulykker på norskregistrerte næringsfartøy i 2016. Dette er en nedgang på nærmere 12 % sammenlignet med 2015. I gjennomsnitt har direktoratet registrert 464 ulykker per år de siste fem årene.

Av de totalt 416 ulykkene i 2016 var 203 personulykker, mens 213 var skipsulykker. Disse ulykkene har medført i alt 219 fartøyskader og 223 personskader. Blant fartøyskadene var ►



Foto: Espen Bratlie, Samfoto/NTB Scanpix.



Foto: Steinar Haugberg/Sjøfartsdirektoratet.

16 så alvorlige at de medførte forlis. Dette er en nedgang sammenlignet med 2015 hvor Sjøfartsdirektoratet registrerte 22 forlis. Seks av personskadene medførte dødsfall. Dette er en nedgang sammenlignet med 2015 når syv personer omkom på norske næringsfartøy. Alle dødsulykkene i 2016 skjedde om bord på fiskefartøy.

Skipsulykker

Av de totalt 219 fartøyene som var involvert i ulykker i 2016, var omlag 38 % knyttet til grunnstøtinger, 16 % var knyttet til kontaktskader og 11 % var knyttet til kollisjoner. Navigasjonsbaserte hendelser utgjorde med andre ord 66 % av alle fartøyhendelsene i 2016. Figur 1 viser en oversikt over antall hendelser per skipsulykketype.

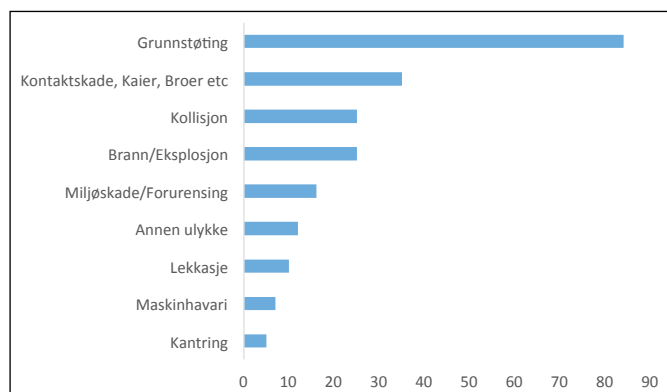
Blant de 16 forlisene er det grunnstøting (fem), kantring (fem), lekkasje (fire) og brann (to) som er gjengangere. Ti av de forliste fartøyene var fiskefartøy, fem var lasteskip og ett var

passasjerskip. Tolv av de i alt 16 fartøyene som forliste, var under 15 meter.

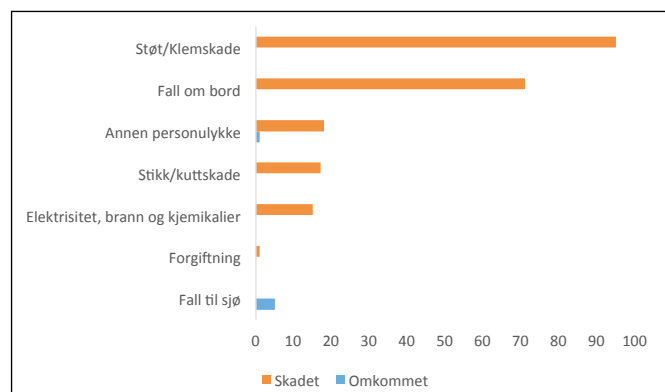
Personulykker og personskader

Sjøfartsdirektoratet har registrert i alt 223 personskader i 2016 - hvorav 18 stammer fra skipsulykker og 205 stammer fra personulykker. Dette er en reduksjon på 19 personskader sammenlignet med 2015. Gjennomsnittlig antall personskader på norske næringsfartøy de siste fem årene er 253.

De fleste personulykkene skyldes støt-/klemskader og fall om bord. Til sammen utgjør disse personulykketyperne nærmere 74 % av alle personskadene. Blant dødsulykkene skyldes fem fall til sjø, mens den siste hendelsen skjedde i forbindelse med et forlis av en sjark. Alle de seks omkomne var nordmenn, og fire var ansatt som fiskere. Fem av de i alt seks dødsulykkene skjedde på fartøy under 15 meter.



Figur 1: Antall norskregistrerte næringsfartøy involvert i en ulykke, 2016



Figur 2: Antall personskader og omkomne norske næringsfartøy, 2016



Fokus under havnestatskontroller i 2017 – Navigasjon

Samtidig som Sjøfartsdirektoratet gjennomfører sitt årlige fokusområde i flaggstatsammenheng, vil Paris MoU gjennom sine havnestatskontroller gjennomføre en egen kampanje, en såkalt Concentrated Inspection Campaign (CIC). I 2017 vil det være fokus på sikker navigering, inkludert ECDIS. Kampanjen avholdes i samarbeid med Tokyo MoU.

