

Ulykkesstatus 2021

Innhold

Oppsummering.....	1
Innledning.....	2
Avgrensning og presisering	2
Antall hendelser	2
Skips og personulykker.....	3
Skipsulykker og fartøyskader	4
Forlis	5
Personskader og omkomne	7
Omkomne.....	7
Miljøskader.....	9
Hvorfor øker ulykkene?.....	9
Hypotese 1: Økning i aktivitetsnivå.....	9
Hypotese 2: Bedring i rapporteringsgrad	10
Hypotese 3: Reell risikoendring i næringen	11
Tilsyn og pålegg	11
Spørreundersøkelse maritim sikkerhet.....	12
Oppsummering.....	13
Tilrådninger i året som er gått	13
Konklusjon	14

Oppsummering

Sjøfartsdirektoratet registrerer en økning i antallet hendelser i 2021. Majoriteten av denne økningen skyldes en økning i miljøutslipp, mindre alvorlige fartøy – og - personskader, og nestenulykker, men vi ser også en tydelig økning i antallet forlis. Parallelt med denne utviklingen har vi hatt en moderat reduksjon i antallet omkomne sammenlignet med tidligere år.

Det kan være flere grunner til at vi ser en økning i antallet hendelser, og tre hypoteser blir løftet frem og diskutert i dette dokumentet. Uavhengig av årsak vil Sjøfartsdirektoratet følge denne utviklingen nøye. Det siste året har Direktoratet utviklet flere nye prosesser hvor ulykkesforebyggende arbeid står sentralt. I 2022 vil Direktoratet intensivere dette arbeidet, og næringen vil merke en tydelig retning både i vårt forebyggende, regulatoriske, og tilsynsbaserte arbeid.

Innledning

Dette notatet inneholder informasjon om ulykker på næringsfartøy i 2021. I tillegg benyttes perioden 2016 – 2020 som sammenligningsgrunnlag for trender og utvikling. Det vil fremkomme i hver enkelt figur hvilken av de to tidsseriene som benyttes.

Tabell 1: Beskrivelse og definisjoner

Variabel	Definisjon
Hendelse	Ulykker og nestenulykker
Ulykke	En ulykke hvor det har oppstått en skade på enten person, fartøy, eller miljø, definert etter melde og rapporteringsforskriften
Nestenulykke	En hendelse med potensial til å bli en ulykke, alternativt en mindre alvorlig personskaade som har potensial til å bli en mer alvorlig hendelse.
Skipsulykke	En hendelse som involverer skipet (f.eks. kollisjon, brann)
Personulykke / Arbeidsulykke	En ulykke som ikke involverer skade på skipet, men personer ombord på skipet (f.eks. fall, klemskade).
Fartøyskade	Skaden skipet utsettes for i en skipsulykke

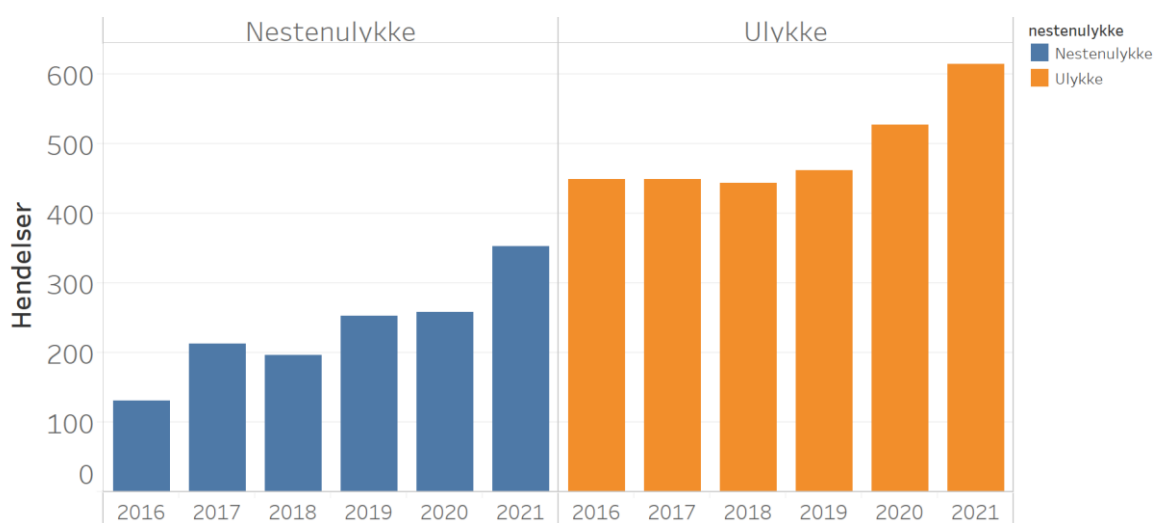
Avgrensning og presisering

Feil på redningsmidler er utelatt fra analysen. Likedan er nestenulykker i stor grad utelatt. Det vil fremkomme i teksten dersom nestenulykke er inkludert.

Både norske og utenlandske fartøy inngår i analysen, men 94 % av fartøyene i utvalget er norske.

Antall hendelser

Det er registrert i alt 966 hendelser på næringsfartøy i 2021, hvor 37 % er nestenulykker, og 63 % er ulykker. Dette er en økning på om lag 24 % hendelser sammenlignet med 2020. Økningen skyldes både en økning i ulykker, og nesten-hendelser. Det er registrert 96 flere nestenulykker, og 85 flere ulykker i 2021, sammenlignet med 2020. Dette bildet er oppsummert i figur 1, hvor vi også ser en tydelig økende trend på ulykker de siste årene.

