

Randi Ann Fagerholt, Trond Kongsvik
og Kristine Vedal Størkersen

Sikkerhet i fraktefarten

En spørreskjemaundersøkelse

Studio Apertura, NTNU Samfunnsforskning AS

 NTNU Samfunnsforskning AS Avdeling: Studio Apertura Postadresse: 7491 Trondheim Besøksadresse: Loholt Allé 38B, Telefon: 73 59 63 00 Telefaks: 73 59 62 24 E-post: kontakt@samfunn.ntnu.no		RAPPORT	
		TITTEL Sikkerhet i fraktefarten. En spørreskjemaundersøkelse	
		FORFATTER(E) Randi Ann Fagerholt, Trond Kongsvik og Kristine Vedal Størkersen	
		OPPDRAGSGIVER(E) Norges Forskningsråd	
RAPPORT NR.	GRADERING	OPPDRAGSGIVERS REF.	
	Åpen	TRANSIKK	
ISBN 978-82-7570-365-9		PROSJEKTNR. 2276	ANTALL SIDER OG BILAG 38 + 40
PRIS (eksl. porto og ekspedisjonsomkostninger)		PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.) Trond Kongsvik	KVALITETSSIKRET AV (NAVN, SIGN.) Anniken Solem
DATO 24. 03.2014	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.)		
Se eget avsnitt.			
STIKKORD	Sikkerhet; Fraktefartøy; Sikkerhetskultur; Regulering		

Forord

Denne rapporten er en del av et prosjekt finansiert av Norges Forskningsråd og deres program innen transportsikkerhet, TRANSIKK. Rapporten gjengir en undersøkelse som er rettet mot ansatte i fraktesfartøysrederier og deres vurderinger av ulike forhold som har betydning for sikkerheten på egne fartøyer.

I starten av arbeidet med undersøkelsen har vi hatt kontakt med Fraktesfartøyenes Rederiforening som har bidratt med råd. Vi ønsker særlig å takke de som har deltatt i undersøkelsen og som har tatt seg tid til å besvare spørreskjemaet.

Vi håper rapporten kan gi innspill til vurderinger og prioriteringer i sikkerhetsarbeidet blant fraktesfartøyer. Vi vil ta initiativ til å drøfte resultatene med ulike aktører i bransjen.

Trondheim, den 24. mars 2014

Trond Kongsvik
Prosjektleder

Innhold

Forord	iii
Sammendrag	vii
1 Innledning.....	1
1.1 Bakgrunn for undersøkelsen	1
1.2 Hva vet vi om sikkerhet i fraktefarten?	1
1.3 Gjennomføring av undersøkelsen	3
1.3.1 Om utvalget	4
2 Resultater	9
2.1 Risiko i arbeidet	9
Kort oppsummering	12
2.2 Effektivitet og sikkerhet	13
Kort oppsummering	15
2.3 ISM-koden	16
Kort oppsummering	19
2.4 Rapportering.....	20
Kort oppsummering	21
2.5 Navigeringspraksis.....	21
Kort oppsummering	25
2.6 Søvn og hvile.....	26
Kort oppsummering	28
2.7 Vurderinger av Sjøfartsdirektoratet	28
Kort oppsummering	30
2.8 Forslag til nye sikkerhetstiltak	30
3 Avsluttende oppsummering og vurdering.....	34
4 Referanser	37
5 Vedlegg	39

Vedlegg 1: Spørreskjema

Vedlegg 2: Frekvensfordeling for alle variabler

Sammendrag

Denne rapporten tar for seg sikkerhet i fraktefarten. Rapporten bygger på resultater fra en spørreskjemaundersøkelse gjennomført i Forskningsrådsprosjektet RES-CUE. Målsettingen for undersøkelsen var å kartlegge forhold som er av betydning for sikkerheten til sjøs, og gjennom dette beskrive sikkerhetskulturen i bransjen, samt gi innspill til forbedringer av sikkerheten i fraktefarten.

Spørreskjemaet ble besvart av 55 respondenter som enten arbeidet i besetningen om bord på et fraktefartøy eller som landansatt, og svarprosenten for undersøkelsen var på 59 prosent.

