

Jørn S. Fenstad, Trond Kongsvik og Kristine V. Størkersen

# Sikkerhet på hurtigbåter

En spørreundersøkelse blant sjø- og landansatte





# **Sikkerhet på hurtigbåter**

## **En spørreundersøkelse blant sjø- og landansatte**

Av: Jørn S. Fenstad, Trond Kongsvik og Kristine V.  
Størkersen

NTNU Samfunnsforskning AS  
Studio Apertura  
Trondheim  
2012





 <b>Samfunnsforskning AS</b>  Studio Apertura  Postadresse: Dragvoll Allé 38 B 7491 Trondheim  Telefon: 73 59 63 00 Telefaks: 73 59 62 24  E-post: <a href="mailto:kontakt@samfunn.ntnu.no">kontakt@samfunn.ntnu.no</a> Web: <a href="http://www.ntnusamfunnsforskning.no">www.ntnusamfunnsforskning.no</a>  Foretaksnummer NO 986 243 836		RAPPORT	
		TITTEL	
		Sikkerhet på hurtigbåter - En spørreundersøkelse blant sjø- og landansatte.	
		FORFATTERE	
		Jørn S. Fenstad, Trond Kongsvik og Kristine V. Størkersen	
		OPPDRAGSGIVER	
		Norges Forskningsråd og Sjøfartsdirektoratet	
RAPP.	GRADERING	OPPDRAGSGIVERS REFERANSE	
2012	Åpen		
	ISBN Trykk: 978-82-7570-314-7 Web: 978-82-7570-315-4	PROSJEKTNR. 2350	ANTALL SIDER OG VEDLEGG 60+9
PRIS		PROSJEKTLEDER Jørn S. Fenstad	KVALITETSSIKRET AV Per Morten Schiefloe
	DATO 25.05.2012	GODKJENT AV Trond Kongsvik	
<b>SAMMENDRAG</b> <p>Denne rapporten tar for seg sikkerhet på hurtigbåter i fem norske rederier. Rapporten bygger på resultater fra en spørreskjemaundersøkelse gjennomført på oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet og Forskningsrådet. Målsettingen for undersøkelsen var å kartlegge forhold som er av betydning for sikkerheten til sjøs, og gjennom dette gi et innspill til en beskrivelse av sikkerhetskulturen i bransjen.</p> <p>Spørreskjemaet ble besvart av 261 ansatte om bord på hurtigbåter og 53 landansatte, og undersøkelsen hadde en svarprosent på 58. Skjemaet er tidligere brukt i en rekke undersøkelser blant ansatte på offshore servicebåter, i tillegg til at det ble utviklet egne utsagn som dekket myndighetenes rolle og navigasjonspraksis, samt enkelte utsagn som var spesifikke for hurtigbåter. Skjemaet er kvalitetssikret av ansatte i rederiene og Sjøfartsdirektoratet.</p> <p>Hovedinntrykket er at flere sider ved sikkerheten på hurtigbåter vurderes positivt i undersøkelsen. Spesielt viser tallene at samarbeidsklimaet mellom aktørene i hurtigbåtnæringen kan være et godt grunnlag for forbedringsarbeid når det gjelder sikkerhet. Dette vises gjennom at mulighetene for å ta opp sikkerhetsspørsmål er gode, og at sikkerheten blir tatt på alvor både på fartøyene og hos rederiene. Undersøkelsen viser imidlertid at det er flere forhold som kan øke risikoen for ulykker. Et sentralt forhold er høye krav til effektivitet som kan bidra til prosedyrebrudd, samt at lite tid til vedlikehold og ettersyn av utstyr blir påpekt som en utfordring. Videre blir bemanning av mange vurdert som lite hensiktsmessig for å kunne ta vare på sikkerheten, spesielt gjelder dette de krav som er satt til sikkerhetsbemanningen. I tillegg er flere av navigatørene opptatt av at det er for mange forstyrrelser på broa under navigering. Vurderingene av Sjøfartsdirektoratet kan tyde på at det er et behov for en økt synliggjøring av deler av virksomheten for en større del av hurtigbåtnæringen. Spesielt er forhold som tilbakemeldinger på innsendte ulykkesrapporter, direktoratets kompetanse og det internasjonale arbeidet trukket fram i undersøkelsen. I tillegg er regelverket som direktoratet forvalter ansett som vanskelig tilgjengelig og komplisert av respondentene.</p>			
STIKKORD	NORSK	ENGELSK	
	Sikkerhet, sikkerhetsklima, spørreskjema, hurtigbåter	Safety, safety climate, questionnaire, High-Speed Crafts	



## FORORD

Denne rapporten er laget på oppdrag av Sjøfartsdirektoratet og Norges Forskningsråd. Den gjengir en undersøkelse som er rettet mot hurtigbåtbransjen som har til hensikt å bidra til økt sikkerhet for mannskap, passasjerer og båter.

Underveis i prosjektet har vi hatt kontakt med Anna Kari Rasmussen, Bjørn Pedersen og Lars Inge Særsten i Sjøfartsdirektoratet som har vært behjelpelige med kvalitetssikring og innspill til problemstillinger. I tillegg har representanter fra fem rederier bidratt med adresser til ansatte i rederiene og informasjon om undersøkelsen blant sine ansatte. Rederirepresentantene har også gitt gode bidrag til kvalitetssikring av undersøkelsen. En stor takk for dette bidraget.

Vi håper rapporten kan gi et innspill til vurderinger og prioriteringer i sikkerhetsarbeidet om bord på hurtigbåter, i rederiene og hos direktoratet.

Trondheim, den 14. mai 2012

Jørn Fenstad  
prosjektleder







# INNHold

	side
FORORD	iv
INNHold	vii
FIGURLISTE	ix
1. Bakgrunn for undersøkelsen	1
1.1. Gjennomføring	1
1.2. Utvikling av spørreskjema	2
1.3. Videre oppbygging av rapporten	3
1.4. Respondenter	4
2. Resultater	6
2.1 Vurderinger av rederiets sikkerhetsprioriteringer	6
2.1.1 Noen hovedtrekk – rederiets sikkerhetsprioriteringer	7
2.1.2 Gjennomsnitt for sjø- og landansatte	8
2.1.3 Frekvensfordelinger for sjøansatte	9
2.2 Vurderinger av Sjøfartsdirektoratet	14
2.2.1 Noen hovedtrekk – vurderinger av Sjøfartsdirektoratet	14
2.2.2 Gjennomsnitt for sjø- og landansatte	15
2.2.3 Frekvensfordeling for sjøansatte	16
2.3 Vurderinger av sikkerhetsklima	20
2.3.1 Noen hovedtrekk – vurderinger av sikkerhetsklima	20
2.3.2 Gjennomsnitt for sjø- og landansatte	21
2.3.3 Frekvensfordeling for sjøansatte	25
2.4 Vurderinger av arbeidsmiljø, sikkerhets- og rapporteringsatferd, og navigeringspraksis	32
2.4.1 Noen hovedtrekk	32
2.4.2 Gjennomsnitt for sjø- og landansatte	33
2.4.3 Frekvensfordeling for sjøansatte	37
3. Fritekstkommentarer: utfordringer og tiltak	46
3.1 Bemanning	46
3.2 Tilrettelegging for hvile	49
3.3 Farleder/havner og tekniske forhold	49
3.4 Arbeidsmiljøet på broen	51
3.5 Eksterne effektivitetskrav	52
3.6 Etterlevelse av prosedyrer og retningslinjer	54

3.7 Ulemper med skift- og vaktordninger	55
4. Avsluttende vurdering	57
LITTERATUR	59

VEDLEGG:

Vedlegg 1: Spørreskjema

Vedlegg 2: Fordeling på bakgrunnsvariablene for sjø- og landansatte

## FIGURLISTE

Figur	side
Figur 1.1: Teoretisk modell over mulige sammenhenger mellom sikkerhet og organisatoriske forhold	4
Figur 2.1: Respondentenes totalvurdering av sikkerheten i egen arbeidssituasjon, prosent og gjennomsnitt	6
Figur 2.2: Respondentenes vurdering av rederiets sikkerhetsprioriteringer, gjennomsnitt - land- og sjøansatte	8
Figur 2.3: Respondentenes vurdering av rederiets sikkerhetsprioriteringer, gjennomsnitt - land- og sjøansatte	9
Figur 2.4: Respondentens vurderinger av Sjøfartsdirektoratet, gjennomsnitt for land- og sjøansatte	16
Figur 2.5: Respondentenes vurderinger av sikkerhetsklimaet, gjennomsnitt for land- og sjøansatte	22
Figur 2.6: Respondentenes vurderinger av sikkerhetsklimaet, gjennomsnitt for land- og sjøansatte	23
Figur 2.7: Respondentenes vurderinger av sikkerhetsklimaet, gjennomsnitt for land- og sjøansatte	24
Figur 2.8: Respondentenes oppfatning rundt risiko i jobben, gjennomsnitt for land- og sjøansatte	25
Figur 2.9: Respondentenes vurdering av arbeidsmiljø, søvn og hvile – gjennomsnitt for sjø og landansatte	34
Figur 2.10: Respondentenes vurdering av sikkerhetsadferd – gjennomsnitt for land og sjøansatte	35
Figur 2.11: Respondentenes vurderinger av praksis rundt rapportering av ulykker og tilløp – gjennomsnitt for land og sjøansatte	35
Figur 2.12: Respondentenes vurdering av navigeringspraksis – gjennomsnitt for ansatte som er en del av brovaktteamet	36
Figur 2.13 Respondentenes vurdering av navigeringspraksis – gjennomsnitt for ansatte som er en del av brovaktteamet	37



# 1. BAKGRUNN FOR UNDERSØKELSEN

Spørreskjemaundersøkelsen "Sikkerhetsundersøkelse for ansatte på hurtigbåter og i hurtigbåtredere" ble satt i gang i regi av Sjøfartsdirektoratet og fem hurtigbåtredere. Gjennom dialog og samarbeid med rederiene som står ansvarlig for hurtigbåtflåten i Norge er målet er å redusere muligheten for hurtigbåtulykker.

Sjøfartsdirektoratet er pålagt å ha mer oppmerksomhet på etterlevelse av regelverk og være en aktiv part i forebygging av ulykker. En måte som det pekes på for å nå en slik målsetting, er en overgang fra et tilsyn med fokus på detaljkontroll til et system basert på internkontroll i det enkelte rederi kombinert med risikobasert tilsyn (NHD 2012). Denne overgangen underbygges av Skipssikkerhetsloven (2007) som legger mer ansvar for sikkerhet over på det enkelte rederi.

For at innsatsen for økt sikkerhet skal rettes mot de viktigste områdene, ønsker Sjøfartsdirektoratet å kartlegge forhold som er av betydning for sikkerheten til sjøs. En del av kartleggingen vil være å undersøke sikkerhetskulturer i deler av bransjen, og å få en vurdering av forhold som har betydning for sikkerheten blant sjøfolk. Denne spørreskjemaundersøkelsen er en del av denne kartleggingen.

## 1.1. Gjennomføring

Undersøkelsen ble gjennomført i mars 2012 og var rettet mot alle ansatte på båter og i landorganisasjonen i fem hurtigbåtredere. Utvalget av redere ble gjort på bakgrunn av deltakelse i en arbeidsgruppe opprettet i regi av Sjøfartsdirektoratet. Rederiene har båter med aktiviteter innenfor ordinær rutedrift, ambulanse, taxi og chartertrafikk. Rederiene sendte over adresselister med hjemmeadresser til sine ansatte på båtene, og e-postadresser til ansatte i landorganisasjonen. Dette omfattet 550 ansatte, der 486 hadde jobben sin om bord og 64 var ansatt i landorganisasjonen.

Spørreskjemaet til ansatte som jobbet på båt ble sendt hjem til de ansatte. Skjemaet ble deretter returnert i en frankert svarkonvolutt direkte til forskerne. Det var også en mulighet for at de som ønsket, kunne svare på skjemaet via Internett. Utsendelse til ansatte i landorganisasjonen ble gjort ved en e-post med en link til en elektronisk utgave av undersøkelsen. I to av rederiene ble det også for båtansatte kun sendt ut e-post med link. For den elektroniske utgaven av undersøkelsen ble det benyttet et web-basert program, SelectSurvey. Oversikt over utvalget og svarprosent er gitt i tabell 1.1:

Tabell 1.1: Oversikt over utvalg og svarprosent for hurtigbåt- og landansatte

	Antall utsendte skjema	Antall returnert (feil adresse etc.)	Netto utvalg	Antall besvarte skjema	Svarprosent
Hurtigbåtansatte	486	12	474	261	55 %
Landansatte	64	-	64	53	83 %
Totalt	550	12	538	314	58 %

Svarprosenten var 58, noe som betraktes som tilfredsstillende for denne typen undersøkelser.

Anonymiteten til respondentene ble ivaretatt på to måter: Direkte personidentifiserende informasjon som navn og adresse/e-postadresse var ikke mulig å knytte til svar på skjemaet siden vi ikke spurte de som svarte på undersøkelsen om å oppgi dette. Indirekte personidentifiserende informasjon ble skjult av forskerne som behandlet data, og ingen svar fra grupper med lavere antall en seks i gruppen ble presentert. Undersøkelsen er godkjent av Personvernombudet for forskning.

## 1.2. Utvikling av spørreskjema

Spørreskjemaet som ble brukt i undersøkelsen bygget i stor grad på et skjema som er brukt i forbindelse med en sikkerhets- og arbeidsmiljøundersøkelse blant offshore servicebåter på kontrakt med Statoil (Kongsvik 2000, Kongsvik & Bye 2002, Ramstad et.al 2004, Fenstad et.al 2006, Fenstad 2008). Disse skjemaene bygger på eksisterende sikkerhets- og arbeidsmiljøundersøkelser som er brukt i forskjellige bransjer og med ulike tema<sup>1</sup>. I utarbeidelsen av skjemaet som ble brukt i denne undersøkelsen ble det i tillegg benyttet spørsmålsformuleringer fra Statskonsult (2002:16) – *På bølgelengde med brukerne*, Håvold (2007): *From safety culture to safety orientation - Developing a tool to measure safety in shipping*, SCC Utviklingspartner

---

<sup>1</sup> Petroleumstilsynet (2002, 2003) - *Risikonivå på norsk sokkel*, University of Texas/Danish Maritime Institute - *Ship Management Attitudes Questionnaire (SMAQ)*, Fredriksborg Amt Sundhedsvæsen/Forskningscenter Risø (2004) – *Sikkerhedskultur på sygehuse*, Statoil - *Statoils interne måleverktøyer* (Arbeidsmiljø og organisasjonsundersøkelse (AMOU), Arbeidsmiljøprofil, avd helse og arbeidsmiljøkartlegging (AHA), Statoils organisatoriske sikkerhetsmåling (SOS)), Health and Safety Executive, Uk (HSE UK) (1997) - *Health and Safety Climate Survey Tool (HSCST)*, Loughborough University (1999) - *Loughborough Safety Climate Assessment Toolkit (LSCAT)*, Nordic Council of Ministers (2000) – *QPS Nordic*.

(2002): *Sikkerhet på hurtigbåter*, SSB (2007): *Samordnet levekårsundersøkelse 2006 – Arbeidsmiljø* og i tillegg et sett med spørsmål om navigering som ble utformet av Sjøfartsdirektoratet.

Spørreskjemaet var strukturert i følgende tema (jfr. Vedlegg 1):

- Bakgrunnsinformasjon
- Rederiets prioritering av sikkerhet
- Kapteinens sikkerhetsprioritering
- Prosedyrer og retningslinjer
- Arbeidspraksis
- Sikker navigering
- Sikkerhetsrelatert opplæring og øvelser
- Rapportering av ulykker og nestenulykker
- Søvn og hvile i arbeidstiden
- Sjøfartsdirektoratets arbeid

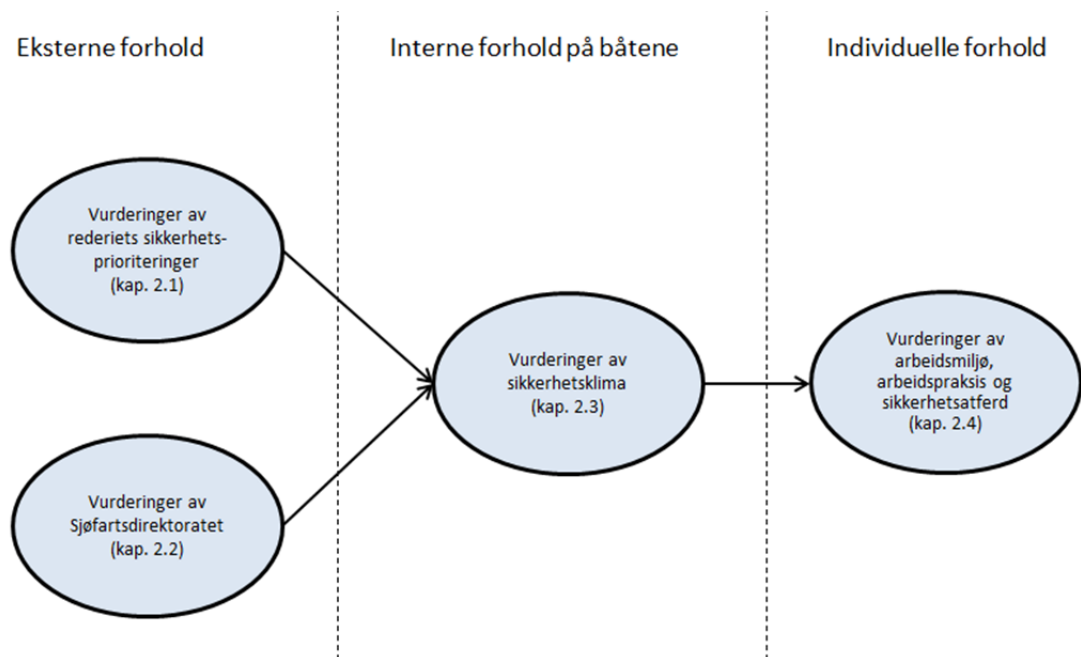
Spørsmålene under hvert tema var i hovedsak stilt som et utsagn som de som svarte skulle si seg uenig eller enig i på en skala fra en til fem (Likert-skala).

