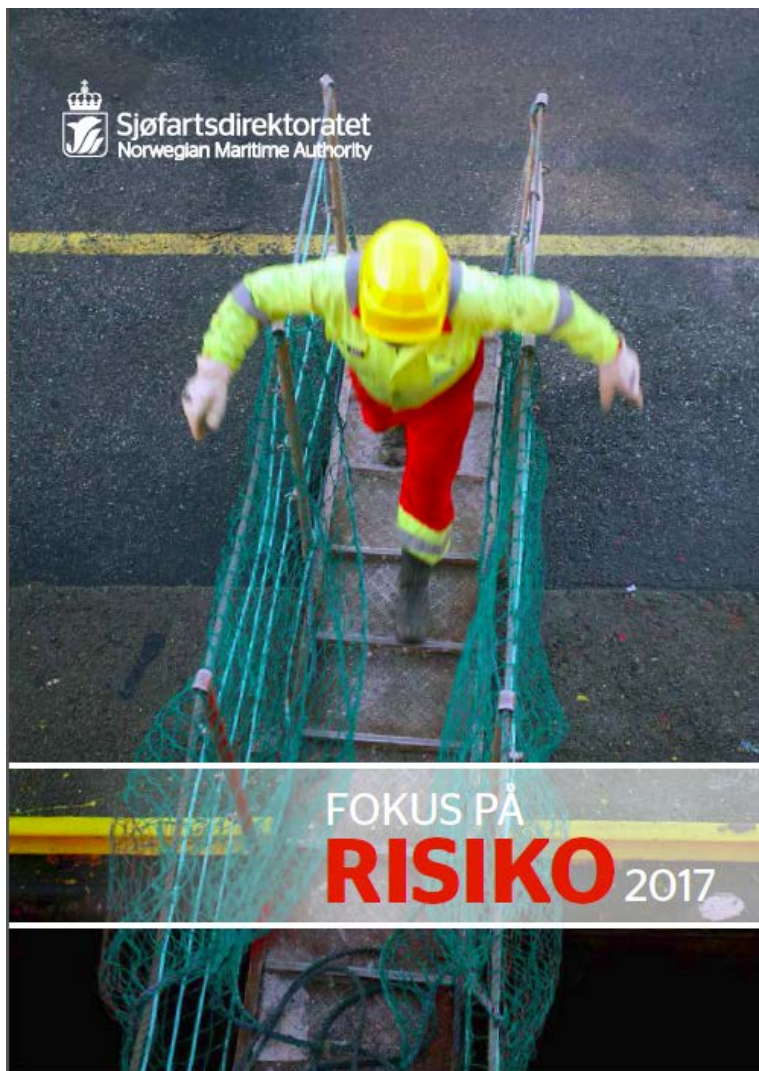


# Risikorapport og fokusområde for 2017

Håvard Gåseidnes, seksjonssjef risikostyring og HMS





### 3. Risikoreport

Opplag 8000

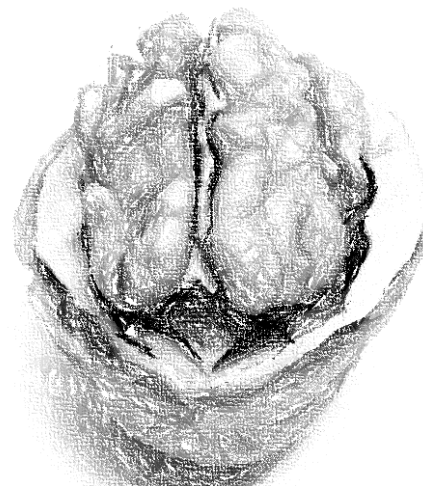
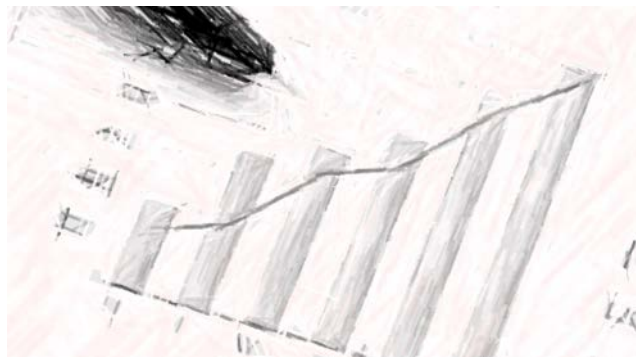
Distribueres i år til alle rederier/eiere av næringsfartøy