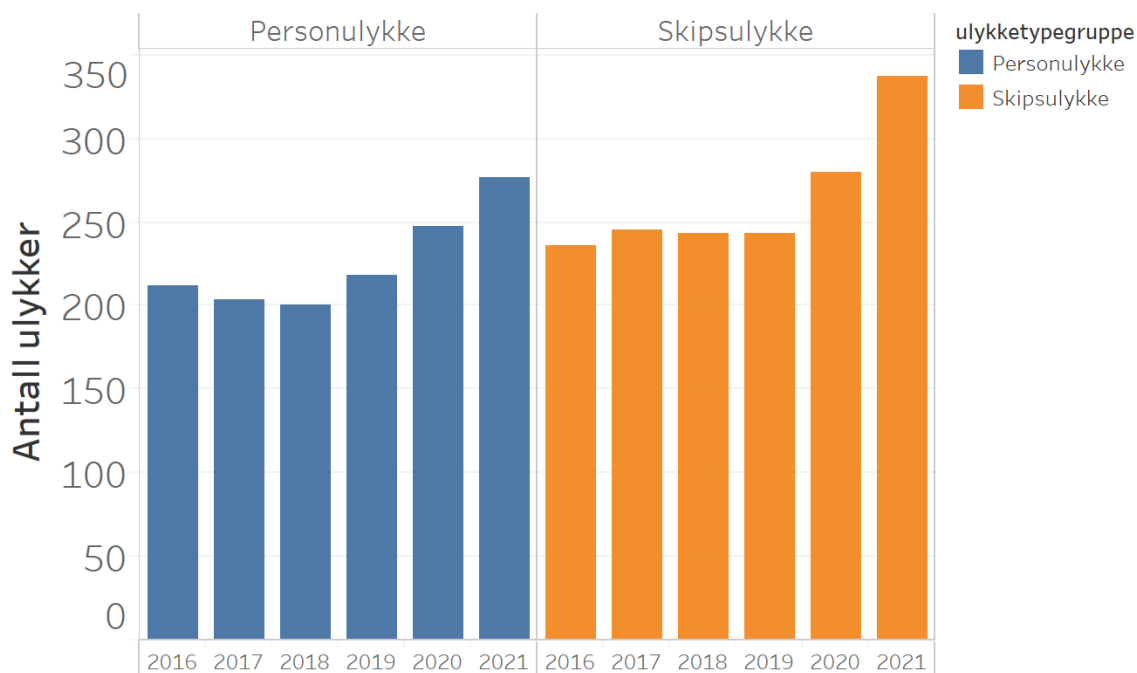


Figur 1: Utvikling i antall ulykker og nestenulykker, 2016 – 2021.

Den store majoriteten av hendelsene i direktoratets database er tilknyttet norske fartøy. Denne andelen ligger typisk mellom 93 – 95 % av hendelsene. I 2021 var 93 % av hendelsene tilknyttet norsk fartøy, noe som vitner om en viss underrapportering fra utenlandske fartøy.

Skips og personulykker

Av de i alt 612 ulykkene i 2021 var 336 skipsulykker, mens 276 var personulykker. Det har vært en økning i både skipsulykker og personulykker. Sammenlignet med 2020 har veksten i antall hendelser vært størst blant skipsulykkene, som har økt med 56 hendelser, mens personulykkene har økt med 29 hendelser.



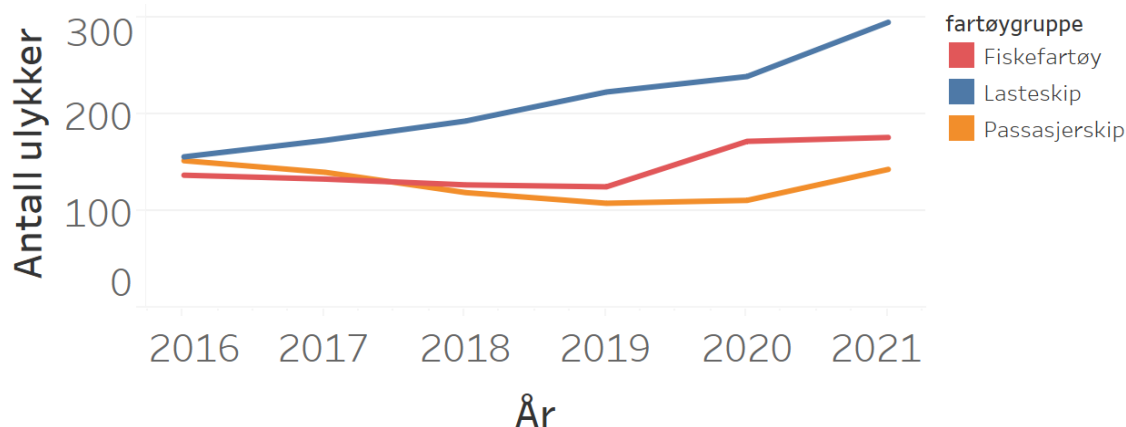
Figur 2: Utvikling i antall skips - og personulykker, 2016 – 2021.

Lasteskip er den fartøygruppen med flest ulykker i 2021, hvor om lag 48 % av ulykkene skjedde på lasteskip. Tilsvarende tall for Fiskefartøy og Passasjerskip er henholdsvis 29 %, og 23 %. Dersom vi ser på antall ulykker per aktive norske fartøy ser bildet noe annerledes ut med 32 ulykker per 1000 aktive fiskefartøy, 53 ulykker per 1000 aktive lasteskip, og 118 ulykker per 1000 aktive passasjerskip. Dette har sin naturlige forklaring ved at antall havneanløp og antall eksponerte personer nok er høyere på passasjerskip sammenlignet med de to andre fartøygruppene.

Tabell 1 oppsummerer disse tallene, sammen med en oversikt over utvikling i antall ulykker fra henholdsvis 2016 og 2019. Fra tabellen ser vi at passasjerskip har hatt en reduksjon i antallet ulykker over hele perioden, men en relativ stor økning de siste to årene. Lasteskip derimot, har hatt en relativ stor økning i perioden sett som helhet, mens fiskefartøy har hatt en mer beskjeden økning i det samme tidsrommet, men en stor økning de siste to årene. Dette fremkommer også i figur 3.

Tabell 2: Utviklingstrekk per fartøygruppe.

Fartøygruppe	Ulykker per 1000 fartøy	Utvikling fra 2016 - 2021	Utvikling fra 2019 - 2021
Fiskefartøy	32	28 %	41 %
Lasteskip	53	89 %	32 %
Passasjerskip	118	-6 %	32 %



Figur 3: Utvikling i antall ulykker per fartøygruppe

Skipsulykker og fartøyskader

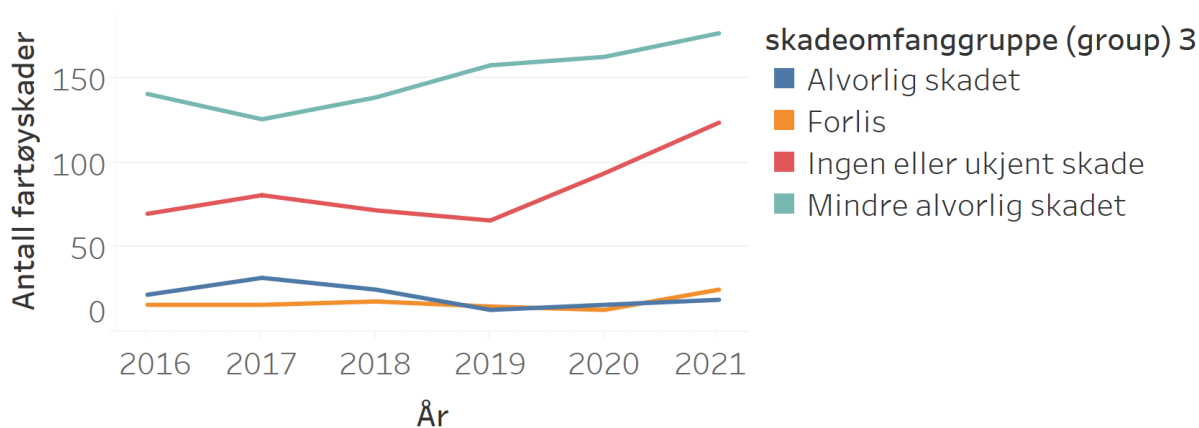
Hver skipsulykkene kan medføre en eller flere fartøyskader. De aller fleste ulykker involverer kun et fartøy, men enkelte hendelser (i all hovedsak kollisjoner) kan involvere flere fartøy. Antallet fartøyskader vil derfor alltid være noe høyere enn antallet skipsulykker.