Temaene for de årlige Paris MoU kampanjene baserer seg enten på at man ut fra statistikker ser et høyt antall pålegg innen et område man mener bør få ekstra fokus, eller at man har et nytt konvensjonskrav som forholdsvis nylig har trådt i kraft.

Årets kampanje går fra 1 september til og med 30 november. Dersom fartøyet får en havnestatskontroll i denne perioden,

skal sjekklisten gjennomgås av inspektøren. Paris MoU publiserer sjekklisten slik at næringen skal ha mulighet til å forberede seg.

Sjøfartsdirektoratet anbefaler alle norskflaggede skip som trafikkerer utenlandske havner, om å forberede seg på årets kampanje ved å gå gjennom sjekklisten på neste side.

Fornøyde med resultatet fra 2016

Havnestatskontrollører innenfor Paris MoU-området utførte i perioden fra 1. september til 30. november 2016 en konsentrert inspeksjonskampanje (CIC) rettet mot konvensjonen for sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC). Hensikten med kampanjen var å verifisere at arbeids- og levevilkårene om bord



Foto: Steinar Haugberg/Sjøfartsdirektoratet

samsvarer med konvensjonen, og på den måten skape økt bevissthet rundt dette.

- Gode arbeids- og levevilkår om bord vil ha positiv innvirkning på besetningens holdning til sikkerhet. Derfor vil MLC alltid være et viktig fokusområde. Paris MoU er alt i alt fornøyd med resultatet, sier generalsekretær Richard Schiferli i en pressemelding.

Det ble fylt ut totalt 3674 spørreskjemaer for CIC under vanlige havnestatskontroller. Kampanjen resulterte i 42 tilbakeholdelser (1,1 %) direkte knyttet til kravene i MLC. Resultatene er positive når det gjelder sertifikater som bekrefter helsemessig skikkethet for tjeneste (98,2 %), verifisering av

rapporter fra innredningsinspeksjoner (98 %), kost og forpleining (97,4 %) og etablering av verneutvalg (99,1 %).

Manglet godkjente arbeidsavtaler

Mindre positive er resultatene for om arbeidsavtaler for sjøfolk samsvarte med minimumskravene (6,5 %), og for tilgjengelighet av klageprosedyrer om bord (5 %).

Et flertall av de 3674 skipene som ble kontrollert under CIC, var lasteskip/flerbruksskip med 1062 inspeksjoner (28,9 %) og bulkskip med 789 inspeksjoner (21,5 %). Flaggnasjonene som dominerte blant de 3674 CIC-inspeksjonene, var Panama med 433 inspeksjoner (11,8 %), Malta med 328 inspeksjoner (8,9 %) og Liberia med 314 inspeksjoner (8,5 %).

No.	Item	Yes	No	N/A
Q.1*	Is ship's navigation equipment in accordance with its applicable safety certificate (SEC,PSSC, CSSC)? (01101 01103 01105 -S74/CI/R12)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q.2*	Does the ECDIS have the appropriate up-to-date electronic charts for the intended voyage and is there a suitable back-up arrangement? (10112 - S74/CV/R19.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q.3	Is there evidence that all watchkeeping officers comply with STCW requirements for ECDIS? (01201 – STCW/A-II/1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q.4*	Can watchkeeping officers demonstrate familiarization with ECDIS? (10133 – STCW/A-VIII/2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q.5*	Can ship's VDR/SVDR record data fully? (10114 - S74/CV/R18)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q.6*	Is second and/or third stage remote audible alarm of BNWAS recognized? (10138- S74/CV/R19.2.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q.7	Is the ship's Automatic Identification System transmitting correct particulars? (10113 - S74/CV/R19.2.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q.8	Does the passage plan cover the whole voyage? (10127 - S74/CV/R34,STCW/A-VIII/2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Q.9*	Does all crew know and respect the official working language as established and recorded in the ship's logbook? (10136 - S74/CV/R14)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Q.10*	Is the crew familiar with the procedure of emergency operation of steering gear? (02105 - S74/CII-1/R29, 10126 - S74/CV/R26)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Q.11*	Are the exhibition of navigation/signal lights in accordance with the requirements of COLREG72? (10109 – COLREG72/CIII: 04103 - S74/CII-1/R42.2/R43.2:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Q.12	Is the ship detained as a result of this CIC?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Notes: If "No" is selected, for questions marked with an "*" PSCO should use his/her professional judgement regarding the seriousness of the deficiency as to whether the ship may be considered for detention. The detail of any deficiencies including serious deficiencies, if any, should be appropriately entered on the PSC Report Form B.

Where there is no box in the N/A column, then either box "Yes" or "No" should be selected as appropriate.



Hvem har ansvar for hva?

SJØFARTSDIREKTORATETS ANSVAR OG ROLLE

Sjøfartsdirektoratets er et forvaltnings- og myndighetsorgan som har som overordnet mål å være en attraktiv flaggstat med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier. Direktoratet er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) og aktivitetene blir bestemt av politiske vedtak, bevilgninger, bestillinger, samt internasjonale forpliktelser.

