



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Sjøsikkerhetskonferansen 2018

Sjøsikkerhetskonferansen 2018

Nå



Risikobilde 2018

Vegar Berntsen

Rådgiver, *Sjøfartsdirektoratet*

11.10.2018



Risikobilde 2018

Vegar Berntsen

Hva er et risikobilde?

- Risikobildet er utfallet av en årlig risikovurderingsprosess i Sjøfartsdirektoratet.
- Vurderingen tar utgangspunkt i ulykkesstatistikk, tilsyninformasjon, trafikkdata, og ekspertvurderinger for å kartlegge og kvantifisere en rekke ulike ulykkesituasjoner på norske fartøy.
- Sjøfartsdirektoratet startet arbeidet med årlige risikokartlegginger i 2013, så dette har vært en prosess i endring.

Hvorfor gjennomfører Sjøfartsdirektoratet risikovurderinger?

- En av direktoratets hovedoppgaver:
- **Trygge liv, helse, miljø, og materielle verdier**
- Hvorfor?
- De siste ti årene:

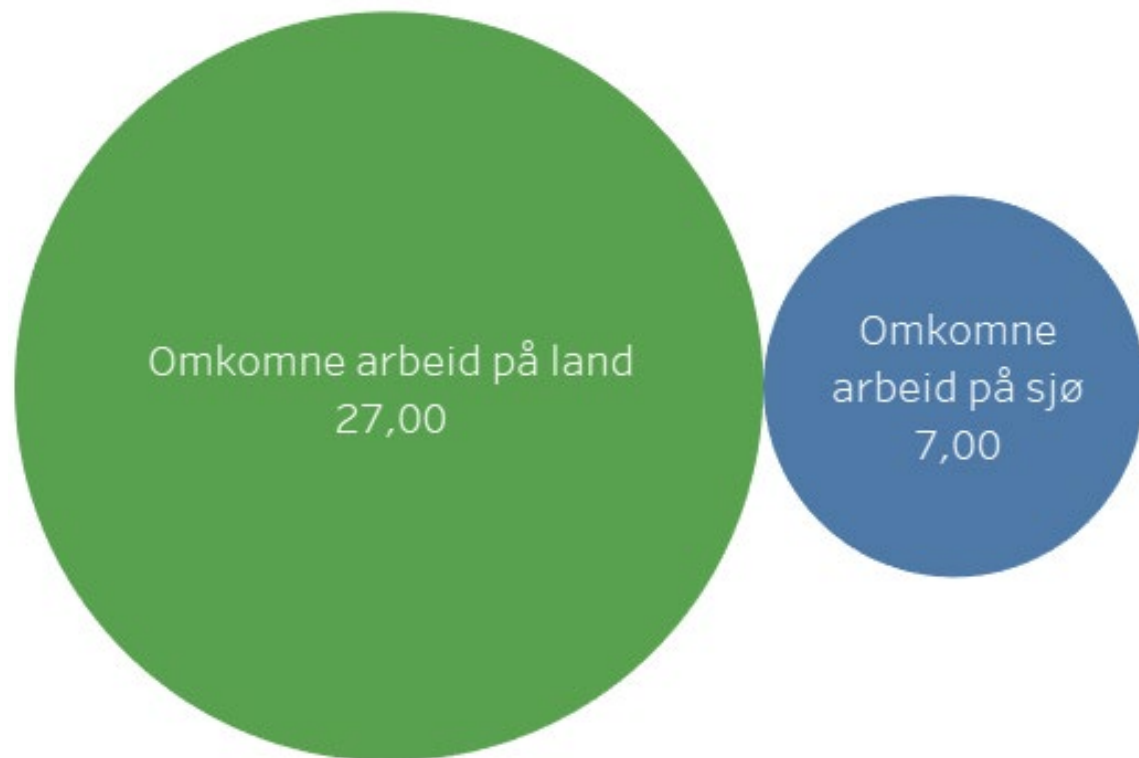
4768 Ulykker

164 Forlis

102 Omkomne

En sammenligning

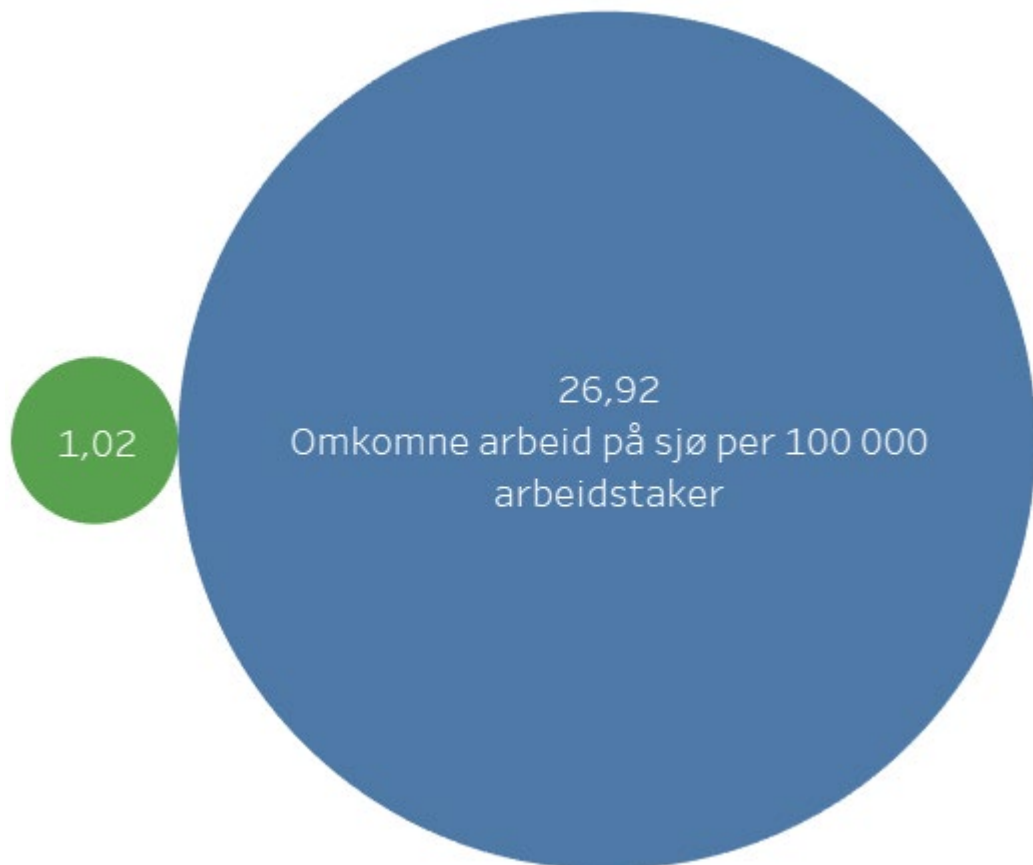
Perspektiv – land og sjø



- I 2017 omkom syv 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 følge SSB var det i 2017 2 625 555 personer sysselsatt i Norge.
På norske skip arbeidet det i gjennomsnitt 26 000 mennesker i 2017 (SSB).

Det vil si at 2 600 000 mennesker sto for om lag 27 dødsulykker, mens 26 000 mennesker stod for syv dødsulykker.