Vi har utviklet egne versjoner av skjemaet for ansatte som jobbet om bord på båtene og i landorganisasjonen i rederiet. Meningsinnholdet var det samme for de enkelte spørsmålene, men ordlyden var i noen tilfeller tilpasset de ulike arbeidssituasjonene som de to gruppene var i. Hvordan utvalget fordelte seg på ulike bakgrunnsvariabler er framstilt i vedlegg 2.

Skjemaet ble kvalitetssikret med tanke på språk- og begrepsbruk ved at ansatte i Sjøfartsdirektoratet og ansatte på båter og i landorganisasjonen i et rederi fikk komme med kommentarer på skjemaet.

### **1.3. Videre oppbygging av rapporten**

Resultatene i kapittel 2 presenteres i henhold til en teoretisk modell som sier noe om mulige sammenhenger mellom sikkerheten på hurtigbåter og forholdet til rederi, myndigheter og interne forhold på fartøyene. Både rederier og myndigheter definerer noen rammebetingelser som fartøyene opererer under. Slike rammebetingelser kan ha betydning for hvordan sikkerheten prioriteres om bord. Dette vil i neste omgang ha betydning for hvordan arbeidet faktisk utføres. Modellen er illustrert i Figur 1.1:



Figur 1.1: Teoretisk modell over mulige sammenhenger mellom sikkerhet og organisatoriske forhold

Sikkerhetsklimate omfatter de ansattes holdninger og oppfatninger av forhold som har betydning for sikkerheten (Glendon & Stanton 2000). I rapporten presenteres resultater som omhandler prioriteringen av sikkerheten fra mannskapet og kapteinen, kvaliteten på prosedyreverk og sikkerhetstreningen, samt tilbakemelding på rapportering og opplevd risiko. Slike forhold har sammenheng med arbeidspraksis og risiko for ulykker (Pousette et al. 2008; Cooper & Phillips 2004, Griffin & Neal 2000). Vi antar at opplevelsen av rederiet og myndigheter (i dette tilfellet Sjøfartsdirektoratet) påvirker sikkerhetsklimate. Sikkerhetsklimate i sin tur er forventet å ha påvirkning på sikkerhetsadferd og arbeidspraksis, som navigeringspraksis, bruk av verneutstyr, etterlevelse av prosedyrer og rapporteringspraksis.

Kommentarene som de ansatte ga i fritekstfeltene er oppsummert i kapittel 3.

#### 1.4. Respondenter

Frekvenser og prosentfordeling for hvordan respondentene fordeler seg på bakgrunnsvariablene er beskrevet i vedlegg 2. Bakgrunnsvariablene som respondentene ble bedt om å fylle ut var:

- stilling/arbeidsområde
- primærfunksjon på fartøy



- lengde på fartøy
- alder
- type skiftordning
- antall år på hurtiggående fartøy
- involvering i arbeidsulykke
- involvering i situasjon som kunne utviklet seg til en alvorlig ulykke

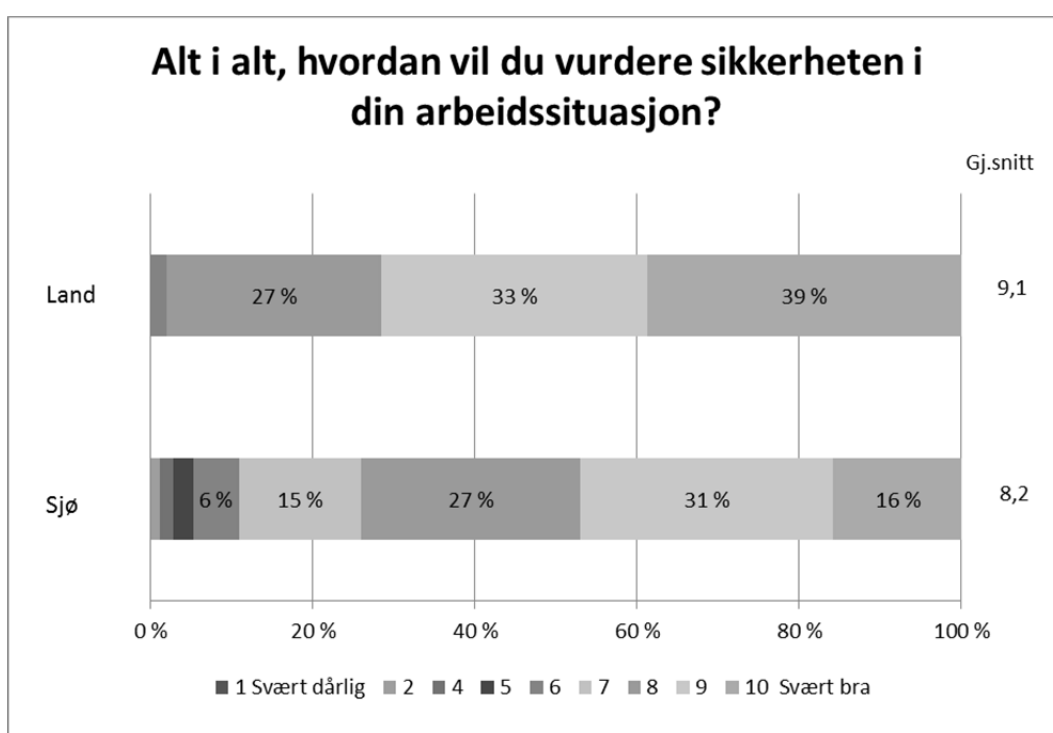
Frekvens- og prosentfordeling for ansatte i rederiets landorganisasjon er også presentert i vedlegg 2. Landansatte ble bedt om å oppgi:

- Stilling/arbeidsområde (tekstsvr)
- Alder
- Antall år i rederiet
- Erfaring fra arbeid på hurtigbåt

## 2. RESULTATER

I dette kapitlet vil vi presentere vurderingene som sjø- og landansatte har gjort på bakgrunn av utsagnene i spørreskjemaet. Resultatene presenteres i form av beskrivende data, dvs. frekvenser og gjennomsnitt. Resultater fra landansatte er kun presentert ved gjennomsnitt.

Alt i alt vurderer ansatte at sikkerheten i egen arbeidssituasjon er meget bra. Blant hurtigbåtansatte plasserte hele 74% seg i de tre øverste svarkategoriene (åtte, ni og ti) på en 10-punkts skala. Tilsvarende tall blant rederiansatte var 98%, noe som også er svært høyt.



Figur 2.1: Respondentenes totalvurdering av sikkerheten i egen arbeidssituasjon, prosent og gjennomsnitt

### 2.1 Vurderinger av rederiets sikkerhetsprioriteringer

Vi kan anta at rederiet har påvirkning på hvordan den enkelte ansatte jobber med sikkerhet gjennom at rederiet styrer ressurser og gir signaler om hvordan sikkerhet skal prioriteres. I skjemaet er det derfor spurt om hvordan de ansatte opplever rederiets sikkerhetsprioriteringer.

## 2.1.1 Noen hovedtrekk – rederiets sikkerhetsprioriteringer

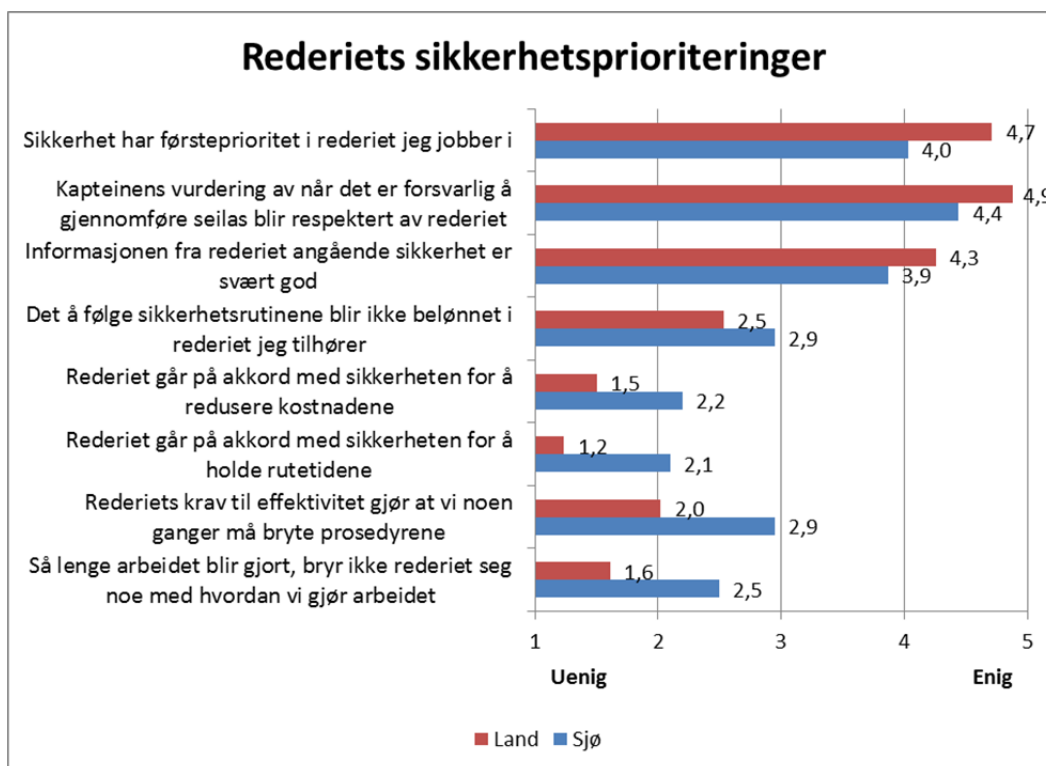
- Landansatte vurderer gjennomgående rederiets sikkerhetsprioriteringer mer positivt enn de seilende.

Når det gjaldt de seilende, kan hovedtrekkene vurderes slik:

- Et flertall (77%) er enige i at rederiet har sikkerhet som førsteprioritet, og er enige (89%) i at rederiet respekterer kapteinens avgjørelser om å gjennomføre seilas
- Flertallet av hurtigbåtansatte er *ikke enig* i at rederiet går på akkord med sikkerheten for å redusere kostnader eller overholde rutetidene
- De ansatte deler seg omtrent i to på spørsmål om de er enig eller uenig i at de ikke blir belønnet i rederiet for å følge sikkerhetsrutiner
- Det er forholdsvis mange som er *enig* i at de noen ganger må bryte prosedyrer på grunn av krav til effektivitet (46% er noe eller helt enig i dette)
- Et flertall (65%) mener de merker på arbeidshverdagen at det er anbudskonkurranse mellom rederiene. Utsagnet gir ikke svar på om konkurransen oppleves som negativt eller positivt i arbeidshverdagen, men:
  - Det er en sammenheng mellom det å svare enig på spørsmål om anbudskonkurranse merkes i hverdagen, og det å si seg enig i at sikkerhet må vike for effektivitet. Kan tyde på at anbudskonkurransen også merkes på sikkerheten om bord.
- Det er 48% som er enig i at anbudene ivaretar sikkerheten på eget fartøy, men også forholdsvis mange som sier de ikke vet på dette utsagnet
- 1 av 3 sier at de er *helt uenig* i at de gis muligheten for tilleggsbemanning
- Flertallet er enige i at rederiet støtter de som jobber med sikkerhet og at det blir satt pris på om forhold som har betydning for sikkerhet blir tatt opp. Når de rapporterer forhold opplever også flertallet at de får gode tilbakemeldinger

## 2.1.2 Gjennomsnitt for sjø- og landansatte

I figurene<sup>2</sup> under framstilles gjennomsnittsvurderinger for land- og sjøansatte når det gjelder utsagn som omhandler rederiets sikkerhetsprioriteringer.



Figur 2.2: Respondentenes vurdering av rederiets sikkerhetsprioriteringer, gjennomsnitt - land- og sjøansatte

<sup>2</sup> Ordlyden i utsagnene er tatt fra skjemaet som sjøansatte fikk tilsendt. For landansatte var ordlyden noe annerledes, men meningsinnholdet og temaene i utsagnene var samsvarende for gruppene.





Figur 2.3: Respondentenes vurdering av rederiets sikkerhetsprioriteringer, gjennomsnitt - land- og sjøansatte

### 2.1.3 Frekvensfordelinger for sjøansatte

I tabellene under framstilles frekvensfordelinger for sjøansatte på de ulike svaralternativene.

#### Sikkerhet har førsteprioritet i rederiet jeg jobber i

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	7	2,8
Noe uenig	31	12,3
Verken/ eller	19	7,5
Noe enig	85	33,7
Helt enig	110	43,7
Total	252	100,0
Vet ikke	1	
Blanke svar	8	
Total	261	

**Kapteinens vurdering av når det er forsvarlig å gjennomføre seilas blir respektert av rederiet**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	7	2,9
Noe uenig	14	5,7
Verken/ eller	6	2,4
Noe enig	55	22,4
Helt enig	163	66,5
Total	245	100,0
Vet ikke	10	
Blanke svar	6	
Total	261	

**Informasjonen fra rederiet angående sikkerhet er svært god**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	8	3,3
Noe uenig	30	12,2
Verken/ eller	37	15,1
Noe enig	81	33,1
Helt enig	89	36,3
Total	245	100,0
Vet ikke	5	
Blanke svar	11	
Total	261	

**Det å følge sikkerhetsrutinene blir ikke belønnet i rederiet jeg tilhører**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	60	25,1
Noe uenig	32	13,4
Verken/ eller	50	20,9
Noe enig	55	23,0
Helt enig	42	17,6
Total	239	100,0
Vet ikke	13	
Blanke svar	9	
Total	261	

**Rederiet går på akkord med sikkerheten for å redusere kostnadene**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	102	42,1
Noe uenig	51	21,1
Verken/ eller	35	14,5
Noe enig	47	19,4
Helt enig	7	2,9
Total	242	100,0
Vet ikke	9	
Blanke svar	10	
Total	261	

**Rederiet går på akkord med sikkerheten for å holde rutetidene**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	112	46,7
Noe uenig	51	21,3
Verken/ eller	33	13,8
Noe enig	30	12,5
Helt enig	14	5,8
Total	240	100,0
Vet ikke	13	
Blanke svar	8	
Total	261	

**Rederiets krav til effektivitet gjør at vi noen ganger må bryte prosedyrene**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	61	24,9
Noe uenig	41	16,7
Verken/ eller	30	12,2
Noe enig	76	31,0
Helt enig	37	15,1
Total	245	100,0
Vet ikke	5	
Blanke svar	11	
Total	261	

**Så lenge arbeidet blir gjort, bryr ikke rederiet seg noe med hvordan vi gjør arbeidet**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	77	32,2
Noe uenig	62	25,9
Verken/ eller	25	10,5
Noe enig	54	22,6
Helt enig	21	8,8
Total	239	100,0
Vet ikke	10	
Blanke svar	12	
Total	261	

**Jeg merker anbudskonkurransen mellom rederiene i min arbeidshverdag**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	34	13,8
Noe uenig	16	6,5
Verken/ eller	36	14,6
Noe enig	67	27,1
Helt enig	94	38,1
Total	247	100,0
Vet ikke	7	
Blanke svar	7	
Total	261	

**De som arbeider med sikkerhet får alltid støtte fra rederiet for å gjøre jobben sin skikkelig**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	5	2,1
Noe uenig	29	12,4
Verken/ eller	24	10,3
Noe enig	87	37,2
Helt enig	89	38,0
Total	234	100,0
Vet ikke	19	
Blanke svar	8	
Total	261	

**Rederiet mitt setter pris på at de ansatte tar opp forhold som har betydning for sikkerheten**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	4	1,6
Noe uenig	23	9,4
Verken/ eller	26	10,7
Noe enig	76	31,1
Helt enig	115	47,1
Total	244	100,0
Vet ikke	9	
Blanke svar	8	
Total	261	

**Vi får gode tilbakemeldinger fra rederiet på forhold vi rapporterer**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	7	3,1
Noe uenig	38	16,7
Verken/ eller	40	17,5
Noe enig	79	34,6
Helt enig	64	28,1
Total	228	100,0
Vet ikke	18	
Blanke svar	15	
Total	261	

**Sikkerheten på mitt fartøy er ivaretatt i anbudene**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	20	9,8
Noe uenig	44	21,5
Verken/ eller	43	21,0
Noe enig	46	22,4
Helt enig	52	25,4
Total	205	100,0
Vet ikke	45	
Blanke svar	11	
Total	261	

<b>Rederiet gir fartøyet muligheten for tilleggsbemanning ved behov</b>		
	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	73	32,0
Noe uenig	37	16,2
Verken/ eller	40	17,5
Noe enig	35	15,4
Helt enig	43	18,9
Total	228	100,0
Vet ikke	25	
Blanke svar	8	
Total	261	

## 2.2 Vurderinger av Sjøfartsdirektoratet

På samme måte som rederiene kan påvirke hvordan den enkelte ansatte jobber med sikkerhet, kan vi også tenke oss at myndigheter, i dette tilfellet Sjøfartsdirektoratet, har betydning for sikkerhetskulturen i hurtigbåtbransjen. Sentrale virkemidler i dette arbeidet vil være tilsynspraksis og policy-utforming. I skjemaet har vi spurt om hvordan hurtigbåtansatte opplever Sjøfartsdirektoratets virkemidler og den legitimiteten de opplever at direktoratet har.