I 2021 har vi registrert i alt 345 skader med eller på fartøy. Av disse var 111 knyttet til grunnstøting, mens 71 var knyttet til miljøskade eller utslipp. Det er også registrert 55 kontaktskader, og 32 branner.

Antallet lekkasjer har økt fra ni i 2020, til 20 i 2021. Vi har også sett en stor økning i antallet miljøutslipp, som har gått fra 48 til 71 hendelser i det samme tidsrommet. Det er denne skipsulykketypen som har hatt den største økning i absolutte tall.

Ulykketype	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Sum
Annen ulykke	12	14	11	16	5	12	70
Brann/Eksplosjon	25	15	29	25	28	32	154
Fartøyet er savnet, forsvunnet			2	2			4
Grunnstøting	98	103	96	79	90	111	577
Hardtværskade	1	4	4	2	11	6	28
Kantring	5	5	3	2	3	7	25
Kollisjon	32	15	21	16	19	18	121
Kontaktskade, Kaier, Broer etc	37	48	36	50	62	55	288
Lekkasje	11	10	15	14	9	20	79
Maskinhavari	7	9	10	13	11	11	61
Miljøskade/Forurensing	21	30	27	32	48	71	229
Stabilitetssvikt uten kantring		2		1		2	5
Sum	249	255	254	252	286	345	1641

De mest alvorlige hendelsene er ofte de som medfører tap av fartøy. Tradisjonelt representerer disse hendelsene store økonomiske tap, samtidig som det oppstår en akutt fare for tap av liv, personskade og miljøskadelig utslipp til luft eller vann.

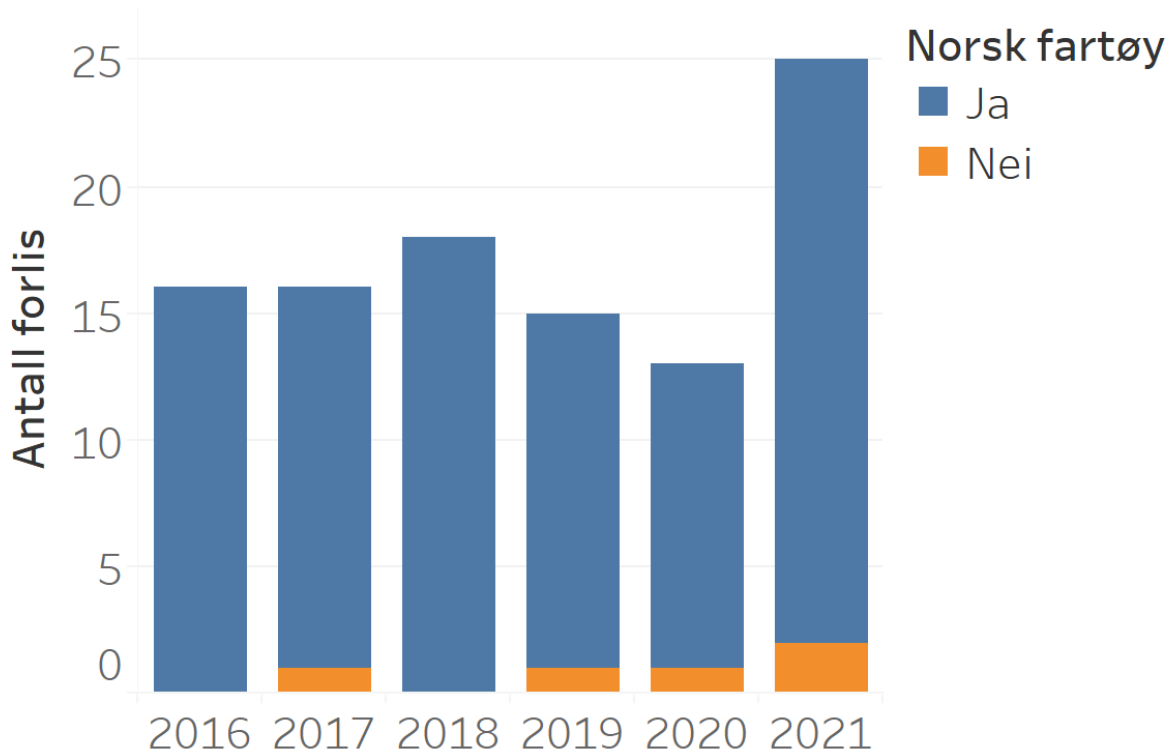


Figur 4: Utvikling i antall fartøyskader

Figur 4 viser utvikling i antall fartøyskader fra 2016 til 2021. Fra figuren ser vi at det har vært en jevn økning blant ulykker med ingen, ukjent, eller mindre alvorlig skade. Særlig de siste to årene har vi sett en stor økning i disse hendelsene, og gruppen «ingen eller ukjent fartøyskade» har økt med 88 % de to siste årene. Denne økningen skyldes i all hovedsak en moderat økning i antallet mindre alvorlige grunnstøtinger, og en stor vekst i antallet mindre alvorlige miljøutslipp. Dette kan tyde på mindre alvorlige hendelser er blitt mer fremtredende, eller at hendelser som tidligere ikke ble rapportert nå blir det. Sistnevnte ser vi også igjen i datagrunnlaget fra spørreundersøkelse maritim sikkerhet hvor vi fra 2019 til 2021 har hatt en signifikant økning i gjennomsnittsscoren på spørsmålet «Mine kolleger rapporterer alle uønskede hendelser eller nestenulykker»

Forlis

Til tross for at mye av utviklingen er knyttet til mindre alvorlige fartøyulykker ser vi også en uheldig utvikling i antall forlis. Her har vi gått fra totalt 13 hendelser i 2020, til 25 hendelser i 2021. Tallene for 2021 ligger også langt over gjennomsnittet for de fem foregående årene (16). Vi må faktisk tilbake til 2002 for å finne et år med flere forlis enn 2021.



Figur 5: Antall forlis 2016 til 2021.

Forlis inntreffer i all hovedsak på mindre fartøy. Av de i alt 25 hendelsene i 2021 var 22 på fartøy under 15 meter. Blant de resterende tre hendelsene skjedde to på fartøy under 24 meter, og ett på fartøy over 24 meter.

