

Risikobilde 2017, og fokusområde 2018

Vegar Berntsen





Disposisjon: Fokusområde – fra unnfangelse til fødsel

- I denne presentasjonen skal jeg fortelle litt om arbeidet sjøfartsdirektoratet gjør i forbindelse med fokusområdene våre.
- Utgangspunktet for fokusområdene er noe vi kaller «Risikobildet» som stammer fra en intern vurdering som vi oppdaterer hvert år.
- Jeg har lyst å snakke litt om hvordan vi går fra **informasjon** til **risikobilde** til **fokusområde**



Motivasjon

- Hvorfor holder vi på med dette?
- En av Direktoratets hovedoppgaver:

Trygge liv, helse, miljø, og materielle verdier



Motivasjon

Er det nødvendig?

Antall ulykker på norske næringsfartøy de siste ti årene:

5025

Antall forliste norske næringsfartøy de siste ti årene:

163

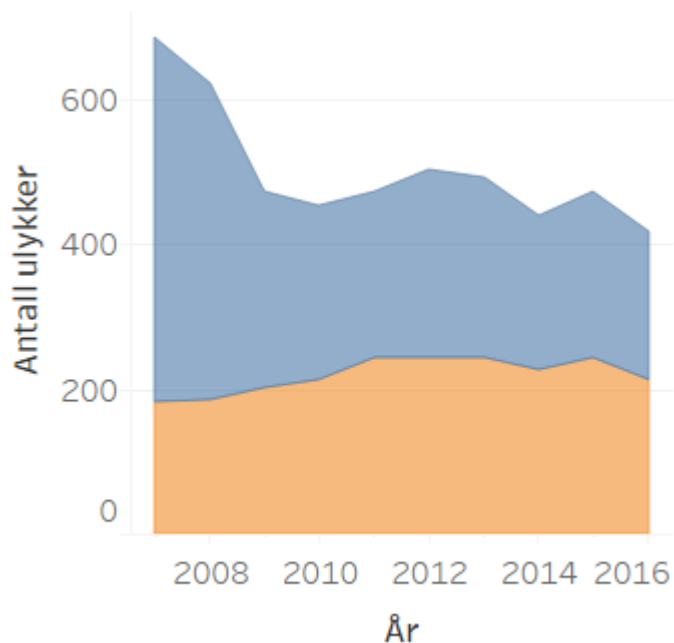
Antall omkomne på norske næringsfartøy de siste ti årene:

111

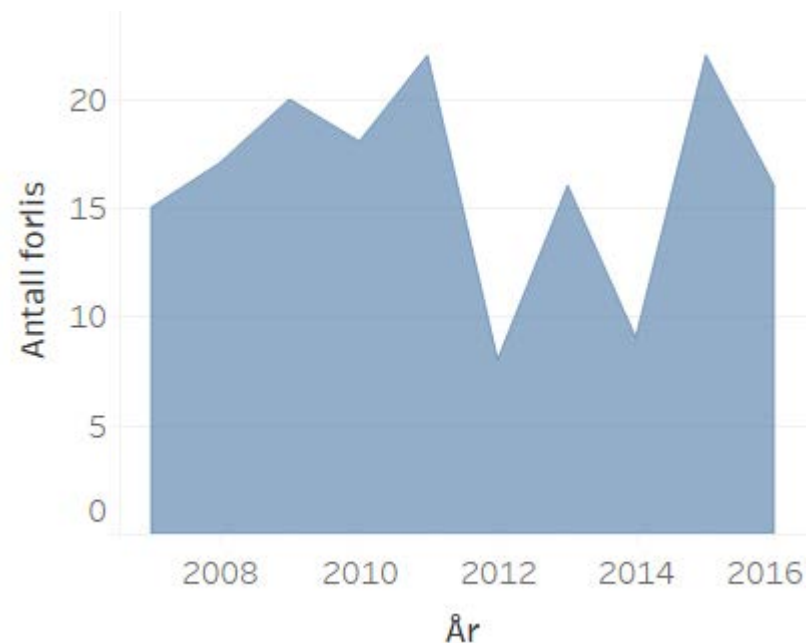


Historisk utvikling

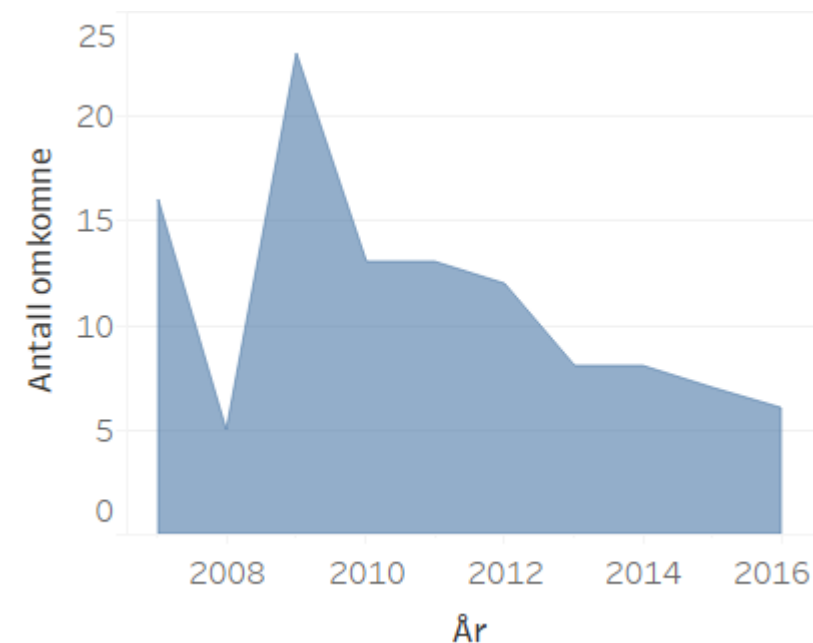
Antall ulykker



Antall forlis



Antall omkomne





Fra risikobilde til fokusområdet

Med bakgrunn i blant annet ulykkesstatistikk utarbeider sjøfartsdirektoratet et risikobilde.

Hensikten med risikobilde er å gjøre en oppdatert, faglig begrunnet vurdering av risiko i næringen.

Sjøfartsdirektoratet tar så utgangspunkt i dette risikobilde ved utarbeidelsen av sitt fokusområde.

Dette er forankret i Sjøfartsdirektoratets strategiplan 2016 - 2020 hvor det blant annet står:

«Direktoratets prioriteringer skal være basert på risikovurderinger.»

Gjennom den årlige risikokartleggingen identifiseres områdene som vi særlig skal legge vekt på ved tilsyn, revisjoner, holdningsskapende arbeid og regelverksutvikling.»



Risikobilde 2017

Første steg i å lage et risikobilde er oppsamling og analyse av data

Sjøfartsdirektoratet henter inn data fra flere forskjellige kilder -

- Noe data, slik som Ulykkestall og tilsynsinformasjon – har vi selv
- Annen data, som trafikkdata, og Port state tall henter vi fra andre

Eksempler på forskjellige variabler vi ser på:

Fartøydata

Tilsyn, pålegg, og avvik

Utseilt distanse, antall havneanløp, driftstimer

Estimert antall sysselsatte, estimert antall passasjerer (hvis tilgjengelig).

Ulykker

SHT rapporter

Bekymringsmeldinger

Port state funn i utlandet



Risikobilde 2017

Dataene blir analysert og samlet i et dokument. Dette dokumentet blir brukt som grunnlag i direktoraters risikovurderinger.

Det dannes så tverrfaglige ekspertgrupper som utfører risikoanalysen ved hjelp av grunnlagsdokumentet.

Hver enkelt fartøygruppe og ulykkeshendelse gjennomgås, og scores ved hjelp av en risikomatrise.

Klasse	Kvalitativ beskrivelse	Vurdering (frekvens)
5	Svært høy sannsynlighet	Månedlig
4	Høy sannsynlighet	Årlig
3	Middels sannsynlighet	En gang i tiåret
2	Lav sannsynlighet	En gang hvert 100. år
1	Svært lav sannsynlighet	Sjeldnere enn en gang hvert 100. år