Risikobilde + fokusområde

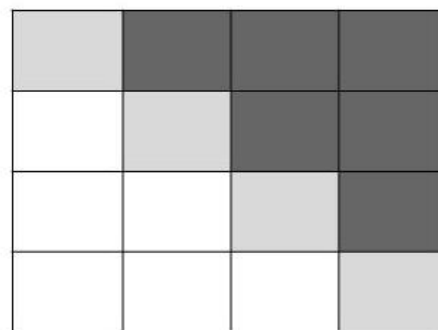
Inkluderer sjekklister:

- Sjøfartsdirektoratet
- Paris MoU CIC (H2016)





Økende  
sannsynlighet



Økende konsekvens



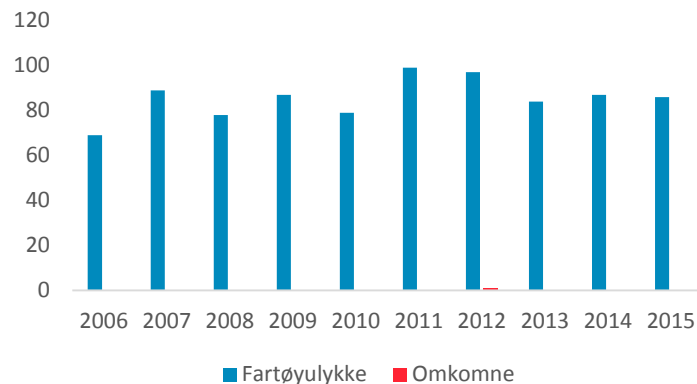
- Grunnstøting
- Brann
- Kollisjon
- Kantring
- Fallulykker
- Støt- og klemskader

94 omkomne (81 %) i perioden 2006-2015

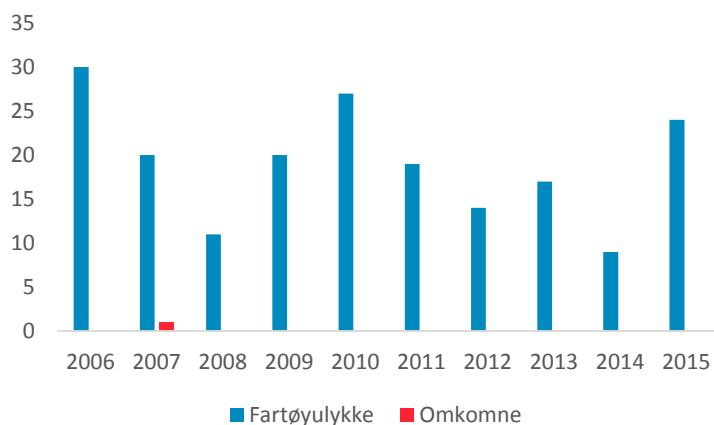
118 forlis (73 %) i perioden 2006-2015



# Grunnstøting og kollisjon



Grunnstøting: Fartøyulykker og omkomne på norske næringsfartøy, grunnstøting, 2006 - 2015

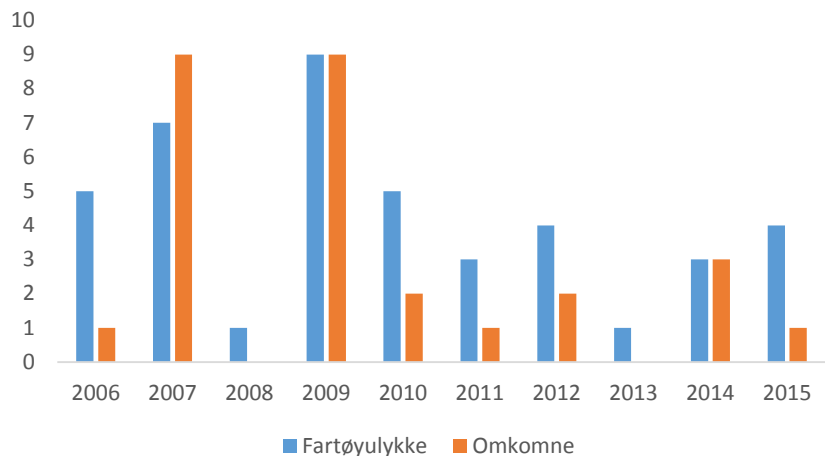


Kollisjon: Fartøyulykker og omkomne på norske næringsfartøy, kollisjon, 2006 - 2015