Noen av direktoratets hovedoppgaver er å føre tilsyn med norskregistrerte fartøy og deres rederier, føre tilsyn med utenlandske skip i norske havner og registrering og oppfølging av ulykker.

I arbeidet med å forebygge ulykker skal Sjøfartsdirektoratet i årene framover legge stor vekt på at rederiene etterlever sikkerhetsstyringssystemer, vi skal ha økt fokus på sikkerhetskultur og mindre detaljkontroll i tilsynsarbeidet.

Et viktig verktøy i dette arbeidet er overgangen til et risikobasert tilsyn, som skal være førende for Sjøfartsdirektoratets arbeid. Et slikt risikobasert tilsyn vil gjøre at innsatsen rettes mot de områder som gir størst sikkerhets- og miljømessig gevinst.

Direktoratet skal også være en synlig og tydelig pådriver i det internasjonale regelverksarbeidet, blant annet gjennom deltakelse i organer som IMO, ILO, Paris MoU og EU.

REDERIENES ANSVAR

Rederiet har en overordnet plikt til å påse at bygging og drift av skipet skjer i samsvar med skipssikkerhetsloven og forskriftene som er gitt med hjemmel i denne loven. For å sikre at lov og forskrifter etterleveres har rederiet også plikt til å etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem – i rederiets organisasjon og på det enkelte skip. Hensikten med sikkerhetsstyringssystemet er å kartlegge og kontrollere risiko, samt å sikre at krav fastsatt i eller i medhold av lov, eller i sikkerhetsstyringssystemet selv, blir overholdt.

I de tilfeller hvor rederiet også er arbeidsgiver har de en tilsvarende plikt til å sørge for at bestemmelsene i skipsarbeidsloven og dens forskrifter blir overholdt.



TILSYN: Noen av direktoratets hovedoppgaver er å føre tilsyn med norskregistrerte fartøy og deres rederier, samt registrering og oppfølging av ulykker.

Foto: Steinar Haugberg/Sjøfartsdirektoratet.

I de tilfeller der rederiet ikke er arbeidsgiver har rederiet et mer begrenset ansvarsområde etter skipsarbeidsloven.

ARBEIDSTAKERNES ROLLE OG ANSVAR

Arbeidstakere på skip har først og fremst en medvirkningsplikt. Skipsføreren har en særskilt plikt til å medvirke ved etablering, gjennomføring og videreutvikling av sikkerhetsstyringssystemet og skal i tillegg medvirke til at sikkerhetsstyringssystemet blir fulgt om bord og fungerer etter sin hensikt.

Andre som arbeider om bord skal medvirke til at sikkerhetsstyringssystemet om bord blir fulgt så langt dette følger av vedkommende sin stilling.

RAPPORTER OG UNDERSØKELSER: **NÅR ULYKKEN ER UTE**

Sjøfartsdirektoratet bruker data fra innrapporterte ulykker til å utarbeide sine statistikker. Disse sammenholdes med rapporter fra politiet og Hovedredningsentralen. I tillegg overvåkes media for saker som omhandler ulykker.

SJØFARTSDIREKTORATET

Sjøulykker og de alvorligste arbeidsulykkene skal meldes muntlig til Hovedredningsentralen eller Sjøfartsdirektoratet så snart som mulig. Alle alvorlige ulykker og nestenulykker skal rapporteres skriftlig til Sjøfartsdirektoratet innen 72 timer. Dette kan nå gjøres elektronisk ved innlogging via Altinn.

Med nestenulykker menes hendelser som har medført umiddelbar fare for tap av liv, forlis eller betydelig skade på miljøet. Ved å få informasjon om nestenulykker får Sjøfartsdirektoratet informasjon som kan benyttes for å bedre sikkerheten om bord.

Rapportene sammen med informasjon fra andre tilgjengelige kilder danner grunnlaget for registrering i Sjøfartsdirektoratets ulykkedatabase.

STATENS HAVARIKOMMISJON

De alvorligste ulykkene undersøkes av Statens havarikommisjon for transport (SHT). Hensikten med undersøkelsen er å finne ut hva som skjedde og hvorfor. Målet er å unngå lignende ulykker i framtiden.

I henhold til lovverket skal kommisjonen undersøke alle sjøulykker med norske passasjerskip, samt sjøulykker med andre norske skip, herunder fiskefartøy, der mannskap, skipsfører eller noen annen som følger med skipet har eller antas å ha mistet livet eller har kommet betydelig til skade.

Videre kan kommisjonen undersøke ulykker med utenlandske skip som forulykker innenfor Norges territorialfarvann, samt ulykker med utenlandske skip som forulykker i andre farvann når flaggstaten samtykker eller det i henhold til folkeretten kan utøves norsk jurisdiksjon. Havarikommisjonen kan også undersøke andre ulykker, herunder ulykker med fritidsfartøy, dersom klarlegging av årsaksforholdene kan bidra til øket sikkerhet til sjøs.

Alle rapporter fra kommisjonen er offentlig tilgjengelige.