18 av hendelsene var tilknyttet fiskefartøy, mens seks lasteskip forliste. Det siste forliset skjedde på et mindre passasjerskip som sank ved kai, sannsynligvis som følge av at is og vær har skjøvet opp en luke, som igjen har medført vanninntrenging. Det var ingen passasjerer ombord på fartøyet under hendelsen.

Om lag en tredjedel av alle forlisene i 2021 skjedde som følge av lekkasjer, hvor vann trenger inn i fartøyet. Flere av disse hendelsene skjedde langs kai, hvor is har vært en medvirkende faktor, og har foregått relativt udramatisk. Det finnes også flere eksempler på at fartøy har gått ned under overfart, og hvor mannskapet har måttet evakuere i annen båt, flåte, eller via helikopter.

Fem av forlisene i 2021 skjedde i forbindelse med brann. To av disse brannene oppstod mens fartøyet var i havneområder eller langs kai, mens de resterende tre hendelsene skjedde under overfart. Brannhendelser kan utvikle seg svært fort, spesielt på mindre fartøy, og det kan ofte gå kort tid fra brannen oppdages til fartøyet må evakueres.

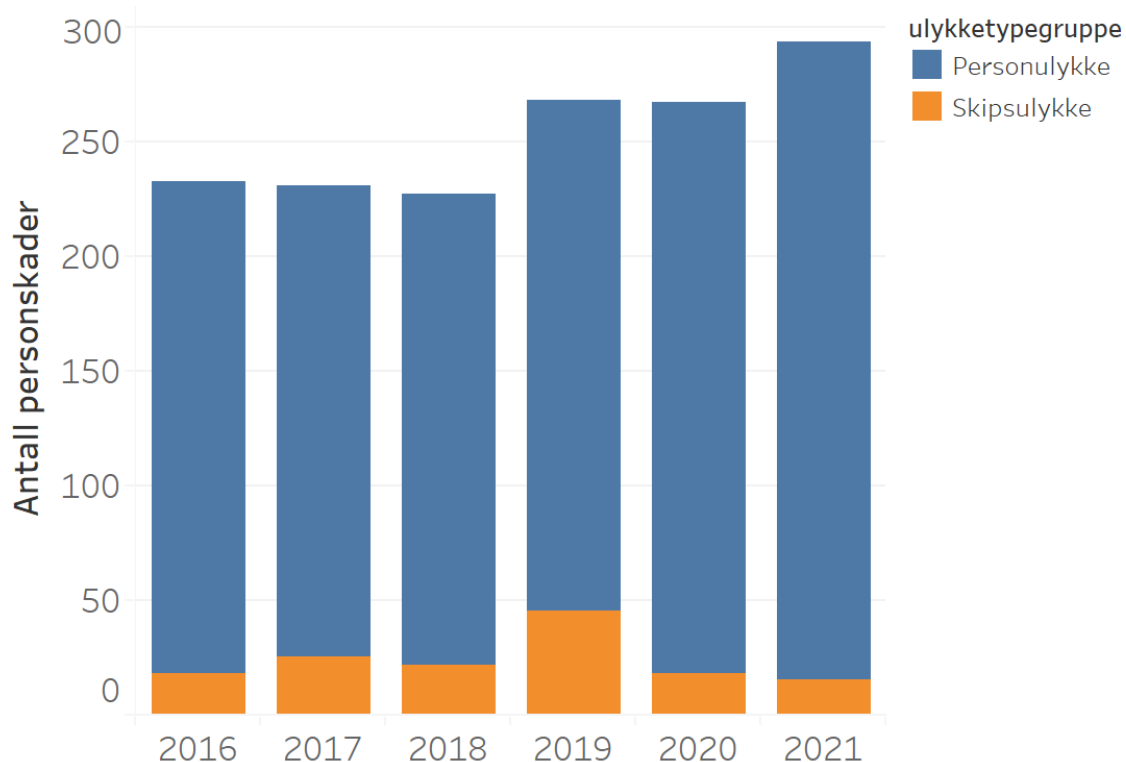
Kantring medførte fem forlis i 2021, mens grunnstøting medførte fire. Blant kantringsulykkene er det registrert to lasteskip, og tre fiskefartøy, mens grunnstøtingene utelukkende involverte fiskefartøy. I likhet med brann og lekkasjehendelsene involverte ikke noen av disse hendelsene personskader.

De resterende to forlisene skyldes henholdsvis en kontaktskade, og en kollisjon. Kontaktskaden skjedde ved kai, da fartøyet ble klemt under kai og fult med vann under flo. Kollisjonen skjedde mellom et Norsk NIS fartøy, og en vietnamesisk tråler, og medførte et dødsfall ombord på den vietnamesiske tråleren.

Personskader og omkomne

Sjøfartsdirektoratet har registrert 294 rapporteringspliktige personskader i 2021, hvor 279 skyldes arbeids-og-personulykker, mens 15 skyldes skipsulykker. I tillegg er det registrert 139 mindre alvorlige personskader, som ikke regnes som rapporteringspliktige og som ikke har medført vesentlig arbeidsfravær. Disse hendelsene registreres som nestenulykker hos Sjøfartsdirektoratet.

Figur 6 viser utvikling i personskader fra 2016 til 2021, hvor vi ser en moderat økning i antall hendelser den senere tiden. For perioden som helhet har antallet registreringspliktige hendelser økt fra 233 i 2016, til 294 i 2021, noe som tilsvarer en økning på 26 %.



Figur 6: Utvikling i personskader, 2016 - 2021

De fleste ulykker medfører ingen eller én personskade, men enkelte hendelser kan medføre flere titalls skadde. Hendelsen med flest skadde i 2021 involverte en grunnstøting med en mindre arbeidsbåt, hvor fire besetningsmedlemmer fikk behandling hos legevakt som følge av støtskader.