Flere sider ved sikkerheten på fraktefartøyene vurderes positivt i undersøkelsen. Generelt vurderer man sikkerheten som svært god, og spesielt forhåndsregler i forhold til sikkerhet er godt ivaretatt hos rederiene som har deltatt i undersøkelsen. Likevel vurderer respondentene det som sannsynlig at det vil skje personska-der om bord det neste året. ISM-koden virker å være godt etablert på rederiene, og sikkerheten vurderes å ha blitt bedret etter innføringen av koden. Likevel kommer det særlig frem at sikkerhetsstyringssystemet er krevende, da spesielt med tanke på mengden «papirarbeid» som systemet krever. Med tanke på rapportering viser undersøkelsen at en stor mengde hendelser som burde ha blitt rapportert i praksis ikke blir det. Videre ser det ut til at effektivitetskrav kan se ut til å bidra til prosedyrebrudd, men at de aller fleste har tilstrekkelige ressurser til å kunne gjennomføre sikkerhetsrelaterte aktiviteter. De fleste oppgir også at kravene til søvn og hvile blir overholdt. I forbindelse med arbeidsforholdene på bro tyder resultatene på at regelverket ofte blir brutt, siden det kan se ut til at navigatører ofte er alene på bro. Brovaktsalarm virker å bli brukt hyppig, mens færre oppgir å anvende utkikk på bro. Til slutt var vurderingene av Sjøfartsdirektoratet i stor grad nøytrale, noe som kan tyde på at det er et behov for en økt synliggjøring av deler av virksomheten for fraktefarten.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for undersøkelsen

RESCUE er et prosjekt innen Forskningsrådets TRANSIKK-program og har som formål å studere hvordan sikkerhetskulturer på ulike organisasjons- og samfunnsmessige nivåer påvirker transportsikkerheten. I prosjektet ønsker vi både å beskrive sikkerhetskulturer og samtidig kunne innhente kunnskap for å forbedre sikkerheten innen sektoren. I tillegg legges det vekt på rollen som myndigheter og tilsynsorganer har i forhold til påvirkning av sikkerheten på bedriftsnivå.

Fraktefarten er en av transportformene som er inkludert som case i prosjektet. Sikkerheten i fraktefarten belyses på forskjellige måter i prosjektet. Det er tidligere gjennomført en bred intervjuundersøkelse. I denne rapporten presenteres resultater fra en spørreskjemaundersøkelse, hvor hovedsiktemålet har vært å kartlegge ulike eksterne og interne forhold som kan ha betydning for sikkerheten. Tema som berøres i denne forbindelsen er effektivitetskrav, ISM-koden og sikkerhetsstyring, Sjøfartsdirektoratets arbeid, navigeringspraksis og skift-/vaktordninger.

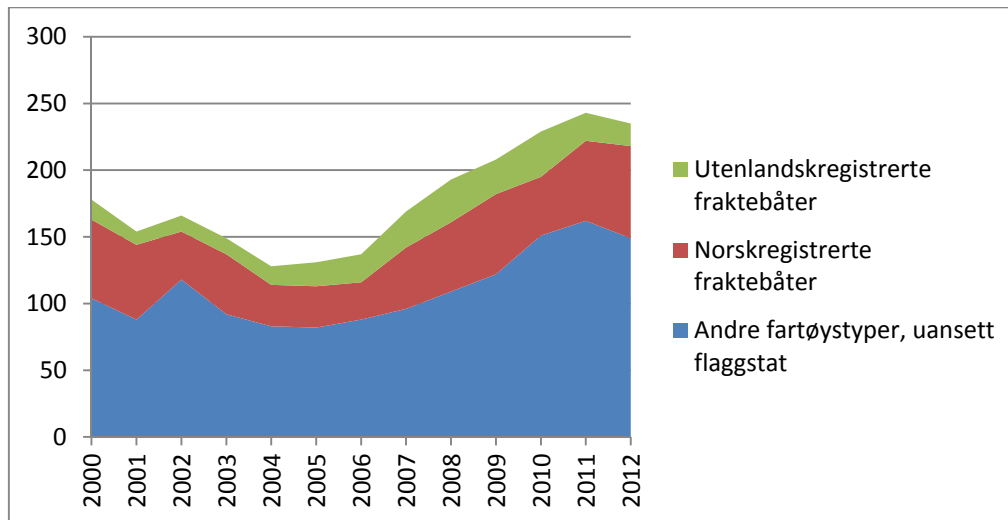
1.2 Hva vet vi om sikkerhet i fraktefarten?