- Viktige årsaker
  - Manglende årvåkenhet eller feilvurderinger
  - Arbeids- og hviletid, svakheter ved sikkerhetsstyring
  - Organisatoriske forhold
  - Trafikkbilde
- Funn
  - Navigasjonsutstyr, fremdrifts- og hjelpemaskineri
- Spørreundersøkelse
  - 21 % av dekksoffiserene jobber 16 t i døgnet av og til, nokså ofte eller meget ofte
  - 33 % bryter arbeids- og hviletidsbestemmelsene månedlig eller oftere
  - 18 % oppgir at de ikke har mulighet til å ha to navigatører på bro



# Kantring



Figur 8: Fartøyulykker og omkomne på norske næringsfartøy, kantring, 2006 – 2015

- Viktige årsaker
  - Feil lasting eller mangelfull sikring
  - Ytre krefter
  - Manglende kunnskap knyttet til operasjonelle begrensinger
- Funn
  - Vanntett integritet
  - Mangler ved dokumentasjon
- Spørreundersøkelse
  - 23 % oppgir at de ikke har tilstrekkelig tid til opplæring om bord



# Brann- og eksplosjon



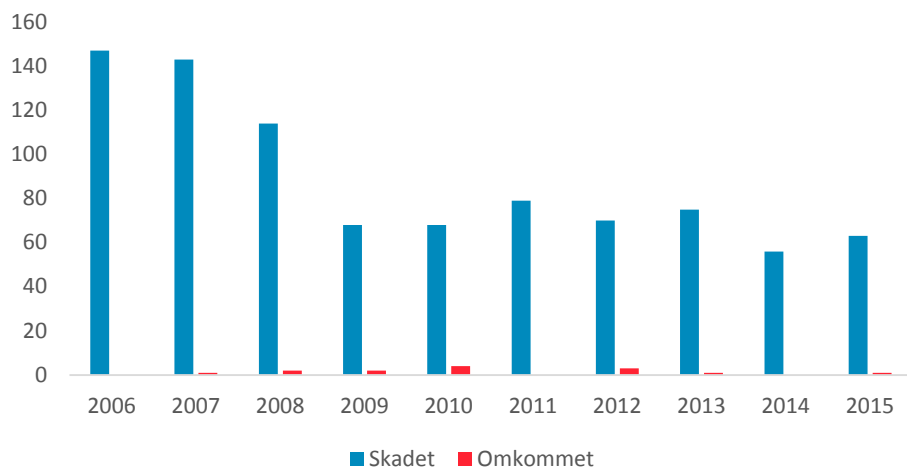
Figur 6: Fartøyulykker og omkomne på norske næringsfartøy, brann, 2006 - 2015

- Viktige årsaker
  - Maskinrom – hydrokarboner og elektrisitet
  - Manglende vedlikehold og ettersyn
- Funn
  - Brannslukningsutstyr
  - Elektrisk anlegg
  - Øvelser og instruksjoner
- Spørreundersøkelse
  - 56 % av maskinistene er enige i at de har tilstrekkelig tid til vedlikehold
  - 22 % av maskinistene sier mindre modifikasjoner/vedlikehold noen gang utføres av personer som ikke har nødvendig kompetanse





# Støt- og klemskade

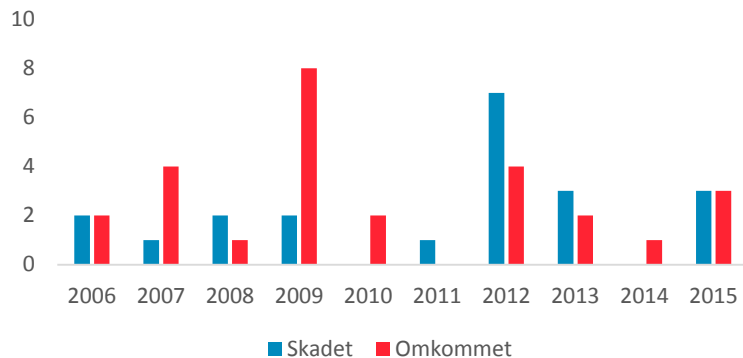


Figur 12: Støt/klemulykker fordelt på skadde og omkomne, norske næringsfartøy, 2006 - 2015