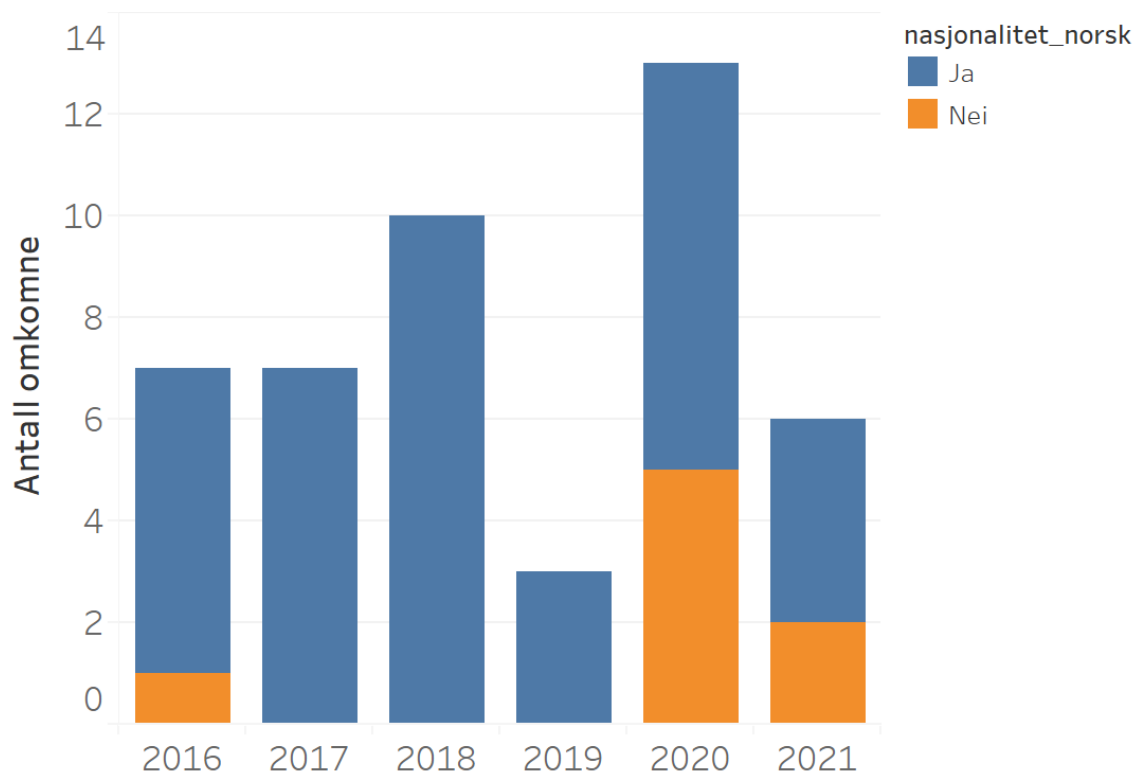
Norske fartøy utgjør 94 % av utvalget i personskadegrunnelaget i 2021. Når det gjelder nasjonalitet på den skadde utgjør nordmenn 77 %. Den nest største nasjonalitetsgruppen er filippinere med 4 % av datagrunnelaget, og russere med 2 % av grunnlaget. De øvrige skadde er spredt over en lang rekke ulike nasjonaliteter.

De aller fleste skadene skjer på besetningsmedlemmer (93 %) mens disse er i arbeid (91 %). Det er relativt få passasjerer som skades ombord på norske næringsfartøy. Gjennomsnittlig antall skadde passasjerer per år, de fem foregående årene er 15, men dette tallet dras noe opp av Viking Sky – hendelsen. I 2021 har vi registrert 12 passasjerskader på norske næringsfartøy.

Omkomne

Det er registrert seks omkomne på næringsfartøy i 2021, mot 13 året før. Gjennomsnittlig antall omkomne for de fem foregående årene er åtte.

Blant de omkomne i 2021 var fire tilknyttet norske skip, mens de to øvrige var tilknyttet utenlandske skip. Denne fordelingen fremkommer i figur 7.



Figur 7: Omkomne fordelt på fartøynasjonalitet, 2016 - 2021

Blant de seks omkomne var fem av disse knyttet til arbeidsulykker, mens den siste hendelsen var knyttet til en kollisjon. Fire hendelser skjedde på fiskefartøy, mens de to resterende involverte lasteskip. Vi har ikke registrert omkomne på passasjerskip siden 2017. Alle hendelsene i 2021 er oppsummert i tabellen under.

Tabell 3: Omkomne næringsfartøyulykker, 2021

Type	Fartøytype	Beskrivelse
Arbeidsulykke, fall	Lasteskip	Fallhendelsene i en trapp mellom to dekk. Hendelsen skjedde på et utenlandsk skip i norsk farvann
Arbeidsulykke, kvelning	Lasteskip	Entring av tank uten oksygen, med påfølgende besvimelse og død
Kollisjon	Fiskefartøy	Kollisjon mellom NIS fartøy og utenlandsk fartøy. Hendelsene medførte dødsfall på det utenlandske fartøyet.
Arbeidsulykke, fall	Fiskefartøy	Fall over bord, vedkommende var alene på fartøyet.
Arbeidsulykke, fall	Fiskefartøy	Fall over bord under setting av snurrevad. Den forulykkede ble hentet ombord etter om lag 20 min i sjøen, men livet sto ikke til å redde.
Arbeidsulykke, klem	Fiskefartøy	En kran knakk, som medførte en klemskade og påfølgende død.

Miljøskader

De fleste miljøulykkene rapportert inn i 2021 er innmeldt på selvstendig grunnlag. Det vil si at miljøskade er hoved-hendelsen vi har mottatt rapport om. 78% av miljøutslippene er rapportert inn som egne ulykker, mens de resterende 22% fordeler seg på andre ulykkestyper, hvorav kantring og lekkasje er de som har høyest utslipp. Gjennomsnittsmengden som slippes ut per registrerte hendelse er 386 liter, mens medianutslippet er 25 liter. I 80% av tilfellene slippes det ut 100 liter eller mindre.

Vi mottar flest ulykker med miljøskade/forurensing hvor produktet er oppgitt å være smøreolje (24 hendelser) og diesel (24 hendelser). I alt er det innrapportert om 26 314 liter diesel og 1267 liter smøreolje sluppet til havs fra norske skip i 2021. Det må presiseres at dette er anslag, da det kan være vanskelig for innmelder å vite den nøyaktige mengden. Det største enkeltstående utslippet registrert i ulykkedatabasen i 2021 var på 18 m3 diesel. Det utgjør dermed en betydelig andel av de totale utslippene for dette produktet. Den høyeste forekomsten av miljøulykker finner vi blant lasteskip (38 hendelser), etterfulgt av passasjerskip (27 hendelser). Fiskefartøy har kun meldt fra om miljøulykker seks ganger i 2021. Disse seks hendelsene gir ikke et godt grunnlag for analyse. Det gir derimot grunn til å tro at det er en betydelig underrapportering av miljøhendelser for denne gruppa gitt antallet fartøy. Det minste fiskefartøyet som har rapportert inn en miljøhendelse hadde en bruttotonnasje på 420, noe som kan tyde på at det ikke er kultur for å melde fra om dette blant de mindre fartøyene.