Tabell 2 Sannsynlighetsklasser

Klasse	Beskrivelse
5	<ul style="list-style-type: none">- Storulykke med flere dødsfall- Varige ødeleggelser på miljøet pga. forurensning og store negative helseeffekter på mennesker og dyreliv i nærområdet.
4	<ul style="list-style-type: none">- Ulykke med dødsfall eller svært alvorlig personskade (større funksjonstap)- Fartøy tapt- Alvorlige miljømessige konsekvenser med naturskade.
3	<ul style="list-style-type: none">- Alvorlig skade med mulig varig mén på mennesker.- Hendelse med store materielle skader og fartøyet må tas ut av drift over lang tid- Moderat naturskade.
2	<ul style="list-style-type: none">- Små personskader (førstehjelp)- Hendelse med store materielle skader (kan ikke seile), fartøyet tas ut av drift kortere periode- Liten naturskade.
1	<ul style="list-style-type: none">- Hendelse med materielle skader som ikke krever umiddelbar utbedring (kan seile)- Ubetydelig naturskade

Tabell 3 Konsekvensklasser



Risikobilde 2017

Resultatet av risikovurderingen analyseres så videre. Vi regner ut gjennomsnittscorer for hver fartøygruppe og hendelsestype, og setter en grense på hva vi anser som høyrisiko.

I 2017 ble følgende hendelsestyper identifisert som høyrisiko:

Brann/Eksplosjon

Grunnstøting

Kantring

Kollisjon

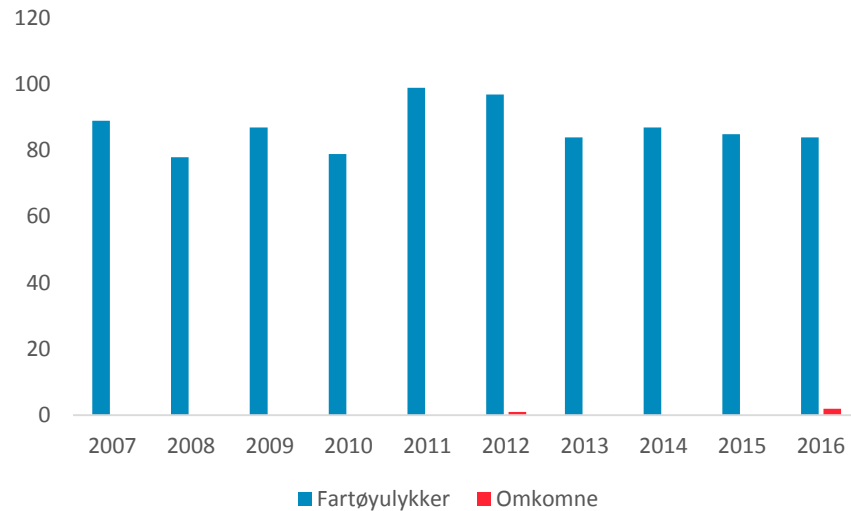
Støt-/Klemulykker

Fall til sjø

Disse hendelsene har til sammen stått for i overkant av 70 % av alle forlisene, og omkomne i perioden.



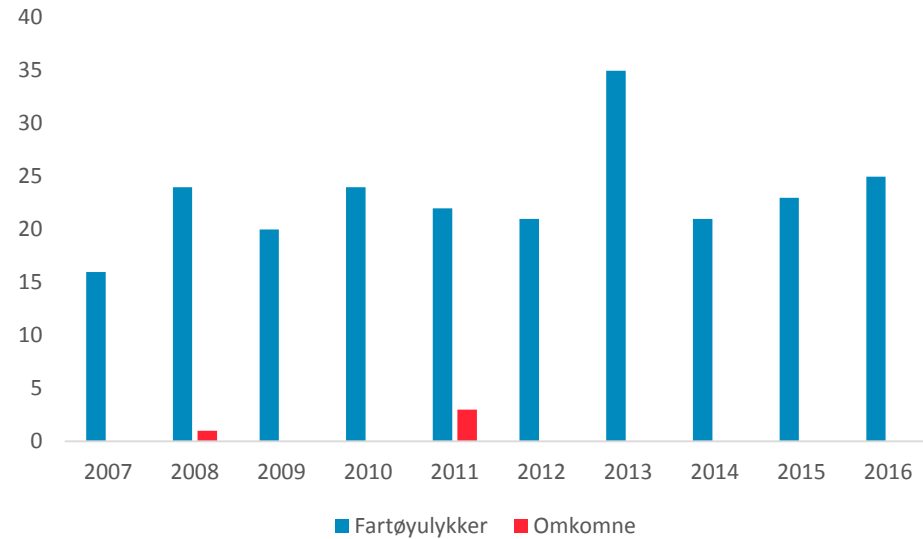
Grunnstøting



- Vi har registrert omlag 870 grunnstøtinger på norske næringsfartøy de siste ti årene. Dette gjør grunnstøting til en av de hyppigste ulykkestypene.
- I den samme perioden har vi registrert tre dødsfall
- Fiskefartøy vurderes som særlig utsatt for grunnstøting, men også mindre lasteskip og ferjer scorer høyt på direktoratets risikovurderinger.