### 2.2.1 Noen hovedtrekk – vurderinger av Sjøfartsdirektoratet

- Vurderingene av Sjøfartsdirektoratet virker å være samsvarende blant ansatte på land og ansatte på hurtigbåtene
- Et unntak er vurderingen av sikkerhetsbemanningen, der landansatte er mer positiv til at sikkerhetsbemanningen på fartøy i deres rederi er tilstrekkelig.

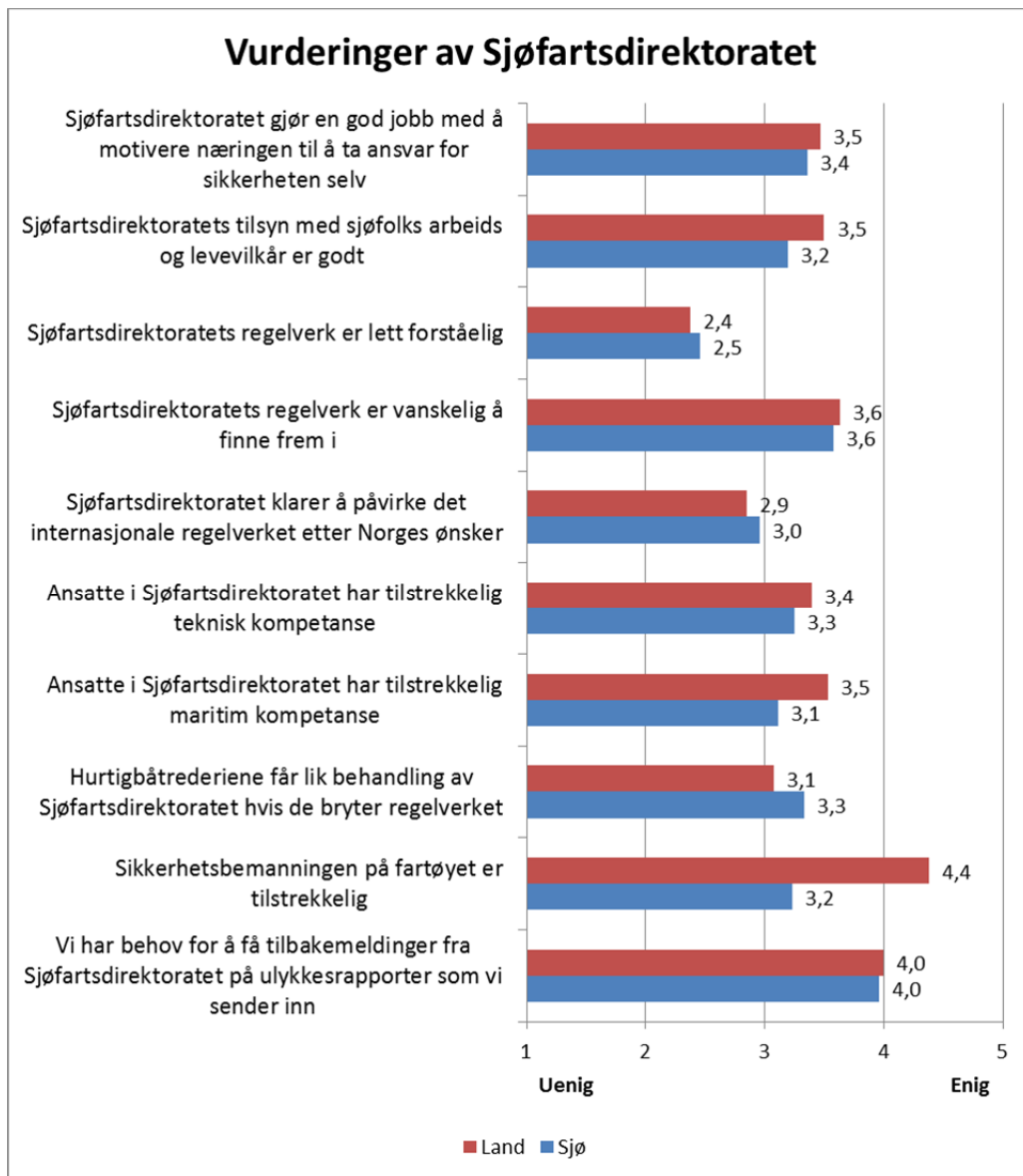
Hovedtrekkene i det ansatte om bord på hurtigbåtene svarte på utsagnene kan oppsummeres slik:

- Halvparten er enig i at Sjøfartsdirektoratet gjør en god jobb med å motivere bransjen til å ta ansvar for sikkerhet og at Sjøfartsdirektoratets tilsyn med arbeids- og levevilkår er godt
- Et flertall (63 %) opplever at regelverket til Sjøfartsdirektoratet ikke er lett forståelig, og at det er vanskelig å finne fram i.

- 31 % har svart "vet ikke" på utsagnet om Sjøfartsdirektoratet klarer å påvirke internasjonalt regelverk, noe som kan tyde på at dette er en aktivitet som er lite synlig for ansatte på hurtigbåter.
- Halvparten er enig i at Sjøfartsdirektoratet har tilstrekkelig teknisk kompetanse, mens 44 % er enig i at de har tilstrekkelig maritim kompetanse
- 24 % er uenig i at rederiene får likebehandling hvis de bryter regelverket
- Halvparten er enig i at sikkerhetsbemanningen på eget fartøy er tilstrekkelig
- 41 % er *helt enig* i at de har behov for tilbakemeldinger på ulykkesrapporter fra Sjøfartsdirektoratet
- Det er verdt å merke seg at flere av utsagnene om Sjøfartsdirektoratet har høy andel som svarer "vet ikke".

### **2.2.2 Gjennomsnitt for sjø- og landansatte**

I figuren under presenteres gjennomsnittsvurderinger på utsagn som gjelder Sjøfartsdirektoratet.



Figur 2.4: Respondentens vurderinger av Sjøfartsdirektoratet, gjennomsnitt for land- og sjøansatte

### 2.2.3 Frekvensfordeling for sjøansatte

Tabellene under viser hvordan fordelingen på de ulike svaralternativene er for ansatte på hurtigbåter.



**Sjøfartsdirektoratet gjør en god jobb med å motivere næringen  
til å ta ansvar for sikkerheten selv**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	14	6,8
Noe uenig	31	15,1
Verken/ eller	58	28,3
Noe enig	71	34,6
Helt enig	31	15,1
Total	205	100,0
Vet ikke	43	
Blanke svar	13	
Total	261	

**Sjøfartsdirektoratets tilsyn med sjøfolks arbeids og levevilkår  
er godt**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	26	12,4
Noe uenig	45	21,5
Verken/ eller	37	17,7
Noe enig	64	30,6
Helt enig	37	17,7
Total	209	100,0
Vet ikke	39	
Blanke svar	13	
Total	261	

**Sjøfartsdirektoratets regelverk er lett forståelig**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	44	19,0
Noe uenig	101	43,5
Verken/ eller	30	12,9
Noe enig	52	22,4
Helt enig	5	2,2
Total	232	100,0
Vet ikke	15	
Blanke svar	14	
Total	261	

**Sjøfartsdirektoratets regelverk er vanskelig å finne frem i**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	14	6,1
Noe uenig	39	16,9
Verken/ eller	32	13,9
Noe enig	92	39,8
Helt enig	54	23,4
Total	231	100,0
Vet ikke	16	
Blanke svar	14	
Total	261	

**Sjøfartsdirektoratet klarer å påvirke det internasjonale regelverket etter Norges ønsker**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	17	10,3
Noe uenig	37	22,4
Verken/ eller	54	32,7
Noe enig	50	30,3
Helt enig	7	4,2
Total	165	100,0
Vet ikke	80	
Blanke svar	16	
Total	261	

**Ansatte i Sjøfartsdirektoratet har tilstrekkelig teknisk kompetanse**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	14	7,5
Noe uenig	41	21,9
Verken/ eller	38	20,3
Noe enig	72	38,5
Helt enig	22	11,8
Total	187	100,0
Vet ikke	58	
Blanke svar	16	
Total	261	

**Ansatte i Sjøfartsdirektoratet har tilstrekkelig maritim kompetanse**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	19	10,1
Noe uenig	46	24,3
Verken/ eller	40	21,2
Noe enig	63	33,3
Helt enig	21	11,1
Total	189	100,0
Vet ikke	55	
Blanke svar	17	
Total	261	

**Hurtigbåtrederiene får lik behandling av Sjøfartsdirektoratet hvis de bryter regelverket**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	10	6,8
Noe uenig	25	17,0
Verken/ eller	48	32,7
Noe enig	34	23,1
Helt enig	30	20,4
Total	147	100,0
Vet ikke	98	
Blanke svar	16	
Total	261	

**Sikkerhetsbemanningen på fartøyet er tilstrekkelig**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	40	15,9
Noe uenig	68	27,0
Verken/ eller	17	6,7
Noe enig	48	19,0
Helt enig	79	31,3
Total	252	100,0
Blanke svar	9	
Total	261	

<b>Vi har behov for å få tilbakemeldinger fra Sjøfartsdirektoratet på ulykkesrapporter som vi sender inn</b>		
	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	7	3,6
Noe uenig	11	5,6
Verken/ eller	45	22,8
Noe enig	53	26,9
Helt enig	81	41,1
Total	197	100,0
Vet ikke	48	
Blanke svar	16	
Total	261	

## 2.3 Vurderinger av sikkerhetsklima

Spørsmålene om sikkerhetsklima er i denne sammenhengen ment å reflektere i hvilken grad de ansatte opplever at sikkerhet er verdsatt i sin organisasjon og på egen båt. Dette kommer til uttrykk gjennom båtbesetningenes sikkerhetsprioriteringer, kaptein og nærmeste ledelses sikkerhetsprioriteringer, sikker arbeidspraksis og ressurser til dette, risikoen ansatte opplever i arbeidshverdagen, kvaliteten på prosedyreverket og sikkerhetstreningen. I skjemaet er det derfor spurt om disse forholdene.

### 2.3.1 Noen hovedtrekk – vurderinger av sikkerhetsklima

- Landansatte og sjøansatte har generelt samsvarende vurderinger av sikkerhetsprioritering blant egne leder
- I tillegg vurderer de prosedyrekvaliteten, likt
- Det er derimot et gap mellom hvordan sjøansatte og landansatte vurderer utsagn om sikker arbeidspraksis og de ressurser som finnes til dette, og utsagn om sikkerhetstrening. Her vurderes utsagnene mer positivt av de landansatte.

Mannskapene om bord på hurtigbåtene vurderte i hovedtrekk forholdene rundt sikkerhetsklima slik:

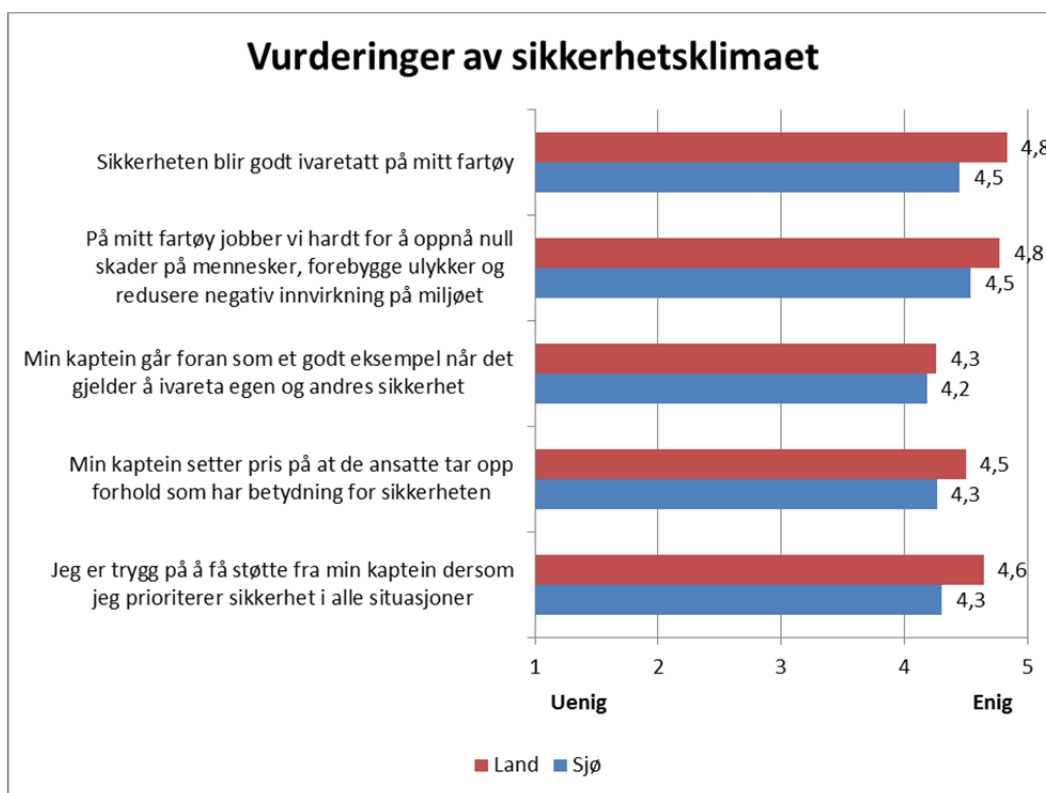
- Flertallet mener at de ivaretar sikkerheten på eget fartøy og jobber hardt for å unngå skader og ulykker
- Kapteinen blir vurdert positivt av ansatte med tanke på sikkerhetsprioriteringer.
  - Over 60 % av ansatte som selv ikke er kaptein sier seg *helt enig* i at kapteinen går foran med et godt eksempel i sikkerhetsarbeidet, at kapteinen setter pris på at de tar opp

sikkerhetsforhold og at de er trygge på å få støtte hvis de prioriterer sikkerheten.

