

Langsiktig sikkerhetsarbeid gir resultater

I hele ti år har Studio Apertura samarbeidet med Statoil for å bedre sikkerheten på deres servicefartøy. Nå kommer resultatene.

Det er gjennomført undersøkelser, arrangert diskusjonsforum og gitt innspill til beslutningstakere. I 2009 intervjuet vi fartøy- og rederiansatte om tre tema – kapteinsrollen, spot-fartøy og vaktordninger.

- Mange har forventninger til kapteinen, og få kapteiner synes de klarer å håndtere alt som forventes av dem, sier forskerne ved Studio Apertura ved NTNU Samfunnsforskning.

- Noen forventninger er også motstridende: Mannskapet mener at kap-

teinen alltid skal tale deres sak, mens rederiet ser kapteinen som sin forlengede arm.

Erfarne kapteiner virker best rustet til å løse rollekonfliktene, selv om også de kan prøve å unngå roller de finner vanskelige.

Funnene viser at vanlige strategier for å håndtere mange forventninger og rollekonflikter er sammensatte.

-Utelate noen oppgaver fordi det er for mange, unngå en rolle man mener ikke "passer", gjennomføre alle rollene,

Anniken Solem, Kristine Vedal Størkersen og Jørn Fenstad
Studio Apertura/NTNU Samfunnsforskning

men med ironisk distanse og bare velge én rolle og rendyrke den, forklarer forskerne ved Studio Apertura

Nedprioritering av roller kan resultere i utallige forhold som påvirker sikkerheten, for eksempel uklare beslutninger, manglende respekt fra underordnede, problemer med å påvirke løpende risikovurderinger, styrmenn som ikke kan ta over ansvaret.

- Det er derfor nødvendig med bevisstgjøring av og kompetanseheving rundt de mange rollene en så viktig

person som kapteinen må håndtere, forklarer forskerne i Trondheim.

Mer kontakt på kort kontrakt

Oljeselskapene inkluderer fartøy på fast kontrakt i sikkerhetsarbeidet, men har ikke samme mulighet med fartøy på spotmarkedet. Korte kontrakter får konsekvenser for sikkerhetsrelatert kommunikasjon mellom oljeselskap og fartøyansatte:

- På tross av oppfordringer fra oljeselskap rapporterer spotbåtmannskap sjeldnere nestenhendelser og småskader, blant annet fordi de opplever å ikke få respons på rapportene
- Underrapportering kan forekomme fordi spotbåtmannskap er opptatt av sitt fartøys omdømme. Omdømme-



HARDT VÆR: Kapteinenes mange roller og ansvarsområder kan føre til at noen oppgaver blir prioritert mens andre blir nedprioritert.

FOTO: KÅRE GAARD/SOLSTAD OFFSHORE ASA



SPOTSIKKERHET: Oljeselskapene inkluderer fartøy på fast kontrakt i sikkerhetsarbeidet, slik er det ikke med spotmarkedet. Det kan få konsekvenser for sikkerhetsarbeidet på fartøy i spotmarkedet.

FOTO: KÅRE GAARD/SOLSTAD OFFSHORE ASA



IKKE RAPPORTERT: Funnene viser at fartøy som er i spotmarkedet rapporterer nestenhendelser og småskader i mindre omfang enn fartøy som går på lang kontrakt.

FOTO: KÅRE GAARD/SOLSTAD OFFSHORE ASA

fokuset kan også få betydning for sikkerheten når de som utfører oppgaver kjøpt og greit får det beste ryktet.

-God dialog med fartøyansatte øker oljeselskapets innflytelse på sikkerhetsarbeid ombord. Eksisterende møteplasser, som riggflytt- og lastemøter, bør derfor tilrettelegges for sikkerhetsdialog. I tillegg bør alt mannskap inviteres til oljeselskapenes sikkerhetsprogram, forklarer forskerne.