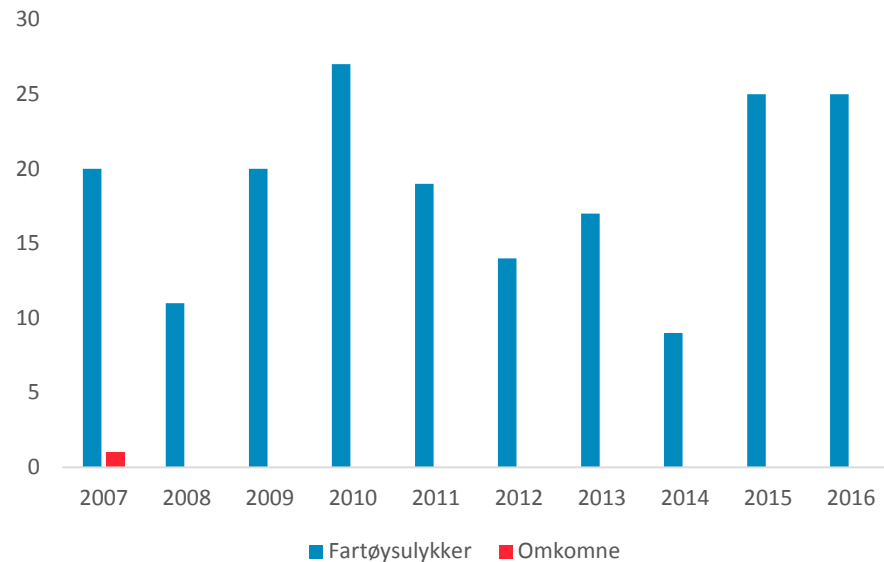
Brann/Eksplosjon



- Antall brannhendelser har vært svakt økende frem mot 2013, men har så blitt noe redusert.
- Det store antallet branner i 2013, samt det store potensialet i disse hendelsene medført at brann i 2014 ble Sjøfartsdirektoratets første fokusområdet.
- Fartøygruppen som etter direktoratets risikovurdering er særlig utsatt for brann, er fiskefartøy under 15 meter



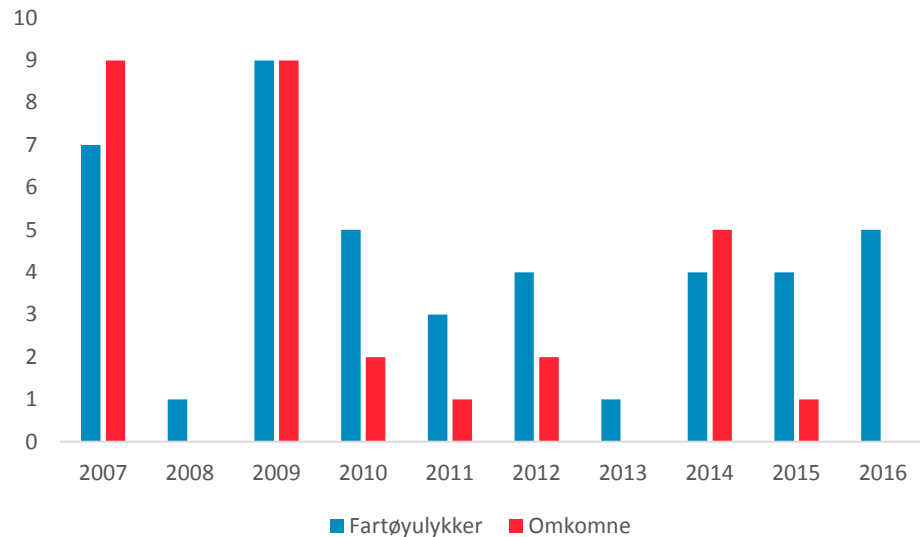
Kollisjon



- I gjennomsnitt har vi registrert 19 norske næringsfartøy i året som har vært innblandet i kollisjoner.
- De to siste årene har vi registrerte 25 norske fartøy som har vært involvert i kollisjoner per år.
- Mindre fiskefartøy, og lasteskip i nærskipfart blir trukket frem i direktoratets risikovurderinger som særlig risikoutsatte for kollisjoner.