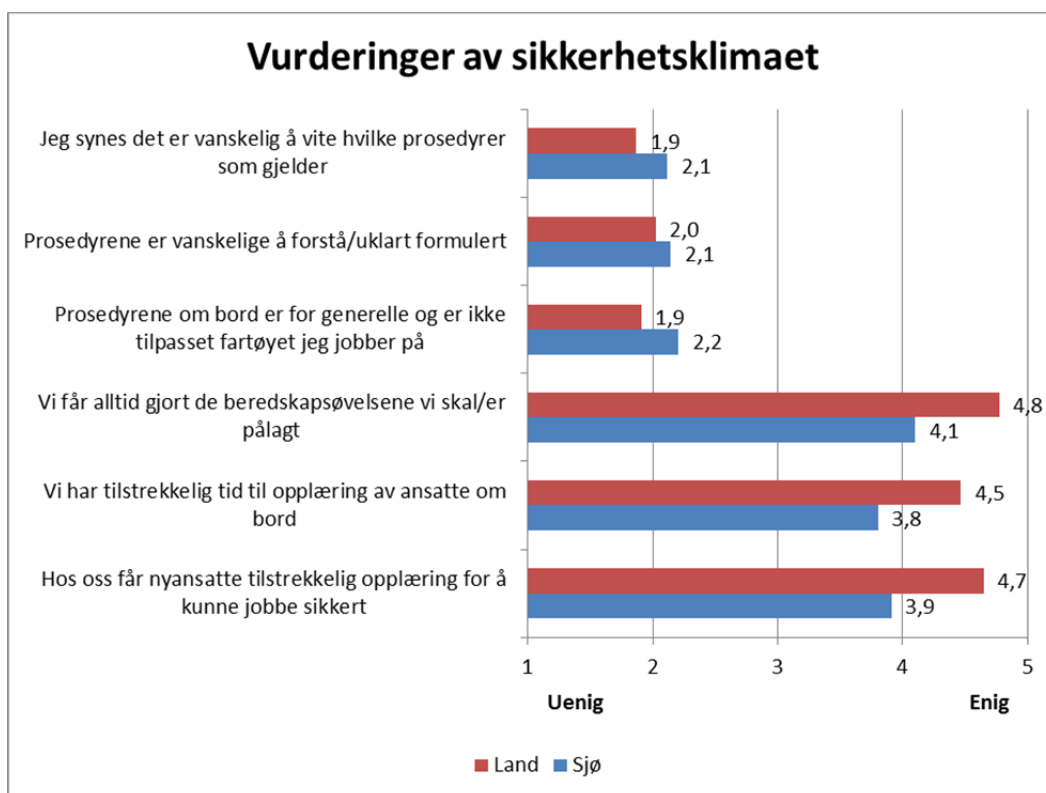
- De fleste vurderer prosedyrekvaliteten som god. Et flertall av de ansatte er *uenig* i at det er vanskelig å vite hvilke prosedyrer som gjelder, at prosedyrene er uklart formulert og ikke tilpasset eget fartøy.
  - 36 % av de ansatte krysser av for at de *alltid følger prosedyrene*. Blant de resterende ansatte er de hyppigst avkryssede grunnene til prosedyrebrudd: *Arbeidet går raskere unna, for detaljerte krav i prosedyrene og for mange prosedyrer*.
- 3 av 4 er enige i at det er tilstrekkelig tid til og omfang på sikkerhetstreningen på fartøyet
- Omtrent 1 av 3 sier seg enig i at de enkelte ganger må utsette seg for fare for å få gjort jobben, eller at de føler press på å fortsette å jobbe selv om sikkerheten er truet
- Forholdsvis mange er også uenig i at de har nok tid til vedlikehold, og at de klarer å gjøre unna jobben innenfor hviletidskravene
- Omtrent halvparten, henholdsvis 53 % og 58 %, er enig i at administrasjon om bord ikke går utover sikkerheten og at bemanningen er tilstrekkelig til å ta vare på sikkerheten
- Et stort flertall anser det som usannsynlig at man skal bli utsatt for ulykker om bord i løpet av de neste 12 månedene

### 2.3.2 Gjennomsnitt for sjø- og landansatte

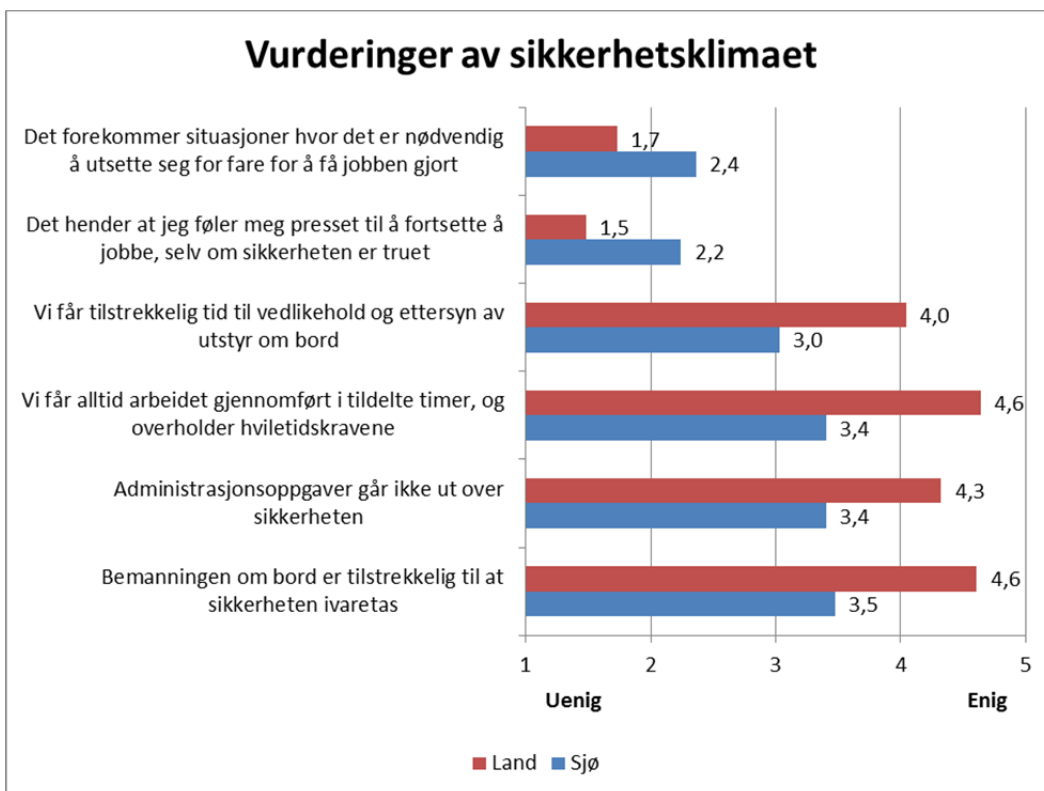
Gjennomsnittsvurderingene for sjø- og landansatte på utsagn om sikkerhetsklime er framstilt i figurene under.



Figur 2.5: Respondentenes vurderinger av sikkerhetsklimaet, gjennomsnitt for land- og sjøansatte

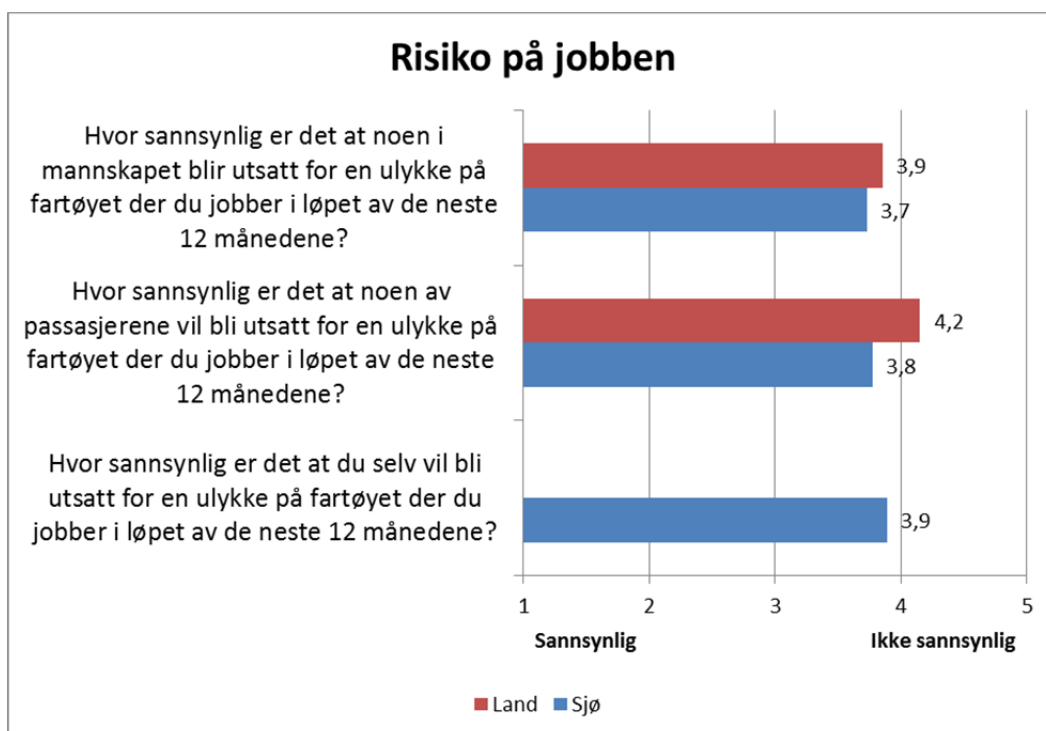


Figur 2.6: Respondentenes vurderinger av sikkerhetsklimaet, gjennomsnitt for land- og sjøansatte



*Figur 2.7: Respondentenes vurderinger av sikkerhetsklimaet, gjennomsnitt for land- og sjøansatte*





Figur 2.8: Respondentenes oppfatning rundt risiko i jobben, gjennomsnitt for land- og sjøansatte

### 2.3.3 Frekvensfordeling for sjøansatte

Frekvensfordelingen på utsagn som sorterer under kategorien sikkerhetsklime er presentert i tabellene under. Tallene som presenteres gjelder for sjøansatte.

#### Sikkerheten blir godt ivaretatt på mitt fartøy

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	9	3,6
Noe uenig	10	4,0
Verken/ eller	6	2,4
Noe enig	60	23,8
Helt enig	167	66,3
Total	252	100,0
Blanke svar	9	
Total	261	

**På mitt fartøy jobber vi hardt for å oppnå null skader på mennesker, forebygge ulykker og redusere negativ innvirkning på miljøet**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	6	2,4
Noe uenig	9	3,6
Verken/ eller	7	2,8
Noe enig	51	20,2
Helt enig	180	71,1
Total	253	100,0
Vet ikke	1	
Blanke svar	7	
Total	261	

**Min kaptein går foran som et godt eksempel når det gjelder å ivareta egen og andres sikkerhet**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	12	4,8
Noe uenig	17	6,8
Verken/ eller	20	8,0
Noe enig	65	26,0
Helt enig	136	54,4
Total	250	100,0
Vet ikke	2	
Blanke svar	9	
Total	261	

**Min kaptein setter pris på at de ansatte tar opp forhold som har betydning for sikkerheten**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	13	5,3
Noe uenig	14	5,7
Verken/ eller	15	6,1
Noe enig	58	23,5
Helt enig	147	59,5
Total	247	100,0
Vet ikke	4	
Blanke svar	10	
Total	261	

**Jeg er trygg på å få støtte fra min kaptein dersom jeg prioriterer sikkerhet i alle situasjoner**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	13	5,2
Noe uenig	12	4,8
Verken/ eller	19	7,7
Noe enig	46	18,5
Helt enig	158	63,7
Total	248	100,0
Vet ikke	3	
Blanke svar	10	
Total	261	

**Jeg synes det er vanskelig å vite hvilke prosedyrer som gjelder**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	105	42,2
Noe uenig	69	27,7
Verken/ eller	23	9,2
Noe enig	45	18,1
Helt enig	7	2,8
Total	249	100,0
Vet ikke	2	
Blanke svar	10	
Total	261	

**Prosedylene er vanskelige å forstå/uklart formulert**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	98	39,5
Noe uenig	73	29,4
Verken/ eller	28	11,3
Noe enig	41	16,5
Helt enig	8	3,2
Total	248	100,0
Vet ikke	2	
Blanke svar	11	
Total	261	

**Prosedyrene om bord er for generelle og er ikke tilpasset  
fartøyet jeg jobber på**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	96	38,6
Noe uenig	68	27,3
Verken/ eller	32	12,9
Noe enig	43	17,3
Helt enig	10	4,0
Total	249	100,0
Vet ikke	2	
Blanke svar	10	
Total	261	

**Vi får alltid gjort de beredskapsøvelsene vi skal/er pålagt**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	4	1,6
Noe uenig	28	11,5
Verken/ eller	17	7,0
Noe enig	84	34,6
Helt enig	110	45,3
Total	243	100,0
Blanke svar	18	
Total	261	

**Vi har tilstrekkelig tid til opplæring av ansatte om bord**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	12	4,9
Noe uenig	42	17,3
Verken/ eller	14	5,8
Noe enig	89	36,6
Helt enig	86	35,4
Total	243	100,0
Blanke svar	18	
Total	261	

**Hos oss får nyansatte tilstrekkelig opplæring for å kunne jobbe sikkert**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	10	4,1
Noe uenig	37	15,2
Verken/ eller	14	5,8
Noe enig	85	35,0
Helt enig	97	39,9
Total	243	100,0
Vet ikke	1	
Blanke svar	17	
Total	261	

**Det forekommer situasjoner hvor det er nødvendig å utsette seg for fare for å få jobben gjort**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	109	43,6
Noe uenig	39	15,6
Verken/ eller	24	9,6
Noe enig	58	23,2
Helt enig	20	8,0
Total	250	100,0
Vet ikke	1	
Blanke svar	10	
Total	261	

**Det hender at jeg føler meg presset til å fortsette å jobbe, selv om sikkerheten er truet**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	123	48,8
Noe uenig	37	14,7
Verken/ eller	19	7,5
Noe enig	54	21,4
Helt enig	19	7,5
Total	252	100,0
Vet ikke	3	
Blanke svar	6	
Total	261	

**Vi får tilstrekkelig tid til vedlikehold og ettersyn av utstyr om bord**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	46	18,7
Noe uenig	71	28,9
Verken/ eller	20	8,1
Noe enig	48	19,5
Helt enig	61	24,8
Total	246	100,0
Vet ikke	2	
Blanke svar	13	
Total	261	

**Vi får alltid arbeidet gjennomført i tildelte timer, og overholder hviletidskravene**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	28	11,3
Noe uenig	66	26,7
Verken/ eller	14	5,7
Noe enig	56	22,7
Helt enig	83	33,6
Total	247	100,0
Vet ikke	3	
Blanke svar	11	
Total	261	

**Administrasjonsoppgaver går ikke ut over sikkerheten**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	24	10,0
Noe uenig	59	24,7
Verken/ eller	30	12,6
Noe enig	48	20,1
Helt enig	78	32,6
Total	239	100,0
Vet ikke	12	
Blanke svar	10	
Total	261	

**Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	27	10,9
Noe uenig	56	22,7
Verken/ eller	20	8,1
Noe enig	60	24,3
Helt enig	84	34,0
Total	247	100,0
Vet ikke	2	
Blanke svar	12	
Total	261	

**Hvor sannsynlig er det at noen i mannskapet blir utsatt for en ulykke på fartøyet der du jobber i løpet av de neste 12 månedene?**

	Frekvens (antall)	Prosent
Svært sannsynlig	2	,9
Noe sannsynlig	28	12,1
Verken/ eller	24	10,3
Lite sannsynlig	155	66,8
Ikke sannsynlig	23	9,9
Total	232	100,0
Vet ikke	12	
Blanke svar	17	
Total	261	

**Hvor sannsynlig er det at du selv vil bli utsatt for en ulykke på fartøyet der du jobber i løpet av de neste 12 månedene?**

	Frekvens (antall)	Prosent
Svært sannsynlig	--	--
Noe sannsynlig	18	7,8
Verken/ eller	19	8,3
Lite sannsynlig	164	71,3
Ikke sannsynlig	29	12,6
Total	230	100,0
Vet ikke	15	
Blanke svar	16	
Total	261	

**Hvor sannsynlig er det at noen av passasjerene vil bli utsatt for**

en ulykke på fartøyet der du jobber i løpet av de neste 12 månedene?		
	Frekvens (antall)	Prosent
Svært sannsynlig	2	,9
Noe sannsynlig	29	12,6
Verken/ eller	20	8,7
Lite sannsynlig	148	64,1
Ikke sannsynlig	32	13,9
Total	231	100,0
Vet ikke	12	
Blanke svar	18	
Total	261	

## 2.4 Vurderinger av arbeidsmiljø, sikkerhets- og rapporteringsatferd, og navigeringspraksis

Godt arbeidsmiljø kan skape grunnlag for sikker arbeidspraksis. Trivsel i jobben og mulighet for søvn og hvile er derfor omhandlet i spørreskjemaet. Ansatte blir også spurt om båtmannskapenes sikkerhetsadferd (bruk av verneutstyr og etterlevelse av prosedyrer i arbeidsoppgaver som kan medføre risiko) og rapporteringspraksis.

Det var 213 personer som sa de var en del av brovaktteamet blant ansatte på hurtigbåtene. Disse ble i tillegg bedt om å ta stilling til en del forhold som omhandlet navigasjonspraksis og forhold som kunne påvirke denne praksisen.