Vanskelige vaktordninger

Fatigue er et problem blant seilende, og søvnmønsteret ved tradisjonelle tovaktordninger har fått mye av skylden for dette. Noen mener at 8-8-4-4-vakter

bedrer søvnrytme, konsentrasjon og sikkerhet, og Statoil fikk i 2009 en del servicefartøy til å prøve ut dette. Vår evaluering viser at 8-8-4-4-vakter kan bedre sikkerheten så lenge vaktene er tilpasset fartøyets drift og personell. Dette innebærer at ved overgang til 8-8-4-4-vakter må mannskapet samlet

- se behov for ny vaktordning
- organisere vakttider, mattider o.l. etter fartøyets oppgaver og seilingstider
- gjøre stadige forbedringer

I tillegg må rederi og oljeselskap gi mannskapet handlingsrom, f.eks. ved grundig informasjon om andre fartøyansattes erfaringer med forskjellige tilpasninger.

Kunnskap som kan gi bedre fartøysikkerhet

Undersøkelsen om kapteinsrollen, spotfartøy og vaktordninger er oppsummert i konkrete tiltaksforslag til Statoil. Temaene er også diskutert på Kapteinforum (se undersak).

- Sikkerhetsarbeid må være fremme i bevisstheten hele tiden, og for å oppnå resultat trenger kapteinene både støtte fra rederiet og møteplasser hvor de kan møtes ansikt til ansikt, avslutter forskerne ved Studio Apertura ved NTNU Samfunnsforskning. □

Les mer på:

www.ntnusamfunnsforskning.no/bedrefartøysikkerhet

Oppfordrer til nært samarbeid mellom kapteiner og oljeselskap

- Sikkerhetsarbeid har likheter med husarbeid; man ser betydningen av det først når det ikke blir gjort.

Det sier Trond Kongsvik. Han har jobbet med kapteinsrollen for Studio Apertura ved NTNU Samfunnsforskning. Kongsvik jordnære sammenligning er også konklusjonen fra det årlige Kap-

teinformum, en årlig møteplass hvor kapteiner på servicefartøy og Statoil-ansatte har diskutert sikkerhets-spørsmål. Forumet ble etablert i 2001 og mye har skjedd på disse ni årene.

Trond Kongsvik
Studio Apertura/NTNU Samfunnsforskning

Utgangspunktet var en svært negativ sikkerhetsutvikling rundt 2000, med økning i både personskader og kollisjoner mellom fartøy og installasjoner. Statoil-ledelsen ba Studio Apertura om å organisere samlinger der involverte i logistikkjeden fikk snakke sammen om hva som kunne bedre situasjonen. De første årene var preget av høy temperatur og klare meldinger fra de seilende. Resultatet var mange gode tiltaksforslag, og en stor del ble satt ut i live. Både antall personskader og kollisjoner gikk i løpet av to år drastisk ned.

I de senere år har Kapteinforum vært preget av godt samarbeid for å bedre sikkerheten, og sikkerhetsresultatene holder seg stabilt gode.

-Tilbakemeldingen fra kapteinene er også entydig, sier Kongsvik.

- Kapteinforum bør bestå som en arena hvor man sammen fjerner hybelkaniner som truer sikkerheten. □



JAVEL, KAPTEIN: Studio Apertura ved NTNU i Trondheim viser at behovet for et eget kapteinforum er nødvendig og ønskelig.

FOTO: KRISTEN FAGRELAND (SOFF ASA)



HUSK

SJØSIKKERHETSKONFERANSEN 2010

22. - 23. september

Tre temaer i fokus:

- Feiringen av sjømannens år
- Bemanningsutfordringer
- Ulykker på fiskefartøy

Delta på Sjøsikkerhetskonferansen! Det er en viktig møteplass for alle som er opptatt av sikkerhet til sjøs. På året konferanse vil du blant annet møte disse foredragsholderne:



Rikke Lind,
Statssekretær NHD



Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør



Hans Sande,
Sjøoffisersforbundet



Pellegrino Riccardi
Pellegrino Consulting



Sjur Dagestad
NTNU



Sturla Henriksen
Rederiforbundet