Kantring



- Kantring er den skipsulykken som har medført flest dødsfall de siste ti årene.
- I gjennomsnitt har det omkommet tre personer årlig på denne ulykkestypen de siste ti årene
- Fartøygrupper som etter direktoratets vurdering er særlig utsatt for kantring er fiskefartøy og mindre lasteskip, herunder slepebåter og arbeidsbåter.



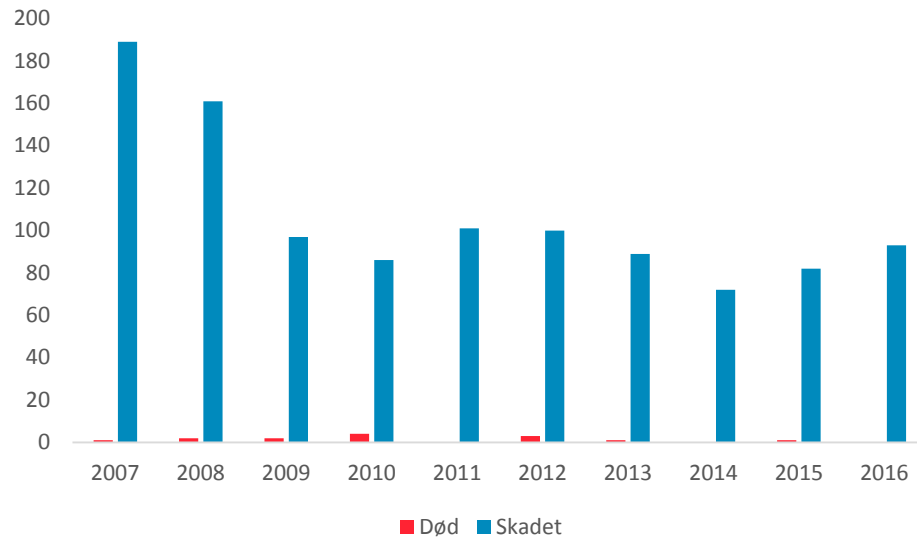
Fall til sjø



- De siste ti årene har vi registrert i gjennomsnitt 3 omkomne per år i forbindelse med fall til sjø hendelser.
- Fall til sjø skjer fra forskjellige fartøytyper. Særlig mottar direktoratet mange rapporter etter fallulykker fra fiskefartøy.