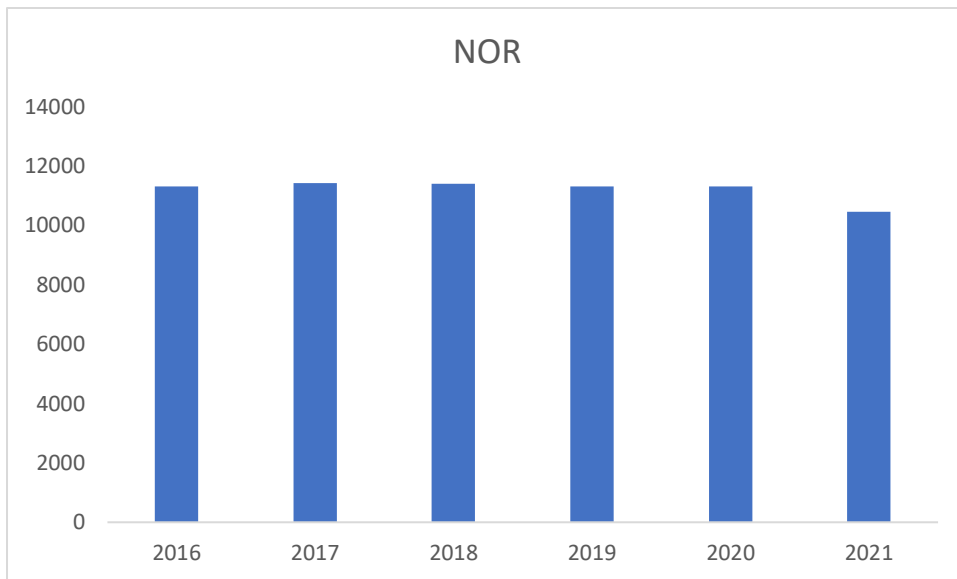
Hvorfor øker ulykkene?

Vi har hatt en markant økning i antallet hendelser i 2021. Rent statistisk er det lite sannsynlig at det er snakk om naturlig variasjon, da 2021 – tallene er signifikant høyere sammenlignet med de foregående fem årene. Det kan være flere årsaker til denne økningen, og noen mulige hypoteser vil bli gjennomgått under.

Hypotese 1: Økning i aktivitetsnivå

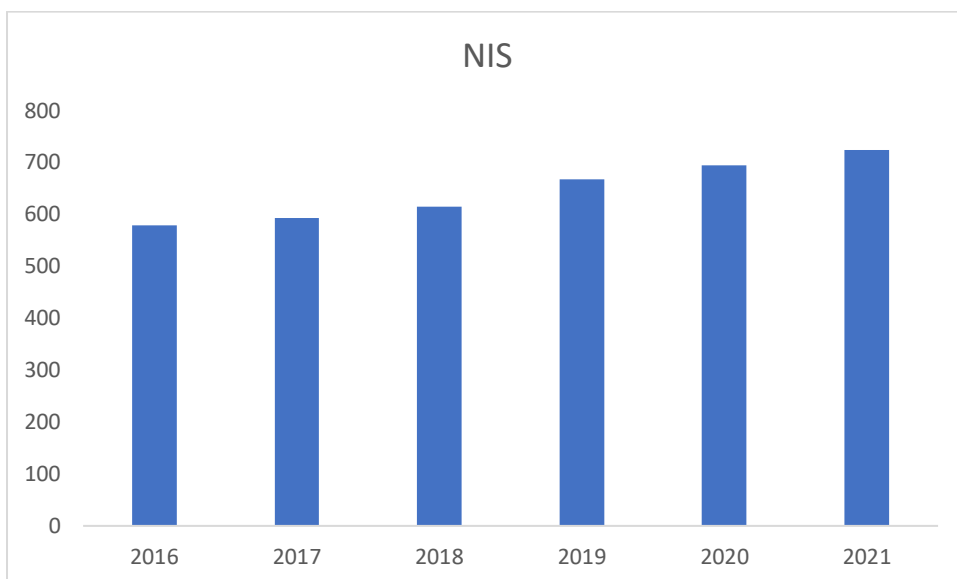
Flåten som helhet har vært relativt stabil de siste årene. Ideelt ønsker vi å måle aktivitetsnivå – f.eks. gjennom AIS data, men dette er vanskelig å estimere da en rekke fartøy ikke har krav om AIS ombord. Vi har derfor valgt å bruke antallet aktive norske næringsfartøy de siste seks årene som en indikator på aktivitetsnivå.

Når det gjelder NOR flåten har denne vært relativt stabil over tid, med en liten reduksjon i antall aktive fartøy i 2021. Dette har dog sammenheng med innføringen av nye gebyrer i 2021 som et ledd i å vaske registeret for eldre, utrangerte fartøy. Det er derfor lite trolig at nedgangen i antall fartøy i 2021 skyldes en reell aktivitetsnedgang.



Figur 8: Antall næringsfartøy, NOR

I NIS flåten har vi sett en betydelig økning de siste årene. Fra 2016 til 2021 har denne flåtegruppen økt med om lag 25 %, men i samme periode har antallet ulykker i NIS flåten økt med 57 %. Veksten i ulykker kan med andre ord ikke forklares med utvikling i aktivitetsnivå alene.



Figur 9: Antall fartøy i NIS

Hypotese 2: Bedring i rapporteringsgrad

Sjøfartsdirektoratet har hatt økt fokus på rapportering og registrering av hendelser de senere årene. Flere tiltak er blitt gjennomført som kan tenkes å øke rapporteringsgraden. Vi har blant annet styrket og utvidet teamet som jobber med ulykkesoppfølging, noe som også har medført mer pro-aktiv ulykkesoppfølging, der Sjøfartsdirektoratet i større grad følger opp hendelser som ikke har blitt meldt til oss. Parallelt med denne utviklingen har vi også hatt økt fokus på å informere om melde- og rapporteringsplikten i ulike fora som presentasjoner, messer, inspeksjoner og lignende.

Sjøfartsdirektoratet har også hatt saker hvor vi har trukket tilbake seilingstillatelse til enkeltrederier, som følge av blant annet manglende rapportering av hendelser. Slike saker har blitt bredt dekket i nasjonal presse, og har i ettertid ført til økt rapportering.

På generelt grunnlag ser vi også en profesjonalisering av næringen, med krav om sikkerhetsstyrings sertifikat og kvalifikasjonskrav til flere og mindre fartøy. Dette i seg selv kan tenkes å bidra til økt sikkerhetskultur, og en bedring i rapporteringspraksis.

Samtidig ser vi fra spørreundersøkelse maritim sikkerhet at sjøfolk i større grad enn tidligere melder fra om uønskede hendelser og ulykker.

Denne hypotesen kan delvis forklare den store økningen i mindre alvorlige hendelser, men gir ikke en fullgod forklaring av den markante økningen i antall forlis.