### 2.4.1 Noen hovedtrekk

- Sjø- og landansatte vurderer de ansattes sikkerhetsadferd (bruk av verneutstyr, etterlevelse av prosedyrer) noenlunde likt
- Landansatte vurderer mulighetene for søvn og hvile som bedre enn ansatte på hurtigbåtene
- Sammenlignet med sjøansatte er landansatte også mer enige i at rapportering alltid eller ofte skjer

Når det gjaldt de seilende, kan hovedtrekkene vurderes slik:

- Et stort flertall (91 %) er noe eller helt enig i at de trives i jobben sin
- 70 % er enige i at eget rederi er en god arbeidsgiver sammenlignet med andre rederier
- Et stort flertall (84 %) var fornøyd med vaktordningen de hadde nå.
- To av tre vurderte at det er passe lengde på hvile- og arbeidstid og at de føler seg uthvilt når de er ferdig med hviletiden



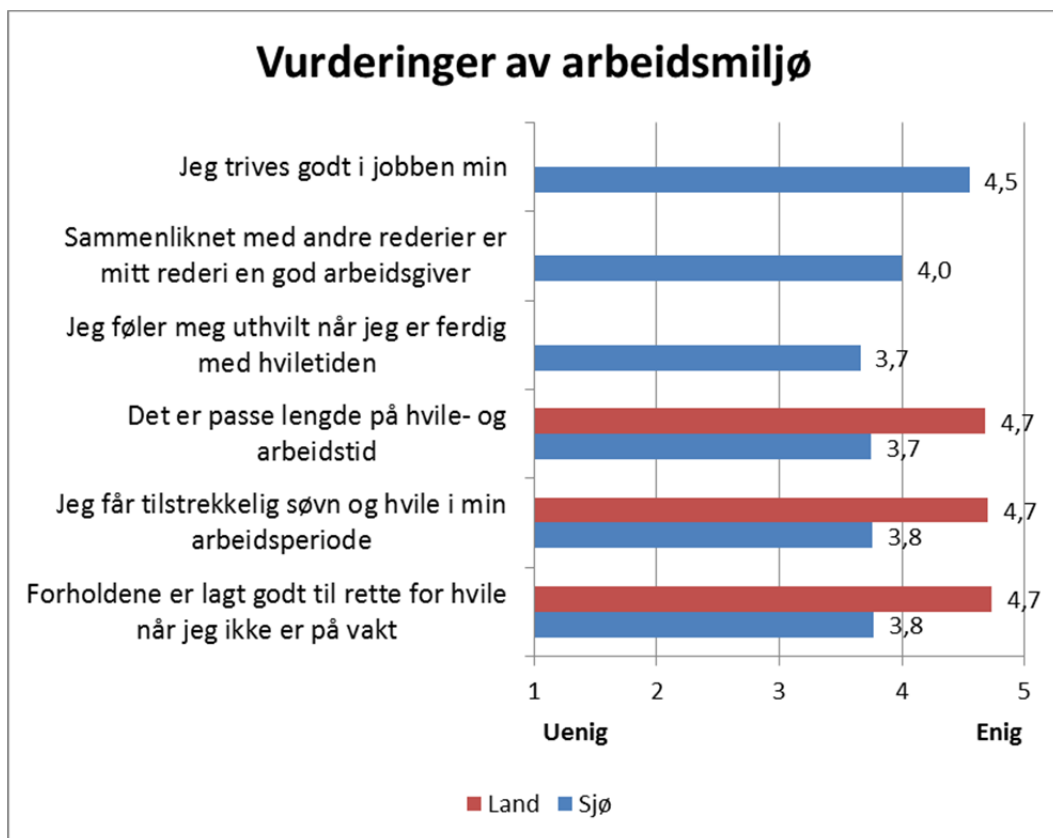
- En av fire anga at de ikke får tilstrekkelig søvn og hvile og at forholdene ikke er godt nok lagt til rette for hvile utenom vaktperiodene.
- 26 % er uenig i at kollegaene alltid benytter nødvendig verneutstyr og 18 % er uenig i at farefulle arbeidsoppgaver blir gjennomført etter prosedyrene
- Et flertall (71 %) mener at *mindre ulykker* blir rapport ofte eller alltid. Det er derimot færre (51 %) som sier at *tilløp* blir rapportert ofte eller alltid

Blant de som var en del av brovaktteamet og besvarte spørsmål angående navigering, kan hovedtrekkene oppsummeres slik:

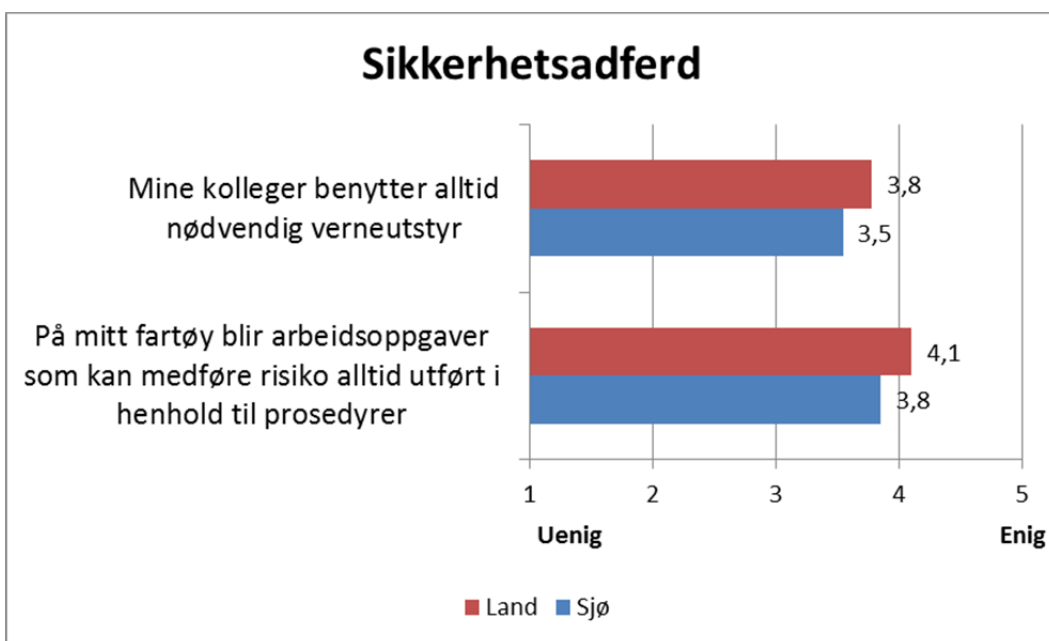
- Noe i overkant av halvparten er helt enige i at de alltid følger seilingsplanen.
- Et stort flertall er *helt enige* i at bekreftende kommunikasjon er en god metode for sikker navigering under seilas. Samtidig er det rundt halvparten som angir at de *ofte eller alltid* benytter dette under seilas.
- Bemanningen oppfattes generelt som tilstrekkelig for å ivareta sikker navigering. Samtidig angir et flertall at den som fungerer som co-pilot/utkikk ofte må forlate plassen for å gjøre andre oppgaver, og en ikke ubetydelig andel (18%) oppgir at ansvarshavende navigatør må utføre seilassen alene på bro.
- Et stort flertall er enig i at rolleavklaringen mellom navigatørene er god, og at co-pilot vanligvis overvåker handlingene til ansvarlig navigatør.
- De ergonomiske forholdene på bro vurderes som gode når det gjelder utstyrs plassering, reflekser og lys fra skjermer etc. Det er imidlertid 26 % som opplever andre forstyrrelser som kan gå ut over navigeringen, som intercom, telefoner, alarmer etc.
- Opplæringen i bruk av nye navigasjonshjelpemidler anses som god av 56 % i utvalget. Et større flertall på 69 % vurderer øvelsene på hurtigbåtkursene som relevante for arbeidet om bord.

#### **2.4.2 Gjennomsnitt for sjø- og landansatte**

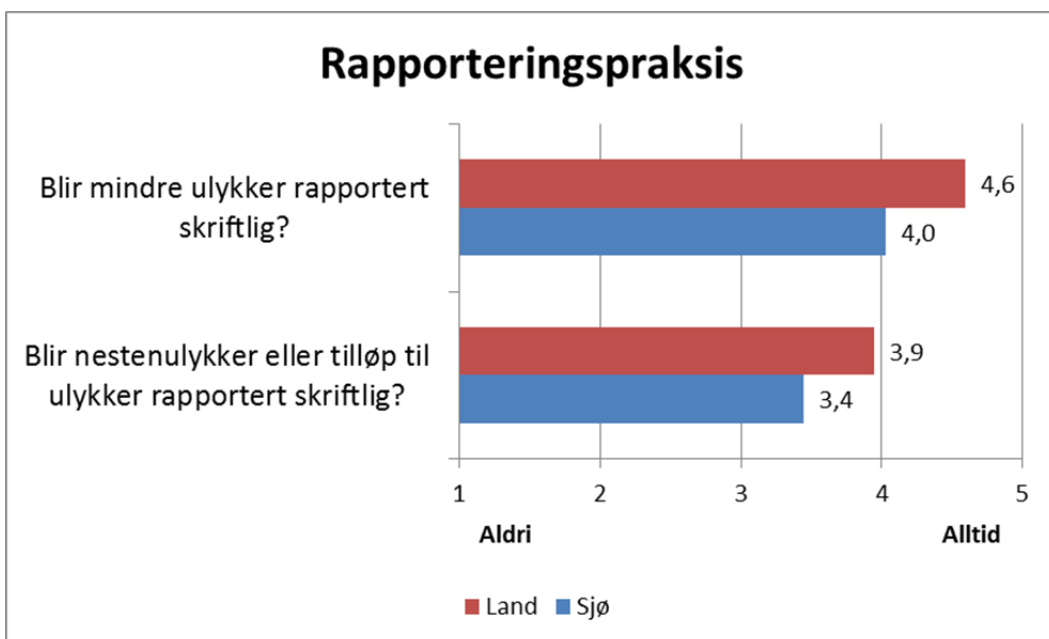
Figurene under viser gjennomsnittene for de to gruppene på utsagn som gjelder arbeidsmiljø (kun stilt til sjøansatte) og søvn og hvile, sikkerhetsadferd på båtene og rapporteringsadferd. I tillegg er det to figurer som omhandler navigeringspraksis blant medlemmer av brovaktteamet.



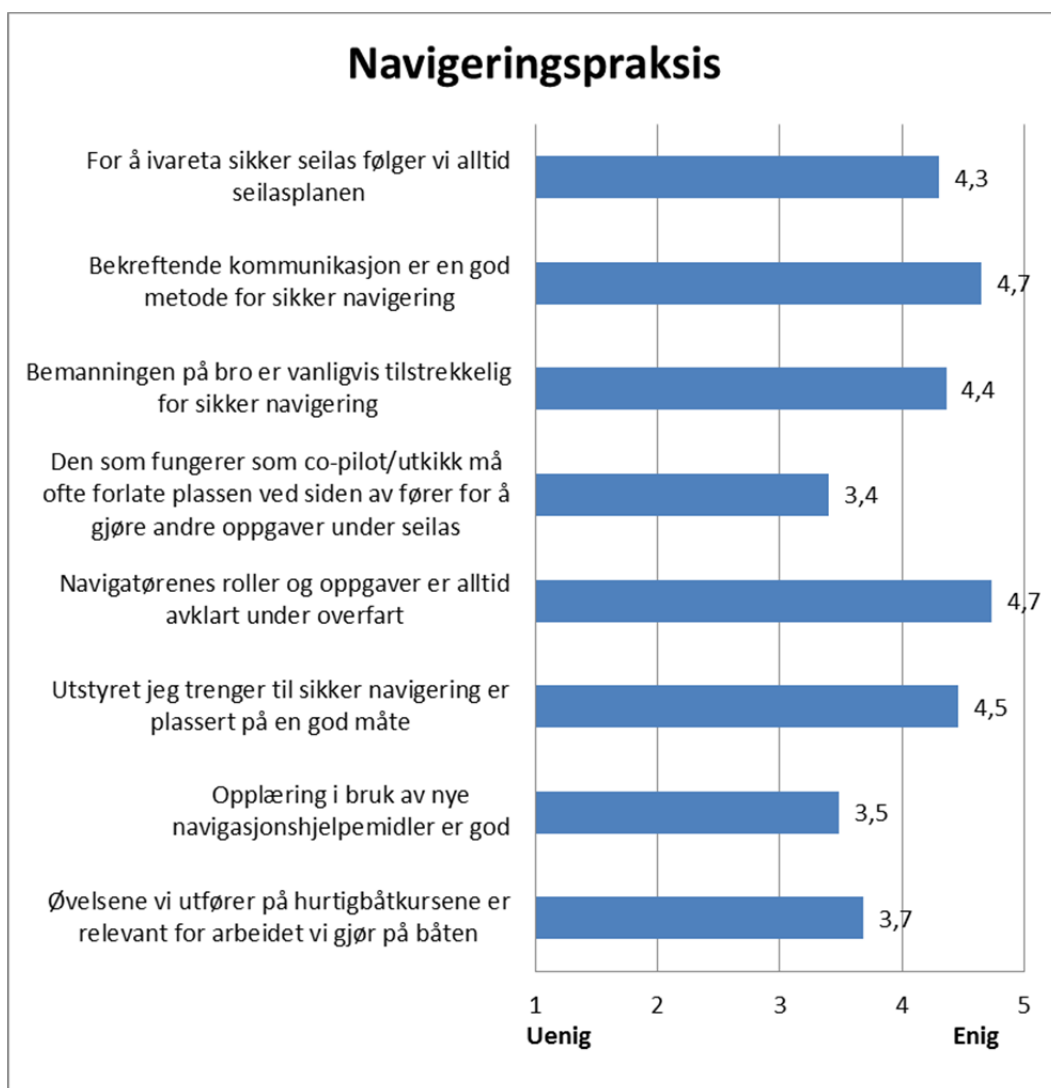
Figur 2.9: Respondentenes vurdering av arbeidsmiljø, søvn og hvile – gjennomsnitt for sjø og landansatte



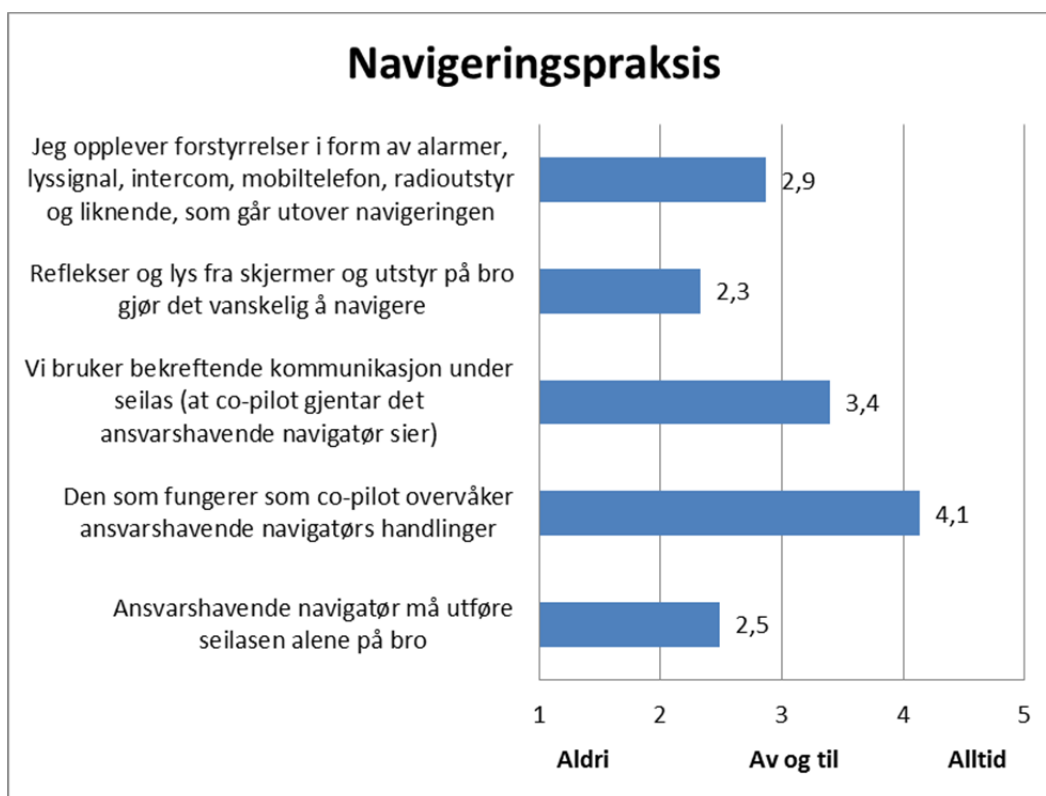
Figur 2.10: Respondentenes vurdering av sikkerhetsadferd – gjennomsnitt for land og sjøansatte



Figur 2.11: Respondentenes vurderinger av praksis rundt rapportering av ulykker og tilløp – gjennomsnitt for land og sjøansatte



Figur 2.12: Respondentenes vurdering av navigeringspraksis – gjennomsnitt for ansatte som er en del av brovaktteamet



*Figur 2.13      Respondentenes vurdering av navigeringspraksis – gjennomsnitt for ansatte som er en del av brovaktteamet*

### 2.4.3 Frekvensfordeling for sjøansatte

De følgende tabellene viser frekvensfordelingen blant sjøansatte på de ulike svaralternativene. Tabeller med utsagn angående navigering er kun besvart av personell som oppgir å være en del av brovaktteamet.