På land: Dødsulykker per 100 000 ansatt i 2017: 1,03

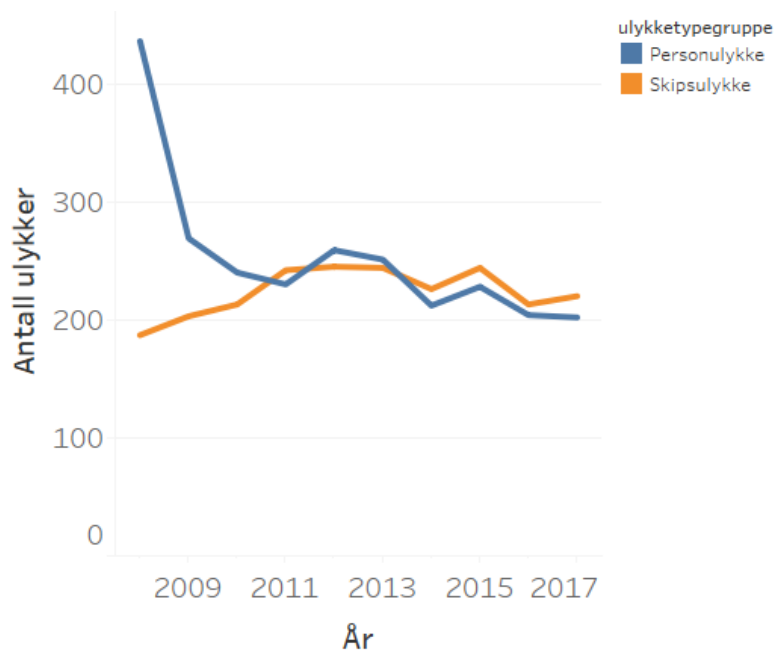
På Sjø: Dødsulykker per 100 000 ansatt i 2017: 26,92

Det er altså omlag 27 ganger flere omkomne per ansatt på sjø, sammenlignet med landnæring i 2017.