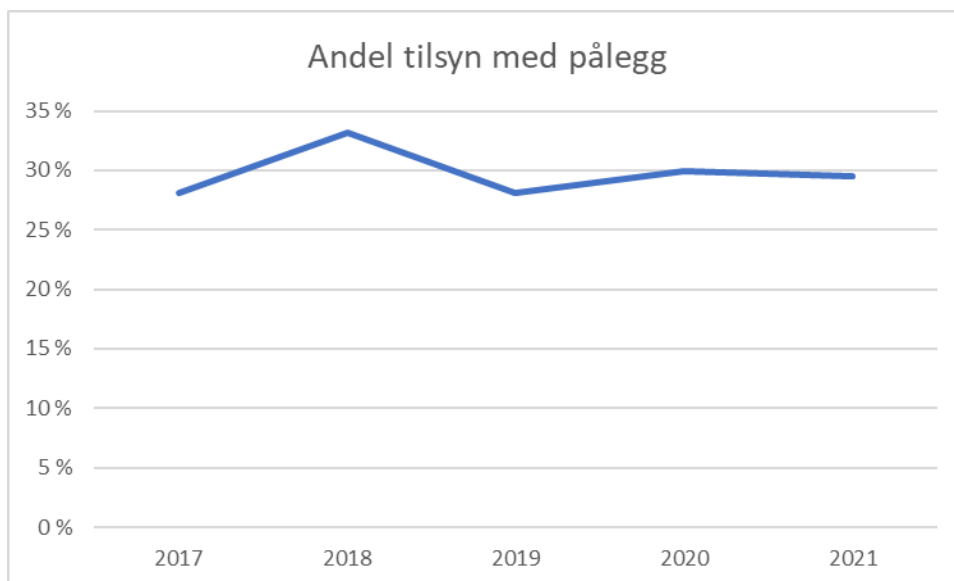
Hypotese 3: Reell risikoendring i næringen

Den tredje hypotesen er at økningen i antall ulykker er en indikator for en reell økning i risiko. For å undersøke dette har vi sett på henholdsvis påleggstall og data fra spørreundersøkelse maritim sikkerhet for å se om vi finner lignende indikasjoner i disse datakildene.

Tilsyn og pålegg

Det ble i 2021 utført 5385 tilsyn. Antall tilsyn har gått ned med ca. 5% sammenlignet med de fem siste årene. Det ble utstedt 6483 pålegg i 2021 som er en nedgang på ca. 9% sammenlignet med de siste fem årene.

Andelen tilsyn som førte til at det ble utstedt pålegg i 2021 var 29%, som ligger omtrent nøyaktig på snittet for de siste fem årene. Grafen under viser utvikling i andel tilsyn med pålegg de siste fem årene.



Figur 10: Andel tilsyn med pålegg, 2017 - 2021

For tilsyn hvor det ble utstedt pålegg i 2021 ble det i snitt utstedt 4,09 pålegg per tilsyn. Dette er litt lavere enn for de siste fem årene hvor snittet var 4,26 pålegg per tilsyn.

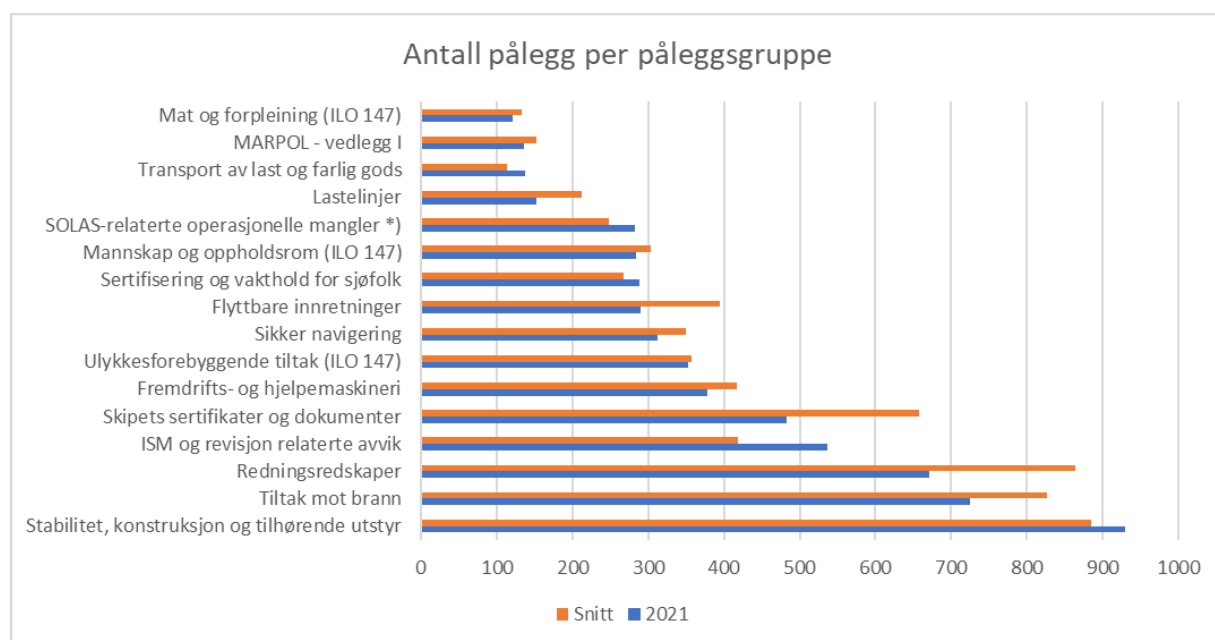
Tabellen under viser at antall pålegg med alvorlighetsgrad A1, A2 og C har avtatt sammenlignet med de siste fem årene, mens antall pålegg med alvorlighetsgrad B har økt.

Tabell 4: Pålegg fordelt på alvorsgrad

Alvorsgrad	2021	Gjennomsnitt siste fem år	Endring
A1 (Før fart, Tilbakehold)	148	229	-35 %
A2 (Før fart, uten tilbakehold)	2040	2429	-16 %
B (Frist 1 mnd)	3192	3125	2 %
C (Frist 3 mnd)	1103	1356	-19 %

Figuren under viser antall pålegg fordelt på påleggsgrupper. Figuren er begrenset til påleggsgrupper med over 100 pålegg. Sammenlignet med de fem siste årene er det i 2021 kun pålegg knyttet til ISM og revisjon relaterte avvik, sertifisering av og vakthold for sjøfolk, SOLAS-relaterte operasjonelle mangler og transport av last og farlig gods som har flere pålegg, mens antallet i det resterende påleggene har gått ned.

Tabell 5: Pålegg per påleggsgruppe



Spørreundersøkelse maritim sikkerhet

I 2021 gjennomførte Sjøfartsdirektoratet sin spørreundersøkelse om maritim sikkerhet. Undersøkelsen stiller en rekke spørsmål om faktorer som sikkerhetskultur, ledelse, kommunikasjon, vedlikehold, arbeidspraksis, hvile, arbeidsmiljø, osv. Undersøkelsen ble også gjennomført i 2019 med en stor andel likelydende spørsmål. Selv om to iterasjoner er for få til å rapportere om faktiske trender, kan man likevel se en utvikling i besvarelsene i perioden. I tabellen under presenteres besvarelser for utvalgte spørsmål som kan antyde noe om holdninger til sikkerhet og risiko om bord. Resultatene er ikke kontrollert for fartøytype, demografiske forskjeller eller andre variabler. Besvarelsene er gitt på en skala fra 1 til 5, hvor én er Helt uenig og fem er Helt enig. Gjennomsnittsverdier vil presenteres som indikator for resultatet.