**Jeg trives godt i jobben min**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	7	2,9
Noe uenig	6	2,5
Verken/ eller	8	3,3
Noe enig	48	19,7
Helt enig	175	71,7
Total	244	100,0
Vet ikke	1	
Blanke svar	16	
Total	261	

**Sammenliknet med andre rederier er mitt rederi en god arbeidsgiver**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	8	3,8
Noe uenig	16	7,5
Verken/ eller	39	18,3
Noe enig	55	25,8
Helt enig	95	44,6
Total	213	100,0
Vet ikke	32	
Blanke svar	16	
Total	261	

**Jeg føler meg uthvilt når jeg er ferdig med hviletiden**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	13	5,3
Noe uenig	52	21,3
Verken/ eller	25	10,2
Noe enig	69	28,3
Helt enig	85	34,8
Total	244	100,0
Vet ikke	1	
Blanke svar	16	
Total	261	

**Det er passe lengde på hvile- og arbeidstid**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	15	6,2
Noe uenig	40	16,5
Verken/ eller	26	10,7
Noe enig	73	30,0
Helt enig	89	36,6
Total	243	100,0
Vet ikke	2	
Blanke svar	16	
Total	261	

**Jeg får tilstrekkelig søvn og hvile i min arbeidsperiode**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	18	7,3
Noe uenig	42	17,1
Verken/ eller	19	7,8
Noe enig	69	28,2
Helt enig	97	39,6
Total	245	100,0
Blanke svar	16	
Total	261	

**Forholdene er lagt godt til rette for hvile når jeg ikke er på vakt**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	24	9,9
Noe uenig	40	16,5
Verken/ eller	15	6,2
Noe enig	52	21,5
Helt enig	111	45,9
Total	242	100,0
Vet ikke	1	
Blanke svar	18	
Total	261	

**Mine kolleger benytter alltid nødvendig verneutstyr**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	17	7,0
Noe uenig	46	18,9
Verken/ eller	32	13,2
Noe enig	84	34,6
Helt enig	64	26,3
Total	243	100,0
Vet ikke	8	
Blanke svar	10	
Total	261	

**På mitt fartøy blir arbeidsoppgaver som kan medføre risiko alltid utført i henhold til prosedyrer**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	10	4,1
Noe uenig	35	14,2
Verken/ eller	22	8,9
Noe enig	95	38,6
Helt enig	84	34,1
Total	246	100,0
Vet ikke	4	
Blanke svar	11	
Total	261	

**Blir mindre ulykker rapportert skriftlig?**

	Frekvens (antall)	Prosent
Aldri	7	3,1
Sjelden	23	10,1
Av og til	36	15,8
Ofte	53	23,2
Alltid	109	47,8
Total	228	100,0
Vet ikke	18	
Blanke svar	15	
Total	261	



**Blir nestenulykker eller tillop til ulykker rapportert skriftlig?**

	Frekvens (antall)	Prosent
Aldri	12	5,5
Sjelden	44	20,1
Av og til	51	23,3
Ofte	58	26,5
Alltid	54	24,7
Total	219	100,0
Vet ikke	27	
Blanke svar	15	
Total	261	

**For å ivareta sikker seilas følger vi alltid seilasplanen**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	3	1,4
Noe uenig	14	6,8
Verken/ eller	12	5,8
Noe enig	67	32,4
Helt enig	111	53,6
Total	207	100,0
Vet ikke	5	
Blanke svar	49	
Total	261	

**Bekreftende kommunikasjon er en god metode for sikker navigering**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	1	,5
Noe uenig	8	3,8
Verken/ eller	7	3,3
Noe enig	31	14,8
Helt enig	162	77,5
Total	209	100,0
Vet ikke	4	
Blanke svar	48	
Total	261	

**Bemanningen på bro er vanligvis tilstrekkelig for sikker navigering**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	4	1,9
Noe uenig	20	9,5
Verken/ eller	5	2,4
Noe enig	48	22,7
Helt enig	134	63,5
Total	211	100,0
Vet ikke	1	
Blanke svar	49	
Total	261	

**Den som fungerer som co-pilot/utkikk må ofte forlate plassen ved siden av fører for å gjøre andre oppgaver under seilas**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	24	11,5
Noe uenig	42	20,1
Verken/ eller	11	5,3
Noe enig	90	43,1
Helt enig	42	20,1
Total	209	100,0
Vet ikke	3	
Blanke svar	49	
Total	261	

**Navigatørens roller og oppgaver er alltid avklart under overfart**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	2	1,0
Noe uenig	3	1,5
Verken/ eller	4	1,9
Noe enig	30	14,6
Helt enig	167	81,1
Total	206	100,0
Vet ikke	5	
Blanke svar	50	
Total	261	

**Utstyret jeg trenger til sikker navigering er plassert på en god måte**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	1	,5
Noe uenig	13	6,3
Verken/ eller	8	3,9
Noe enig	53	25,6
Helt enig	132	63,8
Total	207	100,0
Vet ikke	4	
Blanke svar	50	
Total	261	

**Opplæring i bruk av nye navigasjonshjelpemidler er god**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	10	5,3
Noe uenig	42	22,1
Verken/ eller	30	15,8
Noe enig	63	33,2
Helt enig	45	23,7
Total	190	100,0
Vet ikke	20	
Blanke svar	51	
Total	261	

**Øvelsene vi utfører på hurtigbåtkursene er relevant for arbeidet vi gjør på båten**

	Frekvens (antall)	Prosent
Helt uenig	17	8,5
Noe uenig	30	15,0
Verken/ eller	16	8,0
Noe enig	75	37,5
Helt enig	62	31,0
Total	200	100,0
Vet ikke	12	
Blanke svar	49	
Total	261	

**Jeg opplever forstyrrelser i form av alarmer, lyssignal, intercom, mobiltelefon, radioutstyr og liknende, som går utover navigeringen**

	Frekvens (antall)	Prosent
Aldri	6	2,9
Sjelden	77	36,7
Av og til	72	34,3
Ofte	49	23,3
Alltid	6	2,9
Total	210	100,0
Vet ikke	5	
Blanke svar	46	
Total	261	

**Reflekser og lys fra skjermer og utstyr på bro gjør det vanskelig å navigere**

	Frekvens (antall)	Prosent
Aldri	36	17,3
Sjelden	91	43,8
Av og til	61	29,3
Ofte	16	7,7
Alltid	4	1,9
Total	208	100,0
Vet ikke	5	
Blanke svar	48	
Total	261	

**Vi bruker bekreftende kommunikasjon under seilas (at co-pilot gjentar det ansvarshavende navigatør sier)**

	Frekvens (antall)	Prosent
Aldri	16	7,8
Sjelden	37	18,0
Av og til	43	20,9
Ofte	69	33,5
Alltid	41	19,9
Total	206	100,0
Vet ikke	5	
Blanke svar	50	
Total	261	

**Den som fungerer som co-pilot overvåker ansvarshavende navigatørs handlinger**

	Frekvens (antall)	Prosent
Aldri	2	1,0
Sjelden	7	3,4
Av og til	30	14,5
Ofte	89	43,0
Alltid	79	38,2
Total	207	100,0
Vet ikke	6	
Blanke svar	48	
Total	261	

**Ansvarshavende navigatør må utføre seilassen alene på bro**

	Frekvens (antall)	Prosent
Aldri	40	19,0
Sjelden	76	36,0
Av og til	56	26,5
Ofte	29	13,7
Alltid	10	4,7
Total	211	100,0
Vet ikke	2	
Blanke svar	48	
Total	261	

### 3. FRITEKSTKOMMENTARER: UTFORDRINGER OG TILTAK

I kapitlet som følger presenteres et utdrag av frittekstsvar som ble gitt av ansatte på hurtigbåter. Besetningen fikk anledning til å skrive sine meninger om spørsmålet «Hva er den største sikkerhetsutfordringen ved navigering av hurtigbåt?», og sist i skjemaet under «Forslag til nye sikkerhetstiltak». I tillegg ble de bedt om å kommentere på hvorfor de ikke etterlevde prosedyrer, og ikke rapporterte hendelser.

Sikkerhet i hurtigbåtbransjen er et resultat av flere forhold som henger sammen og virker på hverandre. Det er vanskelig å isolere en utfordring som kan løses direkte med et tiltak. Dette kommer også fram i de ansattes kommentarer. Her legges det vekt på at egen arbeidspraksis og sikkerhetsadferd er påvirket av en rekke forhold som er en del av *rammebetingelsene* for arbeidet. Svarene fra de ansatte er tematisert og framstilles i følgende kategorier:

- Bemanning
- Tilrettelegging for hvile
- Farleder/havner og tekniske forhold
- Arbeidsmiljø på bro
- Eksterne effektivitetskrav
- Etterlevelse av prosedyrer og retningslinjer
  - Årsaker til manglende etterlevelse
  - Årsaker til manglende rapportering av hendelser
- Ulemper med skift- og vaktordninger

Forslag til tiltak som passer inn under kategorien er listet opp til slutt under hvert tema. Direkte avskrift av svarene er markert med kursiv og anførselstegn. Alt av annen tekst er sammendrag og forkortinger av opprinnelige kommentarer.

Det var 98 personer som skrev noe under spørsmålet om hva som er den største sikkerhetsutfordringen ved navigering av hurtigbåt. Mange nevnte to eller flere utfordringer. Det var 76 personer som kom med tiltaksforslag, også her var ofte flere tiltak nevnt av en og samme person.

#### 3.1 Bemanning

Ulike sider ved bemanningen er den mest omtalte sikkerhetsutfordringen i frittekstsvarene. Det var 34 hurtigbåtansatte som beskrev utfordringer med antall besetningsmedlemmer (16 utsagn), manglende erfaring (9), svakheter i

opplæring/trening (9), fagutdanningen (8) eller samarbeidet mellom besetningsmedlemmene (3). Det var 46 personer som fremmet tiltaksforslag som omhandler ett eller flere tema rundt bemanning.

### **Noen hovedtrekk i fritekstsvar om bemanning:**

- Bemanningen med to navigatører på bro. *"Når han [overstyrmannen] blir erstattet av lettmatros for å spare penger "leker" vi med sikkerheten til våre passasjerer"*
- For lite bemanning gjør at noen kapteiner blir sittende alene i styrhuset å styre båt i lange perioder om gangen.
- Matros eller maskinpasser som utkikk må ofte forlate styrehus for å utføre andre jobber.
- For lite mannskap hvis det skulle bli en evakueringssituasjon
- Noen mener den lave bemanningen er myndighetenes ansvar
- Bedre opplæring av mannskapet, og mer tid avsatt til dette. Enkelte påpeker at farten og utfordringene for hurtigbåter tilsier krav om mer enn formell grunnleggende navigasjonstrening
- Enkelte påpeker at det er for lite trening på sikkerhet og for lite repetisjon av det som læres bort på sikkerhetskursene. *"...det man gjennomgår på sikkerhetskursene, brannbekjempelse, medisinsk behandling osv, det går i glemmeboken."*
- Mannskapet får ikke trene samtidig, men blir sendt puljevis på kurs.
- Førstehjelpskurs til flere i besetningen slik at navigatør ikke må forlate styrhuset hvis noe skjer med passasjerene
- For raske opprykk i stilling for ferske navigatører: *"Seks måneder som navigatør på hurtigbåt etter endt utdanning med klasse D4, uten tidligere navigatørfaring, er ikke nok. Dette er ikke bare nødvendig for sikker navigasjon, men også for god håndtering av krisesituasjoner."*
- Flere stiller seg kritisk til at besetningsmedlemmer ikke trenger tidligere fartstid eller kompetanse på dekk eller i maskinen for å få jobb:

*"Det er overgangen fra to navigatører til én. Lettmatros erstatter styrmann. Lettmatros kommer om bord uten én dags fartstid, og skal avløse styrmannen som den tredje sikkerhetsfunksjonen om bord. Det settes en motorpasser i plassen til styrmannen. Han har de samme instrumentene som kapteinene, men har aldri vært i et styrhus før. Er det dette Sjøfartsdirektoratet kaller for å øke sikkerheten? En ferge med 15 minutt overfart har to navigatører."*

- Ufaglærte besetningsmedlemmer som erstatter faglærte på dekk, maskin og bro. *"Den største sikkerhetsfaktor er på det menneskelige plan, krav til utdanning og kurser for bemanningen ombord må bli bedre."*
- Tekniske løsninger erstatter ikke kompetanse og erfaring. Enkelte sier at det kan gjøre besetningen utrygg når maskinsjefer blir erstattet med maskinpassere.
- Maskinistkravet for fartøy med mer enn 750 kW er ikke tilpasset hurtigbåter, og at man i tillegg trenger kompetanse på nye områder, som automasjon.

### **Tiltaksforslag:**

- Økt bemanning (fra 22 personer):
  - Minimum fire mann på alle hurtigbåter (inkludert styrmann, matros og maskinist).
  - Forby en-navigatørbåter og få inn styrmenn på alle hurtigbåter, eller flytte grensen for en-navigatørbåter fra 24 til 20 meter eller maks 50-75 passasjerer
  - Fjerne særnorske regel som gjør at kravet i hurtigbåtkoden til to offiserer på bro kan fravikes slik at styrmann kommer tilbake
- Strengere krav til fagutdannet arbeidskraft (fra 12 personer):
  - Få vekk ordningen som tillater rederiene å seile med ufaglært arbeidskraft, maskinpasser og matros som skal fungere som styrmann
  - Lettmatroser bør ikke godkjennes i sikkerhetsbemanning (eventuelt teste lettmatroser grundig før de eventuelt kan få matrossertifikat)
  - Krav til sertifisert maskinist på alle hurtigbåter. Få slutt på å unngå maskinist ved å installere motorer på 749 kW
    - Kun ved reell total fremdriftseffekt under 750 kW (uavhengig av antall skrog) bør man kunne gå med kun motorpasser
- Bedre opplæring og trening (fra ti personer):
  - Et spesialisert hurtigbåtfører kurs for navigatører som må gjennomføres før man får arbeide som navigatør på hurtigbåt
  - Fokus på rett bruk av instrumenter i kursene
  - Fast brobesetning må sendes samtidig på simulatorkurs
  - At rederiene står for re-trening (for å gi mannskap og landansatte mer realistiske øvelser enn en får på re-trening i dag), og re-trening hvert femte år



- Repetisjonskurs for førstehjelp og brannslukking
- Strengere krav til erfaring (fra tre personer):
  - Regelverk for å hindre at ferske navigatører får hurtigbåt som sin første navigatørjobb

## 3.2 Tilrettelegging for hvile

Det var 14 personer som skrev at den største sikkerhetsutfordringen for navigeringen er for lite hviletid. Behovet for hvile settes av mange i sammenheng med nødvendigheten av konsentrasjon ved navigering av hurtigbåt:

*"Du må være våken og opplagt til enhver tid. Du seiler mange meter i sekundet."*

### Noen hovedtrekk i fritekstsvaer rundt tilrettelegging for hvile:

- Det blir lange vakter når de bare er én båtfører og ingen styrmann. I tillegg blir det sjelden pauser når båten ligger i ro når de skal holde øvelser, gjøre vedlikehold, vaske etc.
- Noen mener også at arbeidsperioden i turnusen er for lang, "*spesielt med de værmessige forhold vi opererer ved, tenker spesielt på sjø og dårlig sikt*".
- Dårlige hvilefasiliteter på land og om bord. Flere mener at økonomien ofte blir satt foran uthvilt personale

### Tiltaksforslag som kan sikre bedre hvile (fra 9 personer):

- Bedre hvilefasiliteter om bord og på land, gjerne krav i anbud
- En lovlig pause, hviletid midt på dagen

## 3.3 Farleder/havner og tekniske forhold

Flere har kommentert sikkerhetsutfordringer knyttet til farleder/havner (ca 20 personer) og tekniske forhold (25 personer). Disse personene er opptatt av at de verste ulykkene kan komme dersom utstyrer ikke fungerer, ved plutselige feil på viktige komponenter, ved havari i maskinen eller brann om bord. 23 personer har kommet med tiltaksforslag knyttet til farleder/havner eller tekniske forhold.

### Noen hovedtrekk i fritekstsvaer om farleder/havner og tekniske forhold:

- Svært mange trekker frem trange farvann, dårlig vær, dårlig sikt/mørke, tung last og objekter i sjøen som ikke vises på radar, som de største problemene. *"Mye annen trafikk, tåke i trange farvann i rutetrafikk, lite søvn, med stor fart er det en sikkerhetsutfordring hele tiden"*
- Flere beskriver dårlig merkede leder, men også at merkingen har blitt bedre med årene.
- Ca ti hurtigbåtansatte er opptatt av vanskelige kaianløp på grunn av:
  - utfordringer med tidevannsforskjell og entring av fartøyet for den første personen som ankommer
  - manglende ekspeditører, noe som fører til at matros ofte må klatre på kaifront for å komme seg på kai for å få tak i gangvei,
  - dårlig brøytet/ryddet på kai, noe som setter passasjerene og matrosen i fare
  - anløp i mørke, med lysforurensing fra havna som reduserer nattsynet.
- Havari (maskin og framdriftssystemer): *"Hvis framdriften svikter eller at manøvreringen svikter i et trangt farvann, eller ved nedslakking til anløp, eller at hovedmaskineriet svikter i veldig sterk vind/strøm, og mørke, og dårlig sikt."*
- Utfordringer med deler av navigasjonsutstyret, som ømfintlige elektroniske handler, radarforstyrrelser, uklare kartmaskiner og manglende informasjon om unøyaktige GPS-signaler.
- Forstyrrende lys- og lyd signaler fra instrumenter og utstyr under navigasjon: *"I dag er det mye broutstyr som har like alarmer, noe som er stressende i enkelte situasjoner."*
- Unødvendige og falske alarmer (lyd- og lyssignaler som tar oppmerksomhet, tid det tar å nullstille og slette alarmer)
- Uklare retningslinjer for vindstyrke og bølgehøyde gjør at operasjonstillatelsen ikke fungerer som tiltenkt

#### **Tiltaksforslag (fra 23 personer):**

- Tiltaksforslag knyttet til farleder/havner:
  - Bedre merking langs kysten
  - AIS-krav for mindre båter
  - Det bør aksepteres kansellering av anløp hvis det ikke finnes ekspeditører på land som kan ivareta passasjerenes sikkerhet og avhjelpe fortøyning
  - Flytekai så fortøyning/anløpsanordning kan tilpasses optimalt.
  - Fast gangvei på hver båt (unngå løfteskader på crew og at gangveien faller mellom båt og kai)

- Ekspeditører på kaiene eller hydrauliske gangveier m/fjernkontroll
- Tiltaksforslag knyttet til tekniske forhold:
  - Bølgemålere i værutsatte områder
  - Klarere manøverinstruks (for eksempel kapteinen har plikt til å legge båten stille når vinden overstiger 25 m/sek)
  - Strengere krav til gode navigasjonshjelpemidler, (el-kart og gode radarer)
  - Kravet om ECDIS må gjelde for alle hurtigbåter
  - Utstyr på bro må være laget slik at det kan betjenes enkelt selv i mørket og alarmer må unngås så langt det lar seg gjøre
  - Nytenkning når det gjelder belysning på bro. Hvorfor må det lyse et lys for å indikere at noe er OK?
  - Alarmsentral som viser hvilket utstyr som gir alarm, for eksempel gyro eller styremaskin.
  - Større motorer flere hestekrefter under fra og til kai
  - Større fokus på design av skip, spesielt broløsninger, plassering og funksjon av instrumenter, siktforhold, ergonomi
  - Annen nyttig teknologi som etterspørres:
    - Gummilegger på baug, raftinghjelm ved hopp iland ved holmer og skjær, dykkerleder akterut, mob-nett, kartmaskin forbedringer, arbeidsdrakt tørrdrakt, elektrisk/hydraulisk kran ved mob situasjon, redningshåv

### 3.4 Arbeidsmiljøet på broen

Et arbeidsmiljø med mange forstyrrelser på broa er tatt opp som sikkerhetsutfordring av 28 ansatte. Forstyrrelsene kommer som følge av at broa er et knutepunkt som fungerer som resepsjon/kontor/sentralbord/pauserom (13 personer), navigatørens store administrative belastning (10 personer) og bromannskaps bruk av underholdningsteknologi (5 personer). Ni personer har også kommet med tiltaksforslag når det gjelder disse problemstillingene.