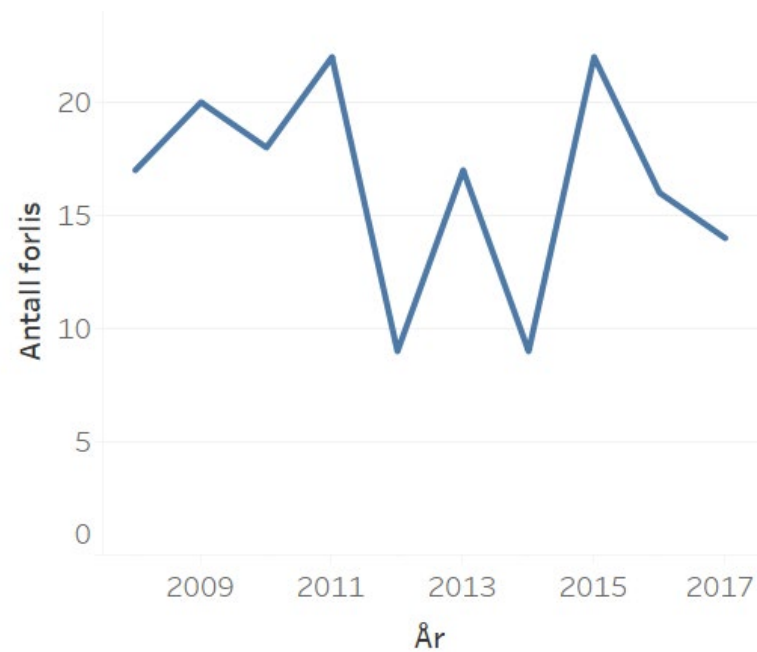
Ulykker de siste ti årene

Generell ulykkesstatistikk

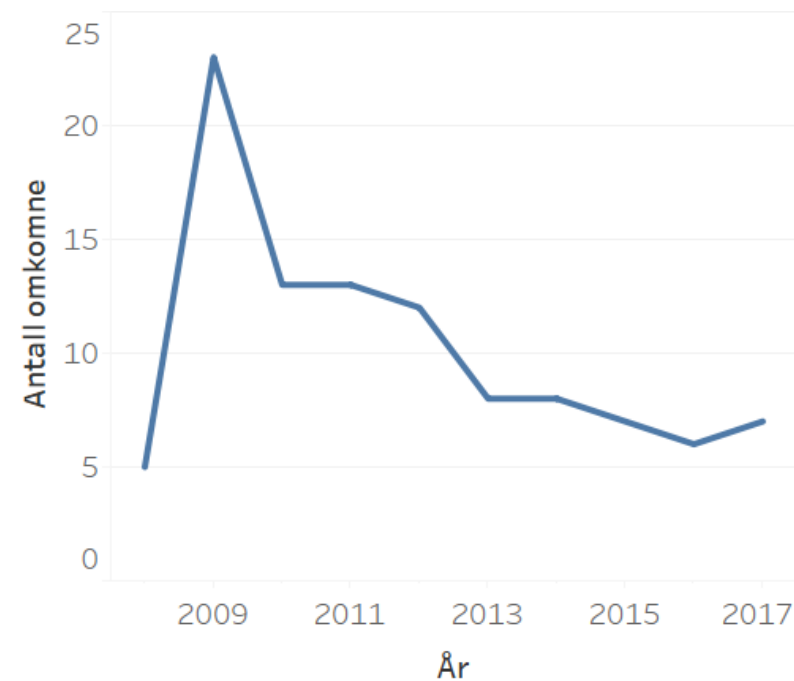
Utvikling i ulykker



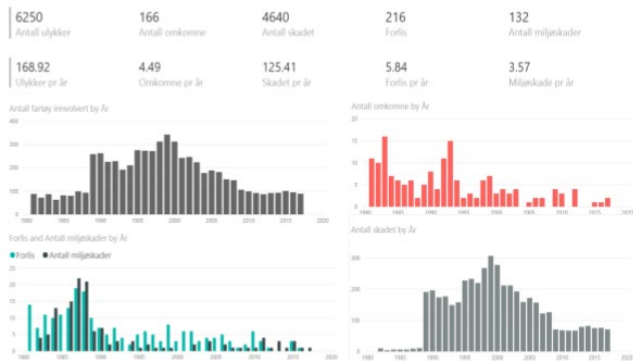
Utvikling i forlis



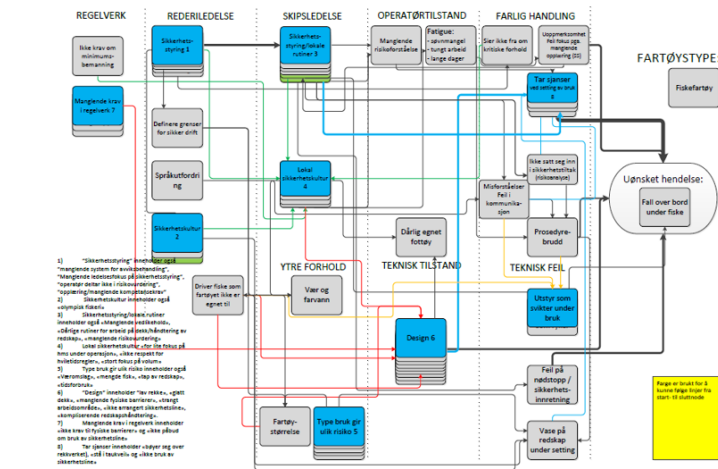
Utvikling i omkomne



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 varig mén 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 tapst og/eller alvorlig miljøskade	3	En viss risiko	Risiko	Stor risiko	Meget stor risiko
	Katastrofe	Storulykke med flere dødsfall og/eller varig naturskade med konsekvenser for menneske, dyreliv og miljø	4	Risiko	Stor risiko	Meget stor risiko	Svært høy risiko
				1	2	3	4
			Hvert 100. år Hvert 10. år Årlig Månedlig				
			Sannsynlighet →				