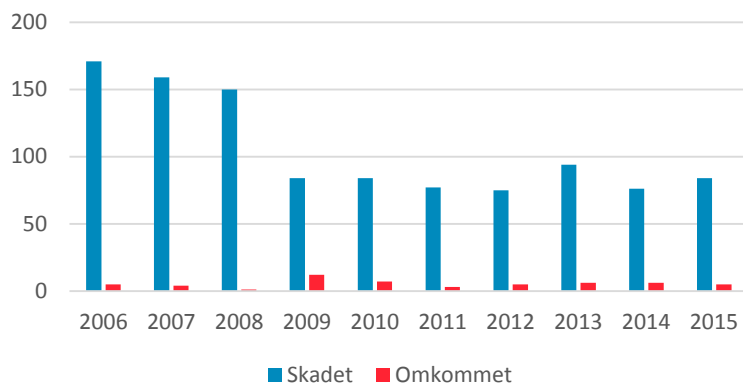
- Viktige årsaker
  - Tungt arbeidsutstyr
  - Arbeidspress og manglende erkjennelse av farer - «skulle bare»
  - Arbeider alene
  - Svake risikovurderinger
- Funn
  - Ulykkesforebyggende tiltak, f.eks. skjerming av roterende utstyr
  - Vedlikehold
  - Opplæring
- Spørreundersøkelse
  - 10 % oppgir at de er helt eller noe uenig i «på mitt fartøy blir arbeidsoppgaver som kan medføre risiko alltid utført i henhold til prosedyrer»
  - 31 % sier de må bryte prosedyrene for å få jobben gjort



# Fallulykker



Fall til sjø, fordelt på skadde og omkomne, norske næringsfartøy, 2006 – 2015.



Fallulykker, fordelt på skadde og omkomne, norske næringsfartøy, 2006 – 2015.

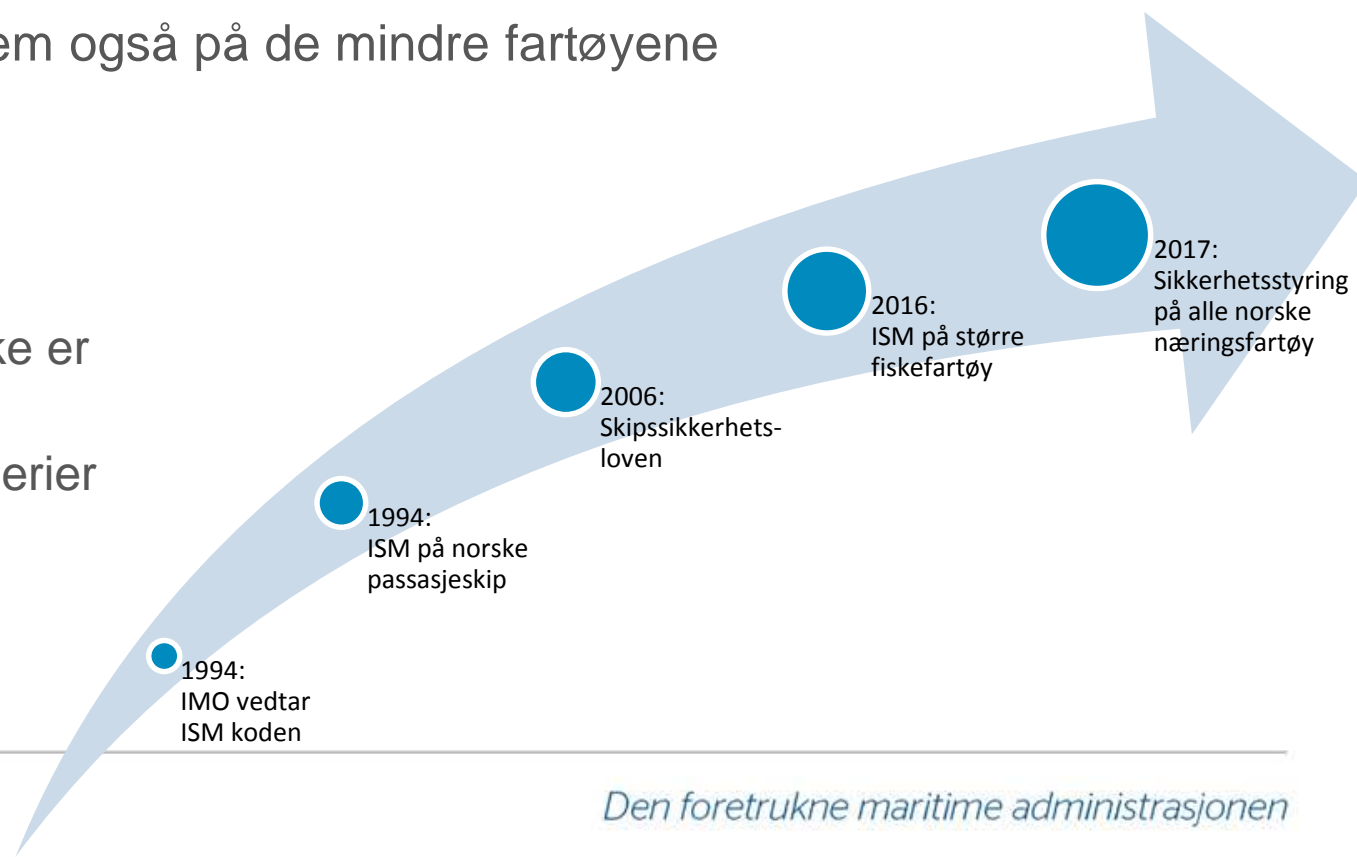
- Viktige årsaker
  - Usikker arbeidspraksis
  - Manglende sikring
- Funn
  - Ulykkesforbyggende tiltak
  - Risikovurdering
  - Mangler ved beredskapsutstyr
- Spørreundersøkelse
  - 27 % er noe eller helt enig i at det av og til er nødvendig å utsette seg for fare for å få jobben gjort.
  - 80 % svarer at kollegene bruker verneutstyr
  - 87 % påpeker overfor kolleger som ikke bruker korrekt verneutstyr