#### Noen hovedtrekk i fritekstsvaret om arbeidsmiljø på bro:

*"Kapteiner utfører tunge administrative oppgaver som for eksempel få tak i vikarer ved sykdom. Denne typen personaloppgaver hører ikke hjemme på broen under navigering!"*

*"Den administrative delen av jobben tar mye av tankevirksomheten og det kan derfor hende at en sitter og tenker på dette i stede for det som burde være hovedoppgaven, nemlig sikker seilas."*

- Forstyrrelser forårsaket av "støy" fra epost og telefoner (både fra rederiet, kunder og privat)
- Mangler kontor, kontorarbeid må gjøres på broa, og at da noen ganger under seilas
- Unødvendig kontorarbeid tar for mye tid, også under seilas.
- Ligge- og vedlikeholdstiden er for kort, noe som gjør at administrativt arbeid må utføres under seilas
- Bruk av ny mobilteknologi (smarttelefoner) på bro fører til forstyrrelser

#### **Tiltaksforslag for å bedre arbeidsmiljøet på bro (fra 9 personer):**

- Ikke ha kontor-PC på bro
- Slippe å drive opplysningsvirksomhet til kunder under seilas
- Flere administrative oppgaver kan gjøres av landansatte.
  - For eksempel "gjøre de utallige rettelser og korrigeringer og tilføyinger i kvalitetssikringssystemet"
  - Billettering kan også foretas fra land eller på nett, kun kontrollfunksjonen utført ombord. Registrering av passasjerer på reise over 20 nautiske mil foretas av passasjerer selv til en fast taleboks på avreisested og som automatisk blir slettet etter for eksempel 24 timer. Bare rederiledelse har tilgang til disse opplysninger
- Forbud mot bruk av privat teknologi som har tilgang til internett, under overfart eller generelt på bro

### **3.5 Eksterne effektivitetskrav**

22 hurtigbåtansatte har skrevet kommentarer som kan relateres til krav om effektivitet som kan gå utover sikkerheten. Kommentarene handler om sikkerhetsorientering hos rederi (6 personer), tidspress (12 personer) og myndighetenes praksis (5 personer).

#### **Noen hovedtrekk i fritekstsvar om eksterne effektivitetskrav**

*"Den største sikkerhetsutfordringen vår, er tid, bemanning og økonomi. Disse tingene er ofte vanskelige å kombinere i henhold til gjeldende instruks, og det er lett å bryte gjeldende instruks for å eksempelvis spare tid under anløp, som igjen fører til at vi bruker mindre drivstoff osv. Så lenge noen vil tjene mest mulig penger på det vi driver med, så vil vi til en viss grad tvinges til å bryte noen regler i et forsøk på å tilfredsstillere rederiledelsen. På dette feltet kan vi forbedre oss mye."*

- Hjelp og støtte av rederiet til å etterfølge prosedyrene  
*"[Når båt og ruteplan ikke går sammen] Dette førte til stress med å holde igjen busser, passasjerer som ringte og lurte når vi kom. Dette førte til stor fart til og ifra kai, som er en stor fare for båt, mannskap og passasjerer. [...] Mener at Sjøfartsdirektoratet har mye å gjøre med rutetabeller for at båtene får nok terminaltid. De er ikke gøy å være sent ute."*
- Tidspress som følge av vanskelig navigering (høy fart i trange farvann med vanskelig trafikkbilde) og ruteplan som ikke tar hensyn til dette
  - Samtlige 12 personer ønsker seg lavere fart, mer motorkraft eller større buffere i ruteplanen, med lengre kaiopphold, bedre tid til vedlikehold og hvile.

*"Dagens "anbudsregime" som TOTALT ekskluderer fokus på sikker drift av fartøy, funksjonalitet og ikke minst behovet som finnes i den aktuelle ruten, ettersom de eneste kriterier som synes å ligge til grunn er miljø, lave utslipp/forbruk og økonomi."*

- Anbudsprosesser gir nedbemanning som er en fare for sikkerheten
- Sjøfartsdirektoratet som godkjennende organ gjør for lite for å ta vare på sikkerheten i anbudsrundene

#### **Tiltaksforslag knyttet til effektivitetskrav (fra 34 personer):**

- Rederiet bør oppmuntre og støtte kapteiner til å følge sikkerhetsprosedyrene
  - Følge opp de som prøver å få til holdningsendring
- HMS-arbeider som reiser rundt på båtene (lære fra seg for eksempel risikoanalyse og bruk av verneutstyr)
- Medarbeidersamtale med rederi
- Sørge for at budsjetter ikke setter en stopper for at sikkerhetsdetaljer og tiltak gjennomføres
- *"En viktig faktor for å få ned ulykkesstatistikken er å få samsvar mellom tider i rutetabellen og fart på båtene"*
- Nok terminaltid – inkludert tid til vedlikehold
- Sjøfartsdirektoratet må fokusere på *sikkerhetsrelaterte* forhold ved tilsyn
- Flere kontroller:

- Strengere kontroll om fartøy går under værforhold de ikke skulle ha vært ute i
- Oftere rusmiddelkontroll (promille)
- Sparekniven må kastes over rekka når nye båter skal bygges
- Ikke gi rederiene mulighet til å redusere bemanningen (sikkerhetsbemanning).
- Anbud:
  - Få bort Sjøfartsdirektoratet som godkjennende organ.
  - Gi rederiene tilstrekkelig med midler til å skaffe optimalt utstyr

### 3.6 Etterlevelse av prosedyrer og retningslinjer

Det var 22 personer som kommenterte spørsmålet "Hvis du unnlater å følge prosedyrer, hva kan være årsakene til det?". I tillegg har 140 personer kommentert på "om det er noe som kan hindre deg fra å rapportere en uønsket hendelse?", der 95 sier «nei».

#### Noen hovedtrekk i fritekstsvaret om etterlevelse av prosedyrer og retningslinjer:

- Prosedyrene følges ikke fordi de ikke er tilpasset situasjonen, de passer ikke eget fartøy, drift eller arbeidsoppgaver (åtte personer)
- Situasjoner som oppstår raskt gjør at prosedyrene må fravikes fordi det ikke er tid til å følge prosedyrene (sju personer): *"Ved [utrykning] er det tut og kjør, skulle hatt prosedyrer for slike turer som samsvarer med forventningene av slike turer."*
- Lokale praksiser styrer hvilke regler som skal følges (fire personer)
- Bruker heller sunn fornuft og vurderer selv hvordan en bør handle (tre personer)

#### Noen hovedtrekk i fritekstsvaret om manglende rapportering av hendelser:

- Av de 95 som skriver at ikke noe kan hindre dem fra å rapportere hendelsen, er mange opptatt av at de har rett til å rapportere, og at det er alle klar over i dag. I tillegg er det noen som legger til at egen stolthet eller forholdet til andre kan komme i veien, men at dette må legges til side.

*"Det kommer an på hvilken hendelse, om jeg anser at hendelsen ikke er av en alvorlig karakter, som eventuelt kan utsette noen for skade eller død, så vil jeg ikke kalle det en uønsket hendelse, men bare noe som*

*skjer fra tid til annen, og da må man takle situasjonen slik erfaringen tilsier."*

- Egen vurdering av hendelsen avgjør om de rapporterer alvorlighetsgraden eller læring for andre) (4 personer)
- Kaptein og andre om bord mener det ikke er nødvendig, eller ikke ønsker, at det skal rapporteres (ni personer): *"Eg kjenner tilfeller der kaptein har irettesatt mannskap som har levert avviksrapport/uønsket hendelse."*
- Frykt for at rapportering vil skade karriere, eller at hendelsen bagatelliseres bort av ledelsen (åtte personer)
- Rapporterer ikke fordi det fører til mye (papir)arbeid og produserer enda flere prosedyrer (seks personer)
- 8 personer forteller at de kan la seg stoppe fordi de ikke ønsker å skape problemer for kolleger eller kaptein (eller dem selv), eller sette dem i et dårlig lys. *"Det vil ofte bli konsekvenser ved å rapportere en hendelse som kan gå ut over det å være kollegial og da skapes misstemning som senere lager et dårlig forhold."*
  - Andre legger imidlertid vekt på at akkurat denne problemstillingen er sjelden
  - Tiltaksforslag for å sikre anonymitet ved rapportering: at rapporten kan gå innom flere ledd før den når rederiet

### **3.7 Ulemper med skift- og vaktordninger**

Det var 22 personer som kommenterte spørsmålet: «Hvis du ikke er fornøyd med vaktordningen du går nå: Hva skyldes det?». De fleste av disse omhandlet lengde og kvalitet på hviletiden, samt lengde på arbeidsperioden.

#### **Noen hovedtrekk i fritekstsvar om ulemper med skift- og vaktordninger**

*"Får ikke god hvile av å sitte i et passasjersele i tre timer."*

- Ikke fornøyd med av lengden og kvaliteten på hviletiden (11 utsagn)
  - Lokaltetene de får og sove på er ikke hensiktsmessige, både når det gjelder hybler på nattestid, og mulighetene for hvile i pauser på dagtid
- Ikke fornøyd med lengden på arbeidsperiodene (7 utsagn)





## 4. AVSLUTTENDE VURDERING

Flere sider ved sikkerheten på hurtigbåter vurderes positivt i undersøkelsen. Blant annet er totalvurderingen av sikkerheten høy blant både land- og sjøansatte. Et flertall opplever også at sikkerheten har førsteprioritet i eget rederi og at den blir godt ivaretatt på fartøyene. Arbeidsmiljøet og forholdet til kaptein/nærmeste ledelse vurderes også som godt av de fleste. Likevel peker undersøkelsen på flere områder som kan øke risikoen for ulykker og hvor behovet for tiltak bør vurderes nærmere.

Et sentralt forhold er at effektivitetskravene oppfattes som så høye at de i noen tilfeller kan gå på bekostning av sikkerheten. Eksempelvis oppgir opp mot halvparten at man av og til må bryte prosedyrene på grunn av rederiets krav til effektivitet og at det er for liten tid til vedlikehold og ettersyn av utstyr. En av tre oppgir også at de kan føle seg presset til å fortsette å jobbe, selv om sikkerheten kan være truet. Noen svar kan også tyde på at «avstanden» i psykologisk forstand mellom rederi- og fartøyansatte kan være stor – eksempelvis når 1 av 3 er enige i at rederiet ikke bryr seg om hvordan arbeidet utføres, så lenge det blir gjort. Dette kan være en indikasjon på et behov for en ytterligere tydeliggjøring fra rederiene om at sikkerheten alltid skal gå først og foran effektivitet.

Et annet viktig område er bemanning, der f. eks. halvparten er uenige i at man får mulighet til tilleggsbemanning dersom man har behov for dette. Den mest omtalte sikkerhetsutfordringen i fritekstsvarene er også knyttet til at det er for få besetningsmedlemmer og for lave krav til den kompetansen de skal besitte i noen posisjoner på bro og i maskinen. Det er også 43 % som er uenig i at sikkerhetsbemanningen er tilstrekkelig.

De administrative oppgavene ser også ut til å kunne gå ut over sikkerheten i noen tilfeller, f. eks. ved at navigatør, co-pilot eller utkikk blir opptatt med andre oppgaver under seiling. Et spørsmål kan være om landorganisasjonen kan avlaste fartøyet for noen av de administrative oppgavene. Dette kan frigjøre oppmerksomhet til sikkerhetsrelaterte oppgaver som navigering og vedlikehold, i tillegg til at det gir bedre muligheter for hvile.

Når det gjelder vurderingene av Sjøfartsdirektoratet, kan resultatene tyde på at det er behov for å ytterligere synliggjøre en del av virksomheten for næringen på bred front. Dette kan omhandle tema som tilbakemeldinger på innsendte ulykkesrapporter fra næringen, direktoratets kompetanse og det internasjonale arbeidet som gjøres. I tillegg opplever mange direktoratets regelverk som vanskelig tilgjengelig og komplisert.

I sikkerhetslitteraturen er tillit mellom aktørene i en bransje funnet å være viktig for å få gjennomført forbedringsarbeid og for å legge til rette for en «informert kultur» (Reason, 1997). Samarbeidsklimaet mellom aktørene i hurtigbåtnæringen synes på bakgrunn av denne undersøkelsen å være et grunnlag for forbedringsarbeid. Resultatene tyder på at det ligger godt til rette for å ta opp forhold som har betydning for sikkerheten med eget rederi og at man får støtte for å gjøre jobben skikkelig. Utfordringene synes mer å være knyttet til *rammebetingelsene* for bransjen, som bemanning, tid til vedlikehold og hvile, administrativ arbeidsfordeling mellom sjø og land, kompetansetilgang etc. Endringer i denne typen rammebetingelsene vil være et felles ansvar for både myndighetene og rederiene. Tiltak kan omfatte regelverksendringer, f. eks. knyttet til sikkerhetsbemanning, kompetansekrav og sikkerhetskrav i anbudprosesser, og også organisering av bemanning, prioriteringer og arbeidsfordeling mellom sjø og land. De konkrete tiltaksforslagene fra de ansatte (jfr. kapittel 3) vil være et naturlig utgangspunkt for det videre arbeidet.

Undersøkelsen identifiserer også flere tema som det kan være mulig å forske videre på, og som kan egne seg for et mer kvalitativt forskningsopplegg. Følgende tema peker seg ut:

- Anbudskonkurransen og sikkerhet - i hvilken grad ivaretas sikkerhetshensyn i anbudprosesser, f. eks. når det gjelder tilpasning av rutetider, tekniske spesifikasjoner og økonomiske hensyn?
- Arbeidsmiljø på broa - hvor utbredt og alvorlig er problemet med forstyrrelser og manglende konsentrasjon under navigering, hva skaper problemene og hvilke tiltak kan settes inn?
- Effektivitet og sikkerhet - hvilke rammer har hurtigbåtbesetninger for arbeid som støtter under sikkerhetsarbeidet, og hvilke tiltak og omprioriteringer kan gjøres for å bedre rammebetingelsene?
- Bemanning og sikkerhet – hva betyr dagens krav til og praksis rundt bemanning for sikkerheten på hurtigbåter, og hva er omfanget av sikkerhetskritiske hendelser som følger av praksisen?
- Regleverkstilpassing – identifisere og beskrive effekter av dagens regelverk som får følger for arbeid med sikkerheten i bransjen

## LITTERATUR

Bye, R. og T. Kongsvik (2002): Sikkerhet og arbeidsmiljø på fartøy i Statoils tjeneste. En kartlegging. Studio Apertura, NTNU

Cooper, M.D. og R.A. Phillips (2004): Exploratory analysis of the safety climate and safety behavior relationship. *Journal of Safety Research*, 35, 497-512.

Fenstad, J., T. Kongsvik, S. Antonsen og A. Solem (2006): Sikkerhet og arbeidsmiljø på Statoils servicefartøyer. Notat 2007: 5, Studio Apertura, NTNU Samfunnsforskning AS

Fenstad, J. (2008): Sikkerhets- og arbeidsmiljøundersøkelse for ansatte i fartøyvirksomheten 2008. Rapport 2009, Studio Apertura, NTNU Samfunnsforskning AS

Glendon, A.I. og N.A. Stanton (2000) Perspectives on safety culture. *Safety Science*, 34, 193-214.

Griffin, M.A. og A. Neal (2000): Perceptions of safety at work: A framework for linking safety climate to safety performance, knowledge, and motivation. *Journal of Occupational Health Psychology*, 5(3), 347-358.

Kongsvik, T. (2000): Alvorlige hendelser blant beredskaps- og forsyningsfartøy. En undersøkelse blant mannskap og offiserer. Studio Apertura, NTNU

Nærings- og handelsdepartementet (NHD) (2012): *Sjøfartsdirektoratet – Tildelingsbrev 2012*. Nettressurs: <http://www.sjofartsdir.no/om-direktoratet/presentasjon-av-direktoratet/tildelingsbrev-fra-nhd-og-md/> (sist besøkt 27.03.2012)

Pousette, A., S. Larsson og M. Törner (2008): Safety climate cross-validation, strength and prediction of safety behavior. *Safety Science*, 46, 398-404.