Hendelsene som har høyest risiko

Høyrisikohendelser

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

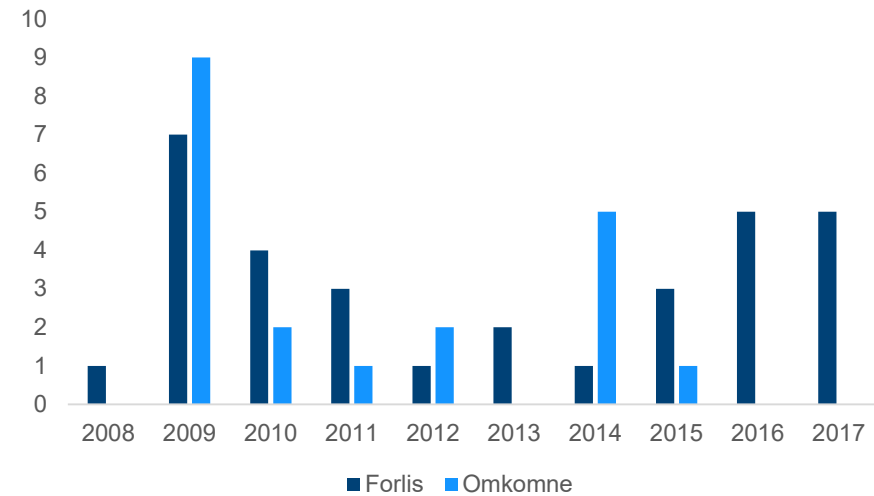
Fartøysgruppe	Hendelse	Risikoscore 2017	Risikoscore pr 2018	Rangering totalt 2018
Fiskefartøy - under 15 m	Kantring	8,7	8,7	1
Fiskefartøy - over 15 m	Personulykke: fall til sjø	8,1	8,4	2
Fiskefartøy - under 15 m	Grunnstøting	8,4	8,4	2
Fiskefartøy - under 15 m	Personulykke: fall til sjø	8	8,1	4

- **Høyrisikohendelsene i 2018** er kantring, brann, grunnstøting, fallulykker, støt-/klemskader og kollisjon.
- Disse står samlet for 70 % prosent av forlisene og 86 prosent av tapte liv i perioden 2008 – 2017.
- Vi har ikke tid til å gjennomgå alle hendelsene, men jeg vil gjerne trekke frem en av disse ulykkeskategoriene – nemlig **kantring**.

Kantring



- Vi har registrert 43 kantringer de siste ti årene. Av disse har 32 medført tap av fartøy.
- Samtidig har 20 personer omkommet i disse ulykkene.



Kantring

- Kantring kan skje på alle fartøytyper. Likevel er det enkelte fartøy som går igjen.
- 56 % av fartøyene som har kantret er fiskefartøy. 42 % er lasteskip. De siste 2 % er passasjerskip.
- Nærmere 80 % er under 15 meter.
- De to mest kjente hendelsene i nyere tid er Bourbon dolphin (2007) og Langeland (2009), med henholdsvis 8 og 6 omkomne

Kantring

Fartøytype	Risikoscore pr 2018
Fiskefartøy - under 15 m	8,7
Lasteskip - under 24 m	7,4
Fiskefartøy - over 15 m	6,6
Lasteskip - nærskipsfart	6
Lasteskip - offshore	5,6
Passasjerskip - mindre passasjerskip	4,8
Passasjerskip - innenriks ferje	4,7
Lasteskip - oversjøisk fart	4,4
Passasjerskip - hurtigbåt	4,2
Passasjerskip - store passasjerskip	3,3

Svært høy risiko	16
Meget stor risiko	12+
Stor risiko	8+
Risiko	6+
En viss risiko	4+
Liten risiko	2+
Minimal risiko	1

Hva ønsker vi å oppnå?

- Vårt mål er å redusere antallet ulykker, skader på personer og materiale, og redusere antall miljøutslipp.
- Vi bruker risikovurderingene til å danne oss et bilde av høyrisikohendelsene, og kartlegge disse, slik at vi kan identifisere og sette inn forebyggende tiltak.
- På denne måten kan vi sette inn ressursene våre der hvor resultatet blir størst.



Hva har vi gjort (eksempler)?

- Fem fokusområder – Brann, Sikker arbeidsplass, hviletid og bemanning, sikkerhetsstyring, sikkerhetsstyring med fokus på operasjonelle risiko på mindre fartøy.
- Hver med egne sjekklister og tilsynskampanjer
- Nytt regelverk
 - Krav om sikkerhetsstyring på mindre fartøy
 - Krav til konstruksjon, utstyr, og tilsyn på mindre fartøy
 - Polarkoden – redningsutstyr
 - Ballastvannkonvensjonen (miljø, utslipp)
 - Alternative drivstoff – skip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60 celsius.
- Nye rutiner for saksbehandling (nybygg/ombygging) – oppdatert sjekklister iht. risiko
- Risikokalkulator for prioritering av tilsyn
- Læring av hendelse
- FiskRisk/LastRisk



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Sjøsikkerhetskonferansen 2018