# Fokusområde 2017: sikkerhetsstyring

- Direktoratets fokusområde 2017 er sikkerhetsstyring
- Manglende prosedyrer for arbeidsoperasjoner og svakheter ved organisering, ledelse og kommunikasjon er årsaksfaktorer vi stadig ser i rapporter etter skips- og personulykker.
- Ny forskrift gir krav til sikkerhetsstyringssystem også på de mindre fartøyene som ikke er omfattet av ISM koden.
- Svarer på tilrådingar fra havarikommisjonen

- Mål:

- Gi et løft til de delene av næringen som ikke er omfattet av ISM koden
- Bidra til økt erfaringsutveksling mellom rederier
- Ansvarligjøre rederiet

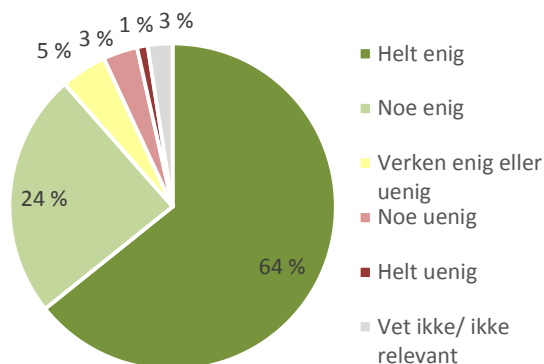




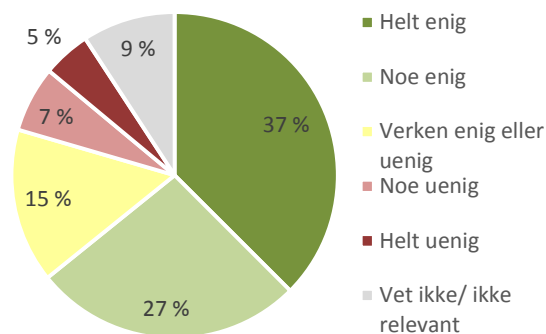
# Sikkerhetsstyring - et stykke på veg – men ikke i mål

- En spørreundersøkelse gjennomført av Sjøfartsdirektoratet våren 2016 viser at næringen har gjort mye godt, men at det fremdeles er forbedringspotensial
- 3015 respondenter, overrepresentasjon av nordmenn i forhold til mannskap på internasjonal flåte
- Bra implementering på ledernivå – et stykke å gå blant mannskap?