Den tradisjonelle fraktefarten i Norge innebærer transport av stykkgoods, bulk og andre varer mellom norske havner. Det er mange ulike typer fraktefartøy, gjerne kategorisert etter hva de transporterer. Eksempler er stykkgodsfartøy, konteinerfartøy, fôrbåter, sandbåter, oljetankere, kjemikalietankere, "roro"-skip og fryseskip. Fraktefartøy er altså en lite homogen båttype som gjennomfører ulike oppdrag, men som likevel har noen fellesnevner: En stor andel av nærkystfraktefartøyene drives av mindre rederier, med et mannskap på tre-fem per skift, og forholder seg til ulike oppdragsgivere (Størkersen et al., 2011).

Mannskapet består gjerne av navigatør, maskinist/ maskinpasser, matroser/dekkspersonell, og en kokk eller kokekyndig matros. I tillegg brukes lærlinger og kadetter. På norske båter er hvert mannskap vanligvis på havet i tre-fem uker, og hjemme like lenge før neste arbeidsperiode. Her er det mest vanlig med norsk mannskap, som har fast ansettelse og som får lønn også i friperioden.

De største farene knyttet til fraktebåtoperasjonene er kollisjoner, berøringer, kant-ringer og grunnstøtinger, noe som med en samlebetegnelse kalles skipsulykker.

Figur 1 fremstiller skipsulykkene i norske farvann fra 2000 til 2012, basert på Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase (Sjøfartsdirektoratet 2014).



Figur 1: Antall skipsulykker i norske farvann 2000-2012, fordelt på frakteskibe og andre fartøystyper

Figur 1 viser at det generelt har blitt stadig flere skipsulykker de siste åra. Fra 2000 til 2012 økte årlige antall skipsulykker i norske farvann fra 178 til 235, altså med 24 prosent, med en særlig økning etter 2004.

Frakteskibet står for en relativt stor andel av skipsulykkene. Andre fartøystyper er blant annet passasjerskip, fiskeskibet og spesialskibet. Frakteskibet sto for 38 % av alle skipsulykkene i norske farvann i 2000-2012. Frakteskibe står også for 43 % av grunnstøtingene.

Både skipsulykker generelt, og grunnstøtinger spesielt, gikk opp i perioden 2000-2012. Forholdet mellom frakteskibet og andre fartøystyper holder seg ganske stabilt, bortsett fra at andelen frakteskibet – og særlig utenlandske frakteskibet – gikk opp noen år på slutten av 2010-tallet. Økningen i antall skipsulykker, og perioden med særlig mange ulykker med utenlandske fartøyer – kan tenkes å reflektere endringer i skipstrafikken på grunn av markedsendringer e.l., men dette har man ikke gode data på.

1.3 Gjennomføring av undersøkelsen

Spørreskjemaundersøkelsen ble gjennomført i perioden november-januar 2013/2014 og var rettet mot et utvalg ansatte på fraktefartøy på NOR-registrerte fartøy.

Utvalget av rederier ble gjort på bakgrunn av hvorvidt fartøyene hadde medlemskap i Fraktefartøyenes Rederiforening. På nettsidene til Fraktefartøyenes Rederiforening ligger en liste over kontaktinformasjon til deres medlemmer, med informasjon om blant annet rederi, kontaktperson og fartøyer. Denne listen ble brukt som utgangspunkt for utvalget. Alle rederi med NOR-registrerte fartøy ble inkludert i utvalget, og oppgitt kontaktperson for rederiet i listen ble kontaktet. I utvalget er det variasjon i fartøystype og størrelse (tonnasje/lengde/besetning).

For å få en så høy svarprosent som mulig ble spørreundersøkelsen både utsendt via e-post og post. I første runde ble spørreundersøkelsen sendt via e-post med en link til en elektronisk utgave av undersøkelsen til samtlige rederier med NOR-registrerte fartøy. Senere ble spørreundersøkelsen også sendt ut via post til rederier som ikke hadde besvart webundersøkelsen. De som valgte å svare returnerte skjemaet i en ferdig frankert og adressert svarkonvolutt direkte til forskerne.

Spørreundersøkelsen på web ble utviklet i et web-basert program, Select Survey, og analysene av datamaterialet er gjort i programmet SPSS.