Tabell 6: Spørreundersøkelse maritim sikkerhet, utvalgte faktorer

Spørsmål/påstand	2019	2021	2021-2019	Signifikans (p-verdi)	
Jeg mener at sikkerhetsstyringsystemet om bord er viktig for å ivareta sikkerheten om bord	4,58	4,48	-0,1	< .001	
Jeg bryter noen ganger prosedyrene for å få jobben gjort	2,65	2,39	-0,26	< .001	Obs. Verdiene er snudd slik at negative verdier er positivt
Risikofylte arbeidsoperasjoner blir alltid nøye gjennomgått før de påbegynnes	4,26	4,38	0,12	< .001	
Mine kolleger rapporterer alle uønskede hendelser eller nestenulykker	3,91	4,2	0,29	< .001	
Det å følge sikkerhetsrutinene blir ikke verdsatt i det rederiet jeg jobber	1,94	2,03	0,09	< .001	Obs. Verdiene er snudd slik at negative verdier er positivt

Tabellen antyder at gjennomsnittsverdiene for disse påstandene har flyttet seg fra 2019 til 2021. Utslagene er riktignok små, men i et utvalg på omtrent 16 000 respondenter fordelt på undersøkelsene er de funnet å være signifikante, altså ikke gjenstand for tilfeldighet.

Oppsummering

Vi finner ikke gjennomgående tegn til en økning i risikonivå ved å se på hverken spørreskjemadata eller tilsynedata. Tvert imot finner vi en kraftig reduksjon i pålegg som medfører tilbakehold av fartøy.

Tilrådninger i året som er gått

Statens havarikommisjon (SHK) avd. sjøfart kom i 2021 med sju rapporter, og 44 sikkerhetstilrådninger. 28 av tilrådingen ble gitt i rapport nr.2 etter kollisjonen mellom KNM Helge Ingstad og Sola TS, ingen av disse tilrådingen var rettet mot Direktoratets tilsynsområde.

Tre av rapportene utgitt i 2021 inneholdt ikke sikkerhetstilrådninger. Disse var rapportene etter forliset til fiskebåten Stian-Andre, reketråleren Synne, og ulykken om bord i fiskebåten Asbjørn Selsbane, hvor en fisker omkom som følge av en klemskade som oppsto da en tråldør ble senket mot rekka akterut. Det at en rapport ikke har tilrådninger, betyr ikke alltid at det ikke er læring. I noen rapporter vises det blant annet til tidligere rapporter og tilrådninger.

Ni tilrådninger ble gitt i forbindelse med rapporten etter forliset til fiskefartøyet Fay, der fartøyet forliste som følge av vannfylling gjennom setteluka og fylling videre inn i fartøyet. Ingen omkom i forliset. Av de ni tilrådingen er tre rettet til Sdir., og disse omhandler konstruksjonsmessige funn og forhold relatert til fartøyenes stabilitet. Det jobbes aktivt med alle tilrådninger i underavdeling fiskefartøy. De seks øvrige tilrådingene gikk til verft og designer av fartøyet.

Fire tilrådninger ble gitt i rapporten etter kantringen til arbeidsbåten Smolten, der en person omkom, og en ble berget. Tilrådingen her er alle rettet mot direktoratet, og fokuserer på bevisstgjøring av redere og mannskap opp mot operasjonelle begrensninger, risikovurdering, kompetansekrav for fører, og utrusting av båtene. Den fjerde tilrådingen går til Sjøfartsdirektoratet og Arbeidstilsynet i fellesskap, hvor vi i fellesskap oppfordres til å gjennomgå regelverk og tilsynsansvar og avtale avgrensninger. Hensikten med dette arbeidet er å gi en forbedret veiledning til havbruksnæringen, tilstrekkelig fagkunnskap for tilsynspersonell, samt tilsynsvirksomhet som møter næringens behov. Det jobbes med alle tilrådingene, og en overordnet avtale mellom tilsynene er underskrevet.

De siste tre tilrådingene som kom i 2021, var en del av rapporten etter forliset til Arv2 (Iris), der en person omkom og tre berget seg i land. En tilråding er rettet til Fiskeridirektoratet og Sjøfartsdirektoratet og går på informasjon og rettledning om utstyr og fartsområde når eier skal søke opptak i merkeregisteret. De to andre tilrådingene er rettet til Sdir., og etterspør økt kontroll av fartøygruppen fiskefartøy 6 til 8 meter, og en ordning for byggebekreftelse for å se til at konstruksjonskrav blir fulgt. Tilrådingene blir jobbet med internt, blant annet med en utredning for å se på muligheter opp mot økt kontroll og saksbehandling. Utredningen har seksjon risiko og analyse (ROA) ansvaret for å få på plass. Underavdeling fiskefartøy vil samarbeide med Fiskeridirektoratet for å svare opp tilrådingen som går på informasjon.

Alle rapportene kan leses her: <https://havarikommisjonen.no/Sjofart/Avgitte-rapporter>

Konklusjon

Det er vanskelig å fastsette den nøyaktige årsaken til økningen i antall hendelser. Vi har dog flere indikatorer på at hele økningen alene ikke kan tilskrives en reell økning i risiko for norsk maritim næringen. Noen funn som bygger opp om denne konklusjonen er:

- De fleste hendelsene som øker er av mindre alvorlig karakter.
- Økt rapporteringsvillighet trekkes frem i spørreundersøkelse maritim sikkerhet.
- Vi har gjort grep internt for å øke rapporteringsgrad.
- Vi har hatt noe økning i aktivitetsnivå i NIS segmentet i perioden.
- Vi har sett en stor nedgang i antallet pålegg som medfører tilbakehold av norske skip, noe som tyder på en reduksjon i reell risiko.

Uavhengig av hvorvidt økningen er en indikator på en reell risikoøkning i næringen, eller om det skyldes andre forhold som aktivitetsnivå, eller rapporteringsvillighet er dette tall Sjøfartsdirektoratet tar på alvor. Sjøfartsdirektoratet skal jobbe for å bedre sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med norsk flagg og utenlandske fartøy i norske farvann, noe som innebærer en proaktiv oppfølging av risikonivået i den maritime virksomheten. I løpet av den nærmeste tiden vil Sjøfartsdirektoratet intensivere dette arbeidet, blant annet ved å introdusere en serie med nye risikomodeller som vil spisse både dokumentkontrollene og tilsynsaktiviteten vår mot skip og områder hvor vi mener risikoen for uønskede hendelser er størst.