Støt/klemskade

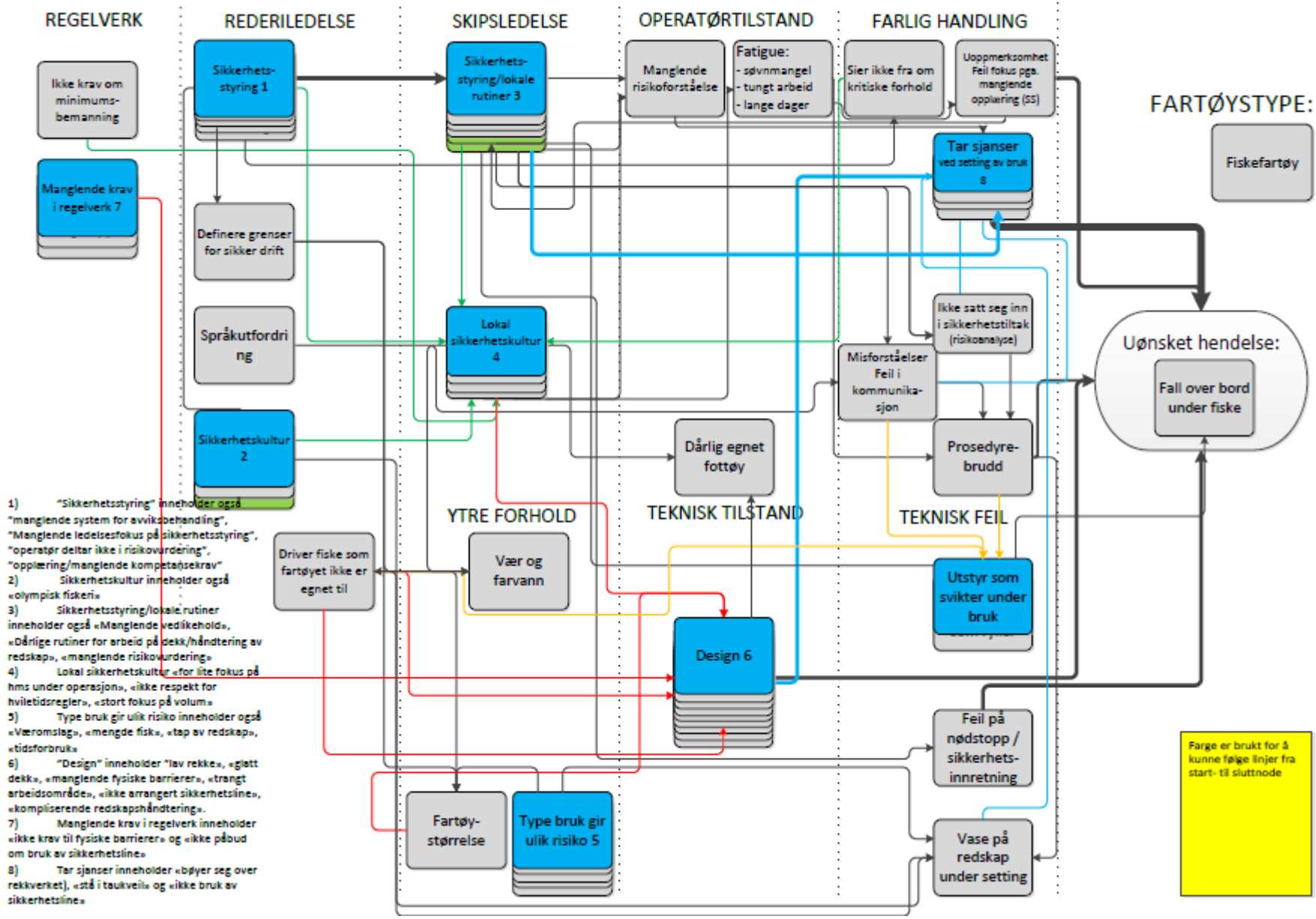


- Antallet støt/klemskader har falt de siste årene, og ligger nå på et gjennomsnitt på om lag 88 hendelser per år de siste fem årene.
- Ulykkestypen har medført 14 dødsfall i perioden 2007 - 2016. Syv av disse skjedde på fiskefartøy, seks på lasteskip og ett på passasjerskip.
- Lasteskip i oversjøisk fart er den fartøytypen som scorer høyest i direktoratets risikovurderinger når det kommer til støt/klemskader.



Høyriskohendelser og årsaksanalyser

- Etter å ha kartlagt høyriskohendelsene utarbeidet Sjøfartsdirektoratet årsaksanalyser/influensdiagram for de ulike scenarioene.
- Dette arbeidet har blitt gjennomført av tverrfaglige grupper i direktoratet, i samarbeid med eksterne konsulenter.
- Disse årsaksanalysene danner grunnlaget for det videre arbeidet til direktoratet.





Beslutning om fokusområde

Analysevirksomhet

Innsatsfaktorer

Forslag til fokusområde

Fokusområde 2018

Datagrunnlag og
risikoevaluering

Risikobilde

Influensdiagram

Eksterne forslag

Flere forslag til
fokusområde, i
prioritert
rekkefølge

Toppledelsen
avgjør

Sikkerhetsstyring på
mindre fartøy, med
spesielt fokus på
operasjonelle
forhold



Fokusområde 2018: Sikkerhetsstyring på mindre fartøy, med spesielt fokus på operasjonelle forhold

- Hva mener vi:
- Noe gammelt og noe nytt:
- Inneværende års fokusområde er Sikkerhetsstyring. Dette videreføres med noen viktige endringer.
- Vi legger økt fokus på operasjonell sikkerhet på mindre fartøy.



Fokusområde 2018: Sikkerhetsstyring på mindre fartøy, med spesielt fokus på operasjonelle forhold

- Virkemidler:
- Regelverk
- Forbyggende tiltak – informasjonskampanjer, foredrag, rapporter
- Verktøy til næringen – verktøy for risikovurdering fiskrisk/lastrisk.
- Tilsynsaktivitet – kampanjesjekklister, uanmeldte tilsyn
- Dokumentkontroll – Fokusområde skal inngå som egne punkt i dokumentkontrollen.