Tabell 1. Utvalg, antall svar og svarprosent

	Antall utsendte skjema	Antall returnert (feil adresse etc.)	Netto utvalg	Antall besvart (svarprosent)
Web	100 (100 %)	5 (5 %)	95	44
Post	69 (69 %)	1 (1 %)	68	11
Total	100 (100 %)	6 (6 %)	94	55 (59 %)

Blant de 100 rederiene som undersøkelsen omfattet, ble 6 utelatt fra utvalget på grunn av feil adresser etc. Av de resterende 94 rederiene, besvarte 55 undersøkelsen, enten via web eller papir, noe som gir en responsrate på 59 prosent. Dette betraktes som tilfredsstillende for denne typen spørreundersøkelser.

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 om å oppgi dette. Indirekte personidentifiserende informasjon ble skjult av forskerne som behandlet data.

I spørreundersøkelsen ble respondentene bedt om å ta stilling til ulike påstander om en rekke tema. De fleste spørsmålene i spørreskjemaet var påstander som respondentene skulle ta stilling til og vurdere ut fra en Likert-skala (f.eks. helt uenig - helt enig). I utarbeidelsen av skjemaet ble det tatt utgangspunkt i en tidligere gjennomført undersøkelse blant hurtigbåtansatte (Fenstad et al., 2012).

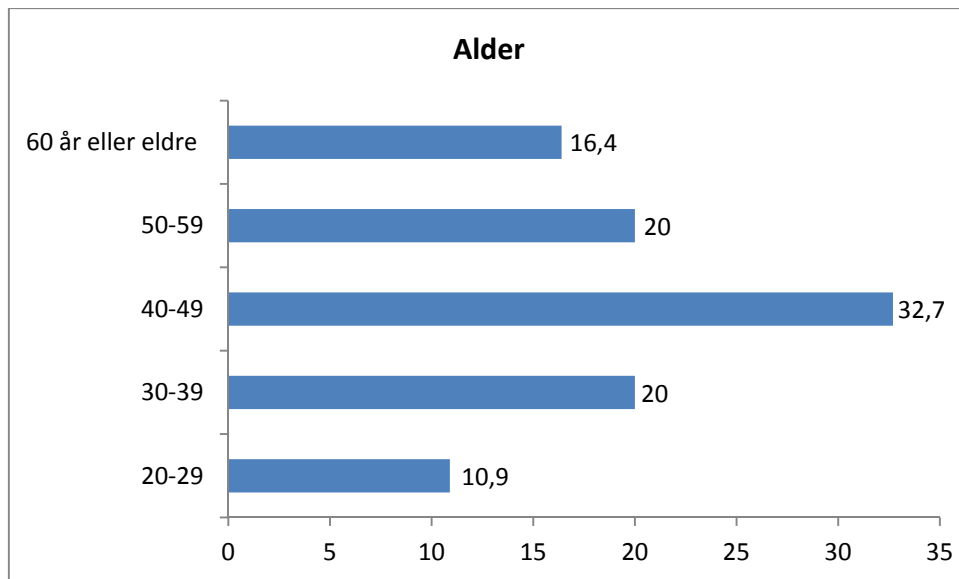
Spørreskjemaet var strukturert i følgende tema:

- Bakgrunnsinformasjon
- ISM-koden
- Effektivitetskrav
- Sjøfartsdirektoratet
- Risiko
- Prioritering av sikkerhet
- Arbeidspraksis
- Sikker navigering
- Rapportering
- Søvnmangel og hvile
- Helhetsvurdering av sikkerheten om bord