Ramstad, L.S., S. Antonsen og A.S Norland (2004): Sikkerhetskultur. Måling og analyse av sikkerhet og arbeidsmiljø på fartøy i Statoils tjeneste. Studio Apertura, NTNU Samfunnsforskning AS

Reason, J. (1997): *Managing the Risks of Organizational Accidents*. Farnham: Ashgate.

Skipssikkerhetsloven (2007): Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) 16.  
februar 2007 nr. 9. Nærings- og handelsdepartementet.

# SIKKERHETSUNDERSØKELSE FOR ANSATTE PÅ HURTIGBÅTER

## 2012



**Ditt bidrag er viktig!**



	Helt uenig 1	Noe uenig 2	Verken /eller 3	Noe enig 4	Helt enig 5	Vet ikke 6
9. Rederiet går på akkord med sikkerheten for å redusere kostnadene .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Det å følge sikkerhetsrutinene blir ikke belønnet i rederiet jeg tilhører .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Rederiet går på akkord med sikkerheten for å holde rutetidene .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Informasjonen fra rederiet angående sikkerhet er svært god .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Sikkerhetsbemanningen på fartøyet er tilstrekkelig .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Rederiet gir fartøyet muligheten for tilleggsbemanning ved behov .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### C. NÆRMESTE LEDELSE

**Hva er din vurdering av kapteinens rolle i forhold til sikkerheten?** NB: Er du selv kaptein, gjelder disse påstandene din nærmeste leder på land.

	Helt uenig 1	Noe uenig 2	Verken /eller 3	Noe enig 4	Helt enig 5	Vet ikke 6
1. Min kaptein går foran med et godt eksempel når det gjelder å ivareta egen og andres sikkerhet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Min kaptein setter pris på at de ansatte tar opp forhold som har betydning for sikkerheten.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Jeg er trygg på å få støtte fra min kaptein dersom jeg prioriterer sikkerhet i alle situasjoner.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### D. PROSEDYRER/RETNINGSLINJER

**Hvor uenig eller enig er du i disse påstandene?**

	Helt uenig 1	Noe uenig 2	Verken /eller 3	Noe enig 4	Helt enig 5	Vet ikke 6
1. Rederiets krav til effektivitet gjør at vi noen ganger må bryte prosedyrene ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. På mitt fartøy blir arbeidsoppgaver som kan medføre risiko alltid utført i henhold til prosedyrer .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Jeg synes det er vanskelig å vite hvilke prosedyrer som gjelder .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Prosedyrene er vanskelige å forstå/uklart formulert .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Prosedyrene om bord er for generelle og er ikke tilpasset fartøyet jeg jobber på.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Hvis du unnlater å følge prosedyrer, hva kan være årsakene til det?

NB: Kryss av for inntil tre alternativer! ⇨

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| 1. Jeg følger alltid prosedyrene.....                            | <input type="checkbox"/> |
| 2. Arbeidet går raskere unna.....                                | <input type="checkbox"/> |
| 3. Alle andre unnlater å følge prosedyrene .....                 | <input type="checkbox"/> |
| 4. Jeg blir presset til det fordi jeg har mye å gjøre .....      | <input type="checkbox"/> |
| 5. Prosedyrene stiller for detaljerte krav.....                  | <input type="checkbox"/> |
| 6. Jeg kjenner ikke til hva som er gjeldende prosedyrer .....    | <input type="checkbox"/> |
| 7. Prosedyrene/retningslinjene virker ikke etter sin hensikt ... | <input type="checkbox"/> |
| 8. Det er for mange prosedyrer .....                             | <input type="checkbox"/> |
| 9. Andre (hvilke?⇩) .....  | <input type="checkbox"/> |

Andre årsaker:⇩

### E. ARBEIDSPRAKSIS

**Hvor uenig eller enig er du i disse påstandene?**

	Helt uenig <sup>1</sup>	Noe uenig <sup>2</sup>	Verken /eller <sup>3</sup>	Noe enig <sup>4</sup>	Helt enig <sup>5</sup>	Vet ikke <sup>6</sup>
1. Det forekommer situasjoner hvor det er nødvendig å utsette seg for fare for å få jobben gjort .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Så lenge arbeidet blir gjort, bryr ikke rederiet seg noe med hvordan vi gjør arbeidet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Mine kolleger benytter alltid nødvendig verneutstyr.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Vi får tilstrekkelig tid til vedlikehold og ettersyn av utstyr om bord.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Sikkerheten på mitt fartøy er ivaretatt i anbudene .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Vi får alltid arbeidet gjennomført i tildelte timer, og overholder hviletidskravene.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Administrasjonsoppgaver går ikke ut over sikkerheten.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### F. SIKKER NAVIGERING

1. Er du en del av brovaktteamet?  Nei .....<sub>1</sub> ⇒ Hvis nei: Hopp direkte til avsnitt G («Risiko på jobben»).  
 Ja .....<sub>2</sub>

**I dette avsnittet bruker vi følgende definisjoner:**

**Ansvarshavende navigatør** er den som til enhver tid har ansvaret for sikker navigering, og har rollen som navigatør 1 på bro. Vedkommende er den som har ansvaret for å føre fartøyet og ta avgjørelser som er relevante for å sikre seilassen. Dette kan være kaptein eller overstyrmann, og det avklares dem imellom hvem som har dette ansvaret.

**Co-pilot** er den som overvåker seilassen og har rollen som navigatør 2 på bro. Vedkommende overvåker og sikrer at det navigatør 1 foretar seg er forenlig med sikker og trygg seilas, og kan også overta rollen til navigatør 1 på kort varsel dersom dette anses nødvendig for å sikre seilassen. Dette kan være kaptein eller overstyrmann, og det avklares dem imellom hvem som har dette ansvaret.

2. **Hvem består brovaktteamet vanligvis av?** Her kan du sette flere kryss!

1. Kaptein.....	<input type="checkbox"/>	3. Styrmann....	<input type="checkbox"/>	5. Maskinpasser ...	<input type="checkbox"/>	8. Andre.....	<input type="checkbox"/>
2. Overstyrmann..	<input type="checkbox"/>	4. Maskinist....	<input type="checkbox"/>	6. Matros .....	<input type="checkbox"/>	9. Kombinert stilling	<input type="checkbox"/>
				7. Lettmatros .....	<input type="checkbox"/>	(spesifiser↓)....	<input type="checkbox"/>

Spesifikasjon av kombinert stilling:

STORE BOKSTAVER, ett tegn pr. felt.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

**Hvor ofte skjer følgende?**

	Aldri <sup>1</sup>	Sjelden <sup>2</sup>	Av og til <sup>3</sup>	Ofte <sup>4</sup>	Alltid <sup>5</sup>	Vet ikke <sup>6</sup>
3. Jeg opplever forstyrrelser i form av alarmer, lyssignal, intercom, mobiltelefon, radioutstyr og liknende, som går utover navigeringen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Reflekser og lys fra skjermer og utstyr på bro gjør det vanskelig å navigere ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Vi bruker bekreftende kommunikasjon under seilas (at co-pilot gjentar det ansvarshavende navigatør sier) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Den som fungerer som co-pilot overvåker ansvarshavende navigatørs handlinger .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Ansvarshavende navigatør må utføre seilassen alene på bro.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



### Hvor uenig eller enig er du i disse påstandene?

- |   | Helt uenig<br>1          | Noe uenig<br>2           | Verken /eller<br>3       | Noe enig<br>4            | Helt enig<br>5           | Vet ikke<br>6            |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 8. Bemanningen på bro er vanligvis tilstrekkelig for sikker navigering.....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. Bekreftende kommunikasjon er en god metode for sikker navigering .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. Utstyret jeg trenger til sikker navigering er plassert på en god måte .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. Navigatørens roller og oppgaver er alltid avklart under overfart .....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. For å ivareta sikker seilas følger vi alltid seilasplanen .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. Den som fungerer som co-pilot/utkikk må ofte forlate plassen ved siden av fører for å gjøre andre oppgaver under seilas ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14. Øvelsene vi utfører på hurtigbåtkursene er relevant for arbeidet vi gjør på båten.....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15. Opplæring i bruk av nye navigasjonshjelpemidler er god .....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16. Hva er den største sikkerhetsutfordringen ved navigering av hurtigbåt? Om du har gjort deg tanker om dette, skriv her:⇩       |                          |                          |                          |                          |                          |                          |

### G. RISIKO PÅ JOBBEN

- |  | Svært sannsynlig<br>1    | Noe sannsynlig<br>2      | Verken /eller<br>3       | Lite sannsynlig<br>4     | Ikke sannsynlig<br>5     | Vet ikke<br>6            |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Hvor sannsynlig er det at <i>noen i mannskapet</i> blir utsatt for en ulykke på fartøyet der du jobber i løpet av <i>de neste 12 månedene</i> ? .....       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. Hvor sannsynlig er det at <i>du selv</i> vil bli utsatt for en ulykke på fartøyet der du jobber i løpet av <i>de neste 12 månedene</i> ? .....              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. Hvor sannsynlig er det at <i>noen av passasjerene</i> vil bli utsatt for en ulykke på fartøyet der du jobber i løpet av <i>de neste 12 månedene</i> ? ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### H. KOMPETANSE

#### Hvor uenig eller enig er du i disse påstandene?

- |  | Helt uenig<br>1          | Noe uenig<br>2           | Verken /eller<br>3       | Noe enig<br>4            | Helt enig<br>5           | Vet ikke<br>6            |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Hos oss får nyansatte tilstrekkelig opplæring for å kunne jobbe sikkert ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. Vi har tilstrekkelig tid til opplæring av ansatte om bord.....                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. Vi får alltid gjort de beredskapsøvelsene vi skal / er pålagt.....            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### I. ARBEIDSMILJØ

#### Hvor uenig eller enig er du i disse påstandene?

- |  | Helt uenig<br>1          | Noe uenig<br>2           | Verken /eller<br>3       | Noe enig<br>4            | Helt enig<br>5           | Vet ikke<br>6            |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Jeg trives godt i jobben min .....                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. Sammenlignet med andre rederier er mitt rederi en god arbeidsgiver..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

## J. RAPPORTERING

### Hvor ofte skjer følgende?

- |  | Aldri<br>1               | Sjelden<br>2             | Av og<br>til<br>3        | Ofte<br>4                | Alltid<br>5              | Vet<br>ikke<br>6         |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Blir mindre ulykker rapportert skriftlig?.....                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. Blir nestenulykker eller tilløp til ulykker rapportert skriftlig? ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### Hvor uenig eller enig er du i disse påstandene?

- |  | Helt<br>uenig<br>1       | Noe<br>uenig<br>2        | Verken<br>/eller<br>3    | Noe<br>enig<br>4         | Helt<br>enig<br>5        | Vet<br>ikke<br>6         |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 3. Vi får gode tilbakemeldinger fra rederiet på forhold vi rapporterer .....                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. Vi har behov for å få tilbakemeldinger fra Sjøfartsdirektoratet på ulykkesrapporter som vi sender inn ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

5. Anta at du ble involvert i en uønsket hendelse. Er det noe som kan hindre deg fra å rapportere hendelsen? ↴

## K. SØVN OG HVILE

### Hvor uenig eller enig er du i disse påstandene?

- |  | Helt<br>uenig<br>1       | Noe<br>uenig<br>2        | Verken<br>/eller<br>3    | Noe<br>enig<br>4         | Helt<br>enig<br>5        | Vet<br>ikke<br>6         |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Jeg får tilstrekkelig søvn og hvile i min arbeidsperiode.....             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. Jeg føler meg uthvilt når jeg er ferdig med hviletiden .....              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. Det er passe lengde på hvile- og arbeidstid.....                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. Forholdene er lagt godt til rette for hvile når jeg ikke er på vakt ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

6. Er du fornøyd, eller er du ikke fornøyd med vaktordningen du går nå? ⇔

Er fornøyd med vaktordningen.....  1  
Er ikke fornøyd med vaktordningen.....  2

7. Hvis du *ikke* er fornøyd med vaktordningen du går nå: hva skyldes det? ↴

## L. OM SJØFARTSDIREKTORATET

### Hvor uenig eller enig er du i disse påstandene?

- |  | Helt<br>uenig<br>1       | Noe<br>uenig<br>2        | Verken<br>/eller<br>3    | Noe<br>enig<br>4         | Helt<br>enig<br>5        | Vet<br>ikke<br>6         |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Ansatte i Sjøfartsdirektoratet har tilstrekkelig teknisk kompetanse .....                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. Ansatte i Sjøfartsdirektoratet har tilstrekkelig maritim kompetanse .....                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. Hurtigbåtrederiene får lik behandling av Sjøfartsdirektoratet hvis de bryter regelverket..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Husk: Bare ett kryss på hvert spørsmål.

	Helt uenig 1	Noe uenig 2	Verken /eller 3	Noe enig 4	Helt enig 5	Vet ikke 6
4. Sjøfartsdirektoratets tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår er godt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Sjøfartsdirektoratet gjør en god jobb med å motivere næringen til å ta ansvar for sikkerheten selv .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Sjøfartsdirektoratets regelverk er lett forståelig .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Sjøfartsdirektoratets regelverk er vanskelig å finne frem i .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Sjøfartsdirektoratet klarer å påvirke det internasjonale regelverket etter Norges ønsker .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## M. SAMLET VURDERING OG FORSLAG TIL NYE SIKKERHETSTILTAK

### 1. Alt i alt, hvordan vil du vurdere sikkerheten i din arbeidssituasjon?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  
Svært dårlig  Svært bra

### 2. Har du forslag til nye sikkerhetstiltak? I så fall, vennligst skriv her: ↓

## Vedlegg 2: Respondenter (demografiske data)

Tabellene viser hvordan ansatte på hurtigbåter, og landansatte fordeler seg på bakgrunnsvariablene i skjemaet.

Tabell med oversikt over fordeling på bakgrunnsvariabler for sjøansatte:

Bakgrunnsvariabel	Frekvens (Antall n=)	Prosent
<b>Stilling/arbeidsområde</b>	n=258	
Kaptein	96	37,2
Overstyrmann	34	13,2
Styrmann	2	,8
Maskinist	47	18,2
Maskinpasser	29	11,2
Matros	27	10,5
Lettmatros	11	4,3
Forpleining/ Kafeteriadrift	8	3,1
Opplæringsstilling	--	--
Annet	4	1,6
<b>Fartøyets primære funksjon</b>	n=258	
Ordinær rutedrift	218	84,5
Ambulanse	18	7,0
Charter	16	6,2
Andre operasjoner	2	,8
Ordinær rutedrift og charter	4	1,6
<b>Fartøyets lengde</b>	n=253	
Under 24 meter	82	32,4
Over 24 meter	171	67,6
<b>Alder</b> (kontinuerlig skala, her inndelt i kategorier)	n=240, $\bar{x}$ =45,6	
Under 31 år	29	12,1
31-40 år	51	21,3
41-50 år	66	27,5
51-60 år	75	31,3
Over 60 år	19	7,9
<b>Type skiftordning i vanlig operasjon</b>	n=234	
Dagskift	17	7,3
Ukeskift	190	81,2
Annen	27	11,5
<b>Antall år med arbeid på hurtigbåt?</b>	n=258	
Under ett år	13	5,0
Fra ett opp til 3 år	37	14,3
Fra 3 opp til 10 år	98	38,0
Over 10 år	110	42,6

<b>Utsatt for skader som skyldtes arbeidsulykke, og som medførte sykefravær utover ulykkesdagen</b> (de siste 12 måneder)	n=257		
Nei		249	96,9
Ja		8	3,1
<b>Vært involvert i en situasjon om bord som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke</b> (de siste 12 måneder)	n=257		
Nei		191	74,3
Ja		66	25,7
Tabell med oversikt over fordeling på bakgrunnsvariabler for landansatte:			
Bakgrunnsvariabel	Frekvens (Antall n=)		Prosent
<b>Stilling/arbeidsområde</b> (åpent tekstfelt i undersøkelsen, her kategorisert i grupper)	n=48		
Ledelse		9	18,8
HMS/Kvalitet		4	8,3
Bemanning/HR		9	18,8
Økonomi		5	10,4
Driftsavdeling/Teknisk <sup>1</sup>		19	39,6
Kontoradministrasjon		2	4,2
<b>Alder</b> (kontinuerlig skala i skjema, her inndelt i kategorier)	n=51		
Under 31 år		5	9,8
31-40 år		15	29,4
41-50 år		15	29,4
51-60 år		11	21,6
Over 60 år		5	9,8
<b>Antall år i rederiet</b>	n=51		
Under ett år		3	5,9
Fra 1 opp til 3 år		8	15,7
Fra 3 opp til 10 år		13	25,5
Over 10 år		27	52,9
<b>Erfaring fra arbeid på hurtigbåt</b>	n=50		
Ingen erfaring fra hurtigbåt		24	48,0
Under ett år		3	6,0
Fra 1 opp til 3 år		4	8,0
Over 3 år		19	38,0

<sup>1</sup> Driftsavdeling/teknisk er en samlekategori med stort spenn i stillingstitler som blant annet inkluderer teknisk sjef/ledere, driftssjef/driftsledere, teknisk inspektører og driftsinspektører





ISBN 978-82-7570-314-7 (trykk)  
ISBN 978-82-7570-315-4 (web)

Dragvoll Allé 38 B  
7491 Trondheim  
Norway

Tel: 73 59 63 00  
Web: [www.samforsk.no](http://www.samforsk.no)

 NTNU  
Samfunnsforskning AS