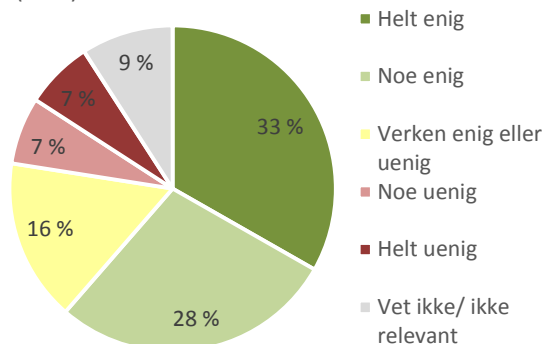
Skipsledelsen: Jeg er fullt fortrolig med rederiets sikkerhetsstyringssystem



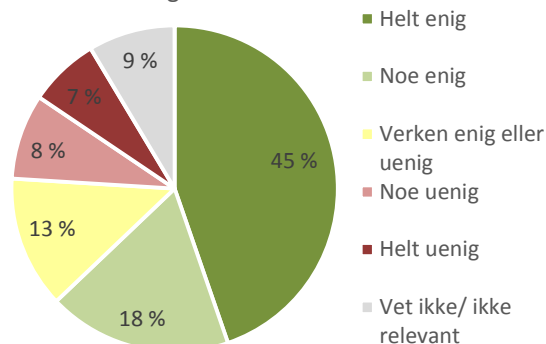
Rederiet verifiserer jevnlig at jeg ivaretar det ansvaret jeg er pålagt i henhold til sikkerhetsstyringssystemet



Jeg medvirker til vedlikehold og utvikling av sikkerhetsstyringssystemet (SMS)



Sikkerhetsstyringssystemet (SMS) om bord bidrar til at ethvert fartøy er hensiktsmessig bemannet





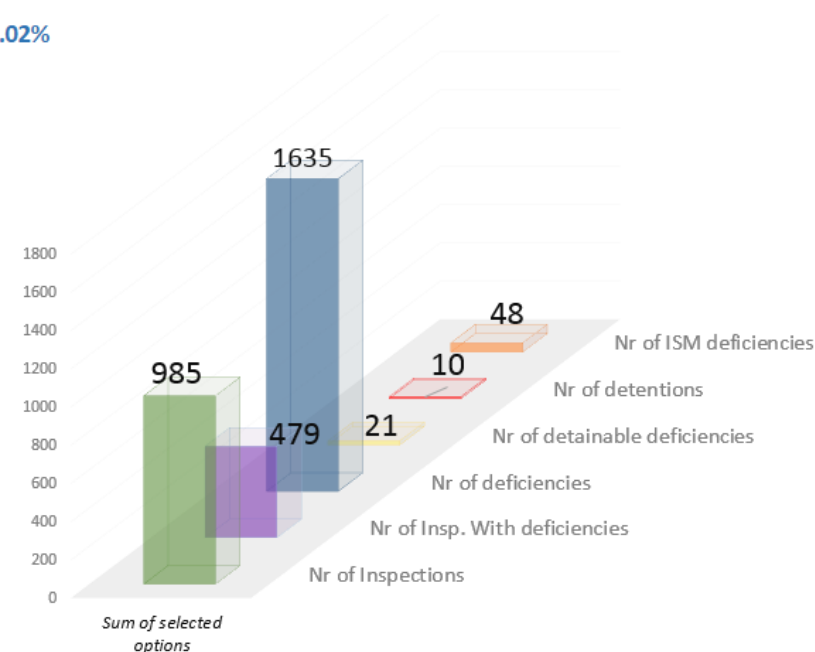
# Fokusområde 2017: sikkerhetsstyring

- Tilgjengelig for alle her i dag, distribueres til alle rederier med skip under norsk flagg
- Egen sjekkliste
  - Særlig rettet mot mindre rederier/fartøy som i dag ikke har implementert sikkerhetsstyring
- Ser på forhold knyttet til:
  - Rederiet og skipsfører ansvar og myndighet
  - Ressurser, personell og kompetanse
  - Operasjon om bord og risikovurdering
  - Beredskap
  - Avvik og hendelsesbehandling
  - Vedlikehold av kritisk utstyr
  - Relevant dokumentasjon tilgjengelig
  - Evaluering av systemet – herunder kontinuerlig forbedring

# Paris MoU CIC 2016

- Havnestatssamarbeidet gjennomfører hvert år en «Concentrated Inspection Campaign».
- Årets kampanje har fokus på MLC – se sjekkliste i rapporten
- Viktig å unngå tilbakehold for å opprettholde og løfte Norges posisjon på «whitelist»

Detention Rate: 1.02%  
(of selection)



Paris MoU KPI, 2014-2015, Kilde: [www.parismou.org](http://www.parismou.org)

Paris MoU KPI, norske skip, pr august 2016

Nr of Inspections	Nr of Insp. With deficiencies	Nr of deficiencies	Nr of detainable deficiencies	Nr of detentions	Nr of ISM deficiencies
316	142	549	17	5	22



- Håvard Gåseidnes
- 924 64 175
- hga@sdir.no