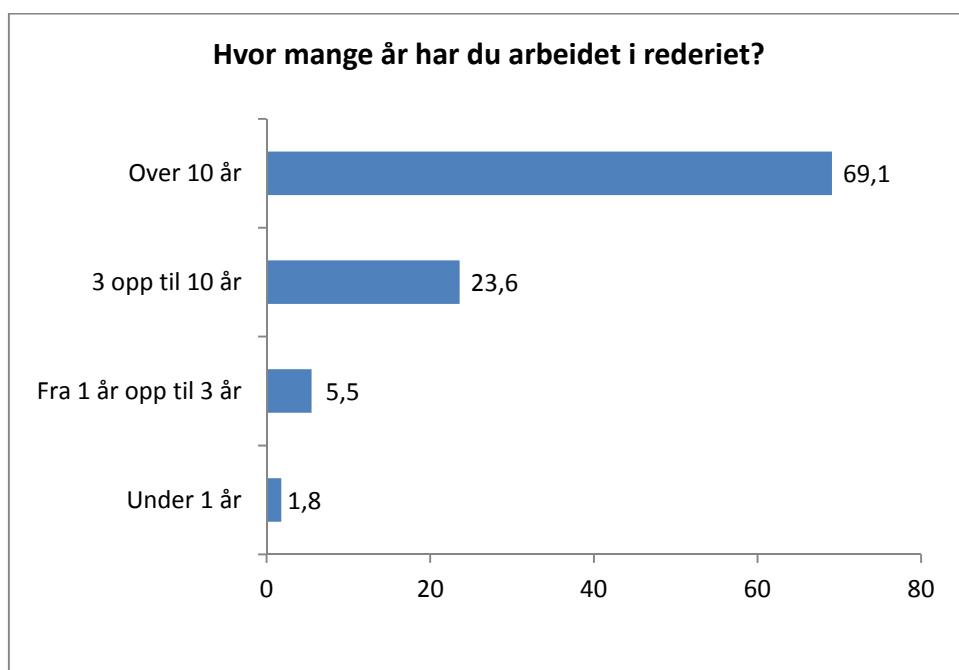
I tillegg inkluderte spørreskjemaet til slutt et åpent spørsmål hvor respondentene kunne skrive egne synspunkter om forslag til nye sikkerhetstiltak i fraktefarten. Spørreskjemaet gjengis i sin helhet i Vedlegg 1.

1.3.1 Om utvalget

I det videre gis det en beskrivelse av respondentene som deltok i undersøkelsen og hvordan de fordelte seg på ulike bakgrunnsvariabler; alder, ansiennitet, erfaring fra fraktefart og opplysninger om rederiet de tilhører.

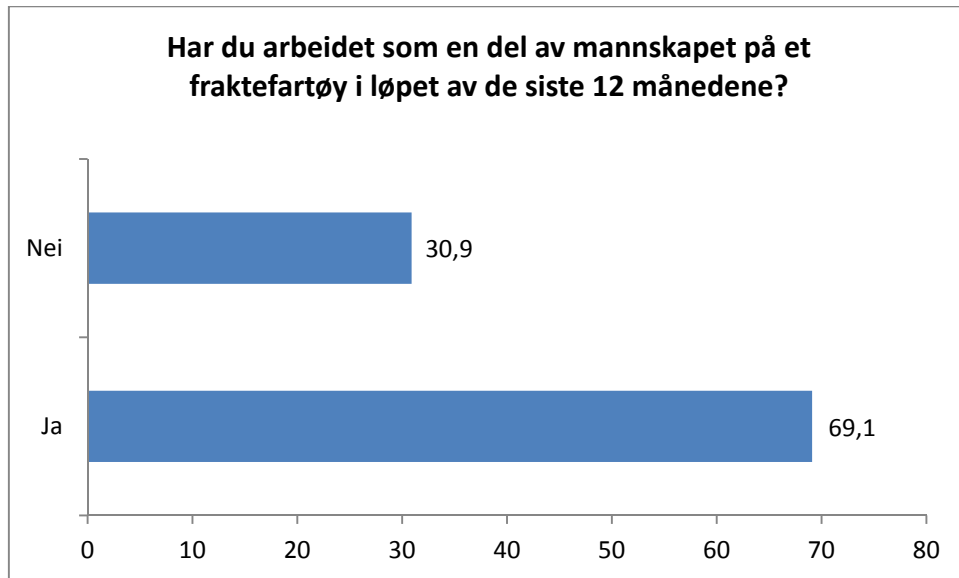


Figur 2: Fordeling på ulike aldersgrupper – prosent (n= 55)

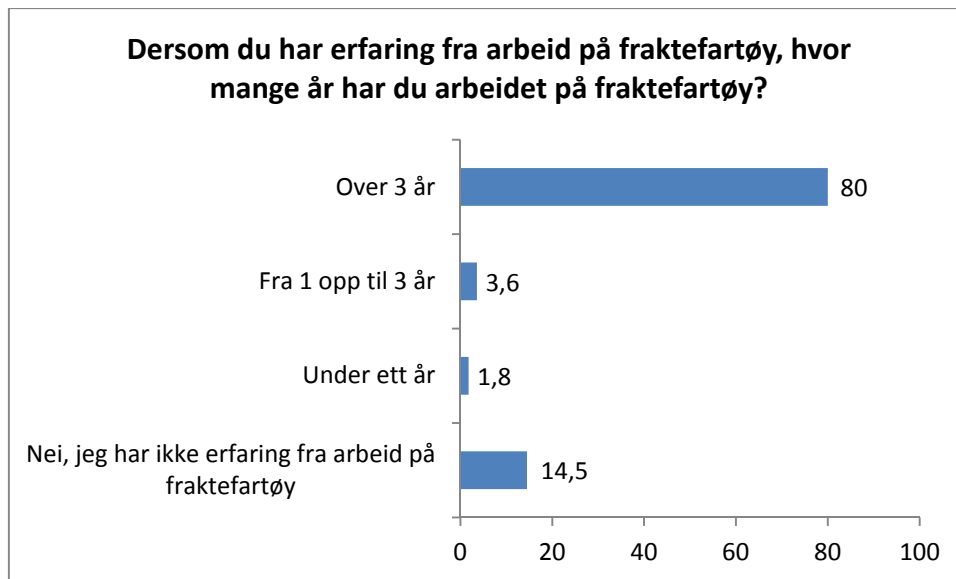


Figur 3: Ansiennitet i rederiet – prosent (n= 55)

Respondentene i utvalget fordeler seg relativt jevnt over de ulike alderskategorier, hvor flest befinner seg i aldersgruppen mellom 40 og 49 år. Nesten 70 prosent av utvalget har arbeidet i over 10 år for rederiet de er ansatt i til dags dato.



Figur 4: Erfaring som del av mannskapet på et fraktesfartøy i løpet av de siste 12 månedene – prosent (n= 55)



Figur 5: Fordeling år med erfaring på fraktesfartøy – prosent (n= 54)

Nesten 70 prosent av utvalget har arbeidet som del av mannskapet på fraktesfartøy i løpet av de siste 12 månedene, og blant disse har 80 prosent arbeidet på fraktesfartøy i over 3 år. Utvalget representerer altså i stor grad respondenter som har lang erfaring i bransjen, og som også har erfaring fra å arbeide som del av besetningen ute på fartøyene. 14,5 prosent har ingen erfaring med arbeid på fraktesfartøy i det hele tatt.

Tabell 2: Antall ansatte og fartøy i rederiene

		Prosent (n)	Gjennomsnitt
Hvor mange ansatte er det på deres fartøy (utenom landansatte)?	10 eller færre	35,8 % (19)	29,7
	11-20	24,5 % (13)	
	21-30	13,2 % (7)	
	31 eller flere	26,4 % (14)	
Hvor mange fartøy eies av rederiet deres?	1 fartøy	38,9 % (21)	3,7
	2 fartøy	24,1 % (13)	
	3-5 fartøy	14,8 % (8)	
	6 fartøy eller flere	22,2 % (12)	

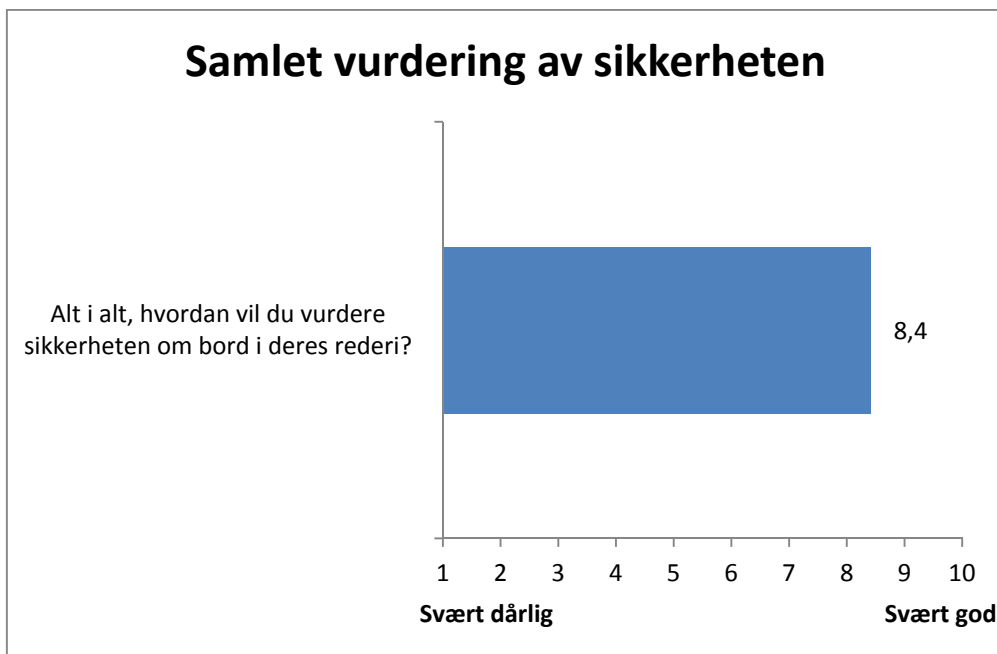
Gjennomsnittlig har rederiene omtrent 30 seilende ansatte, og i snitt eier rederiene 3,7 fartøy. Her er det likevel store variasjoner, og gjennomsnittet dras opp av store selskaper. 63 prosent oppgir at rederiet eier 1 eller 2 fartøyer, og 60 prosent av utvalget oppgir at de har 20 ansatte eller færre.

2 Resultater

I dette kapitlet blir resultater fra spørreundersøkelsen presentert og beskrevet. Resultatene presenteres i form av beskrivende data, gjennom frekvenser og gjennomsnitt. Noen valgte ikke å besvare enkelte av spørsmålene og disse er utelatt fra de fleste figurene. En fullstendig oversikt over svarfordelingene er gitt i Vedlegg 2.

2.1 Risiko i arbeidet

For å få en oversikt over hvilken risiko som oppleves om bord på fartøyene har vi spurt om hvordan de ansatte opplever sikkerheten, hvor stor sannsynlighet det er for ulykker i visse aktiviteter samt hyppigheten av faktiske ulykker det siste året.



Figur 6: Samlet vurdering av sikkerheten – gjennomsnitt (n=49)

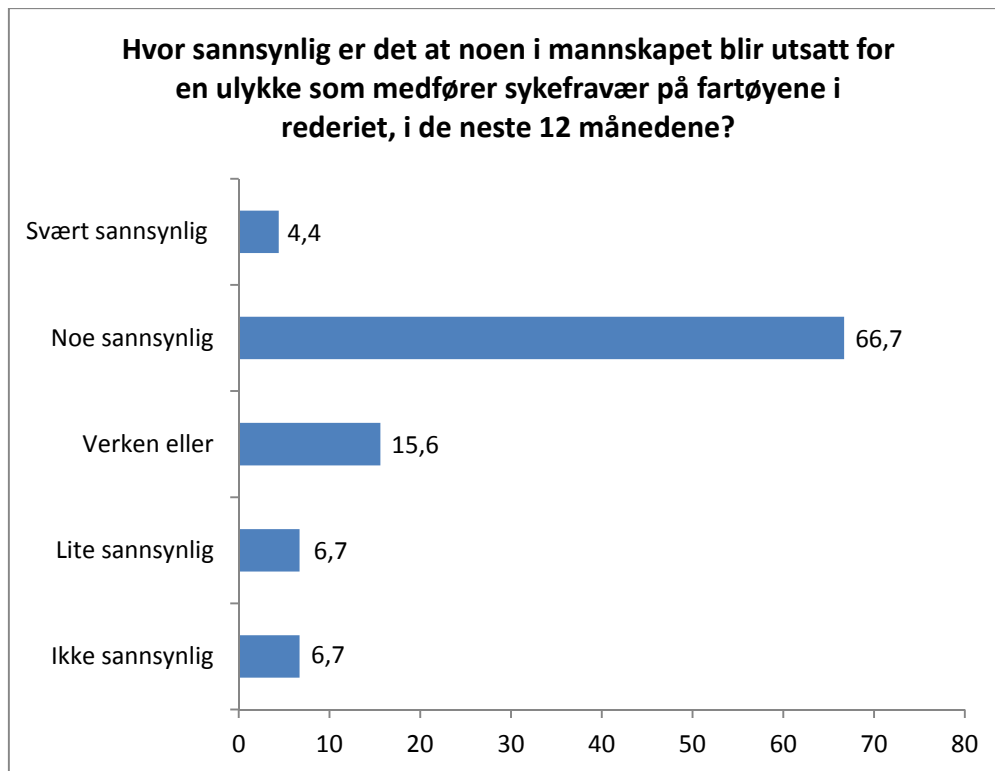
I spørreundersøkelsen ble respondentene bedt om å gi en helhetsvurdering av sikkerheten om bord på fartøyene i deres rederi. Samlet sett vurderer respondentene sikkerheten som meget god, med et gjennomsnitt på 8,4.

I figuren under fremstilles gjennomsnitt når det gjelder respondentenes vurderinger av utsagn som omhandler sannsynlighet for ulykker for en rekke aktiviteter om bord på fartøyene.



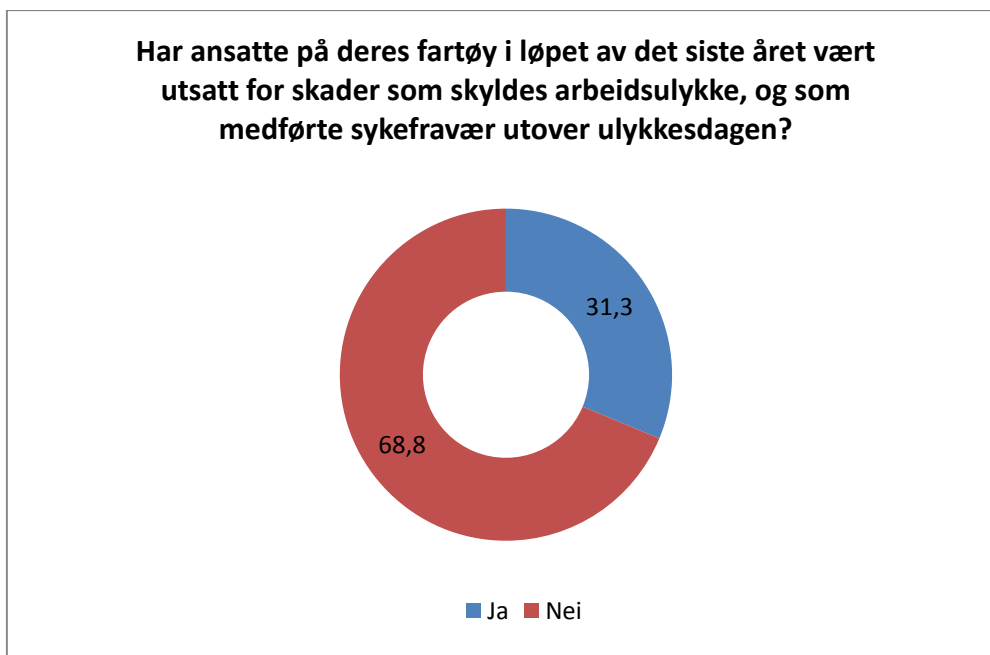
Figur 7: Vurdert sannsynlighet for ulykker i forbindelse med ulike aktiviteter (n= 46 - 47)

Som vist i figur 7 er lasting og lossing og arbeid på dekk tilknyttet størst risiko av aktivitetene som er listet opp. Likevel er disse gjennomsnittlig vurdert til 3 på skalaen, noe som tilsvarer kategorien «verken eller». De øvrige aktivitetene er vurdert til under 3 og mindre sannsynlighet. Arbeid på broen er vurdert som den aktiviteten tilknyttet aller minst sannsynlighet for ulykke med en verdi på 2,1.



Figur 8: Vurdert sannsynlighet for ulykker neste 12 måneder – prosent (n= 45)

Til tross for at det ikke ble vurdert særlig sannsynlighet for ulykker blant de ulike aktivitetene på forrige figur, viser figur 8 at 66,7 prosent av de ansatte mener det er *noe sannsynlig* at noen i besetningen blir utsatt for en ulykke som medfører sykefravær i løpet av det neste året. Kun 4,4 prosent mener det er *svært sannsynlig*, mot 6,7 prosent mener det er *helt usannsynlig* at en slik ulykke skal inntreffe.



Figur 9: Personskader med sykefravær siste år – prosent (n= 48)

Det er opp mot en tredjedel (31,3 prosent) som oppgir at en eller flere ansatte har blitt utsatt for skader som skyldes arbeidsulykke det siste året og som hadde medført sykefravær. De fleste av disse hadde hatt en personskade (19 prosent), mens de resterende hadde hatt to personskader.

Totalt oppga de deltakende rederiene å ha 2768 ansatte. Det totale antallet oppgitte personskader med fravær siste år var 20. Dette representerer 0,7 prosent av de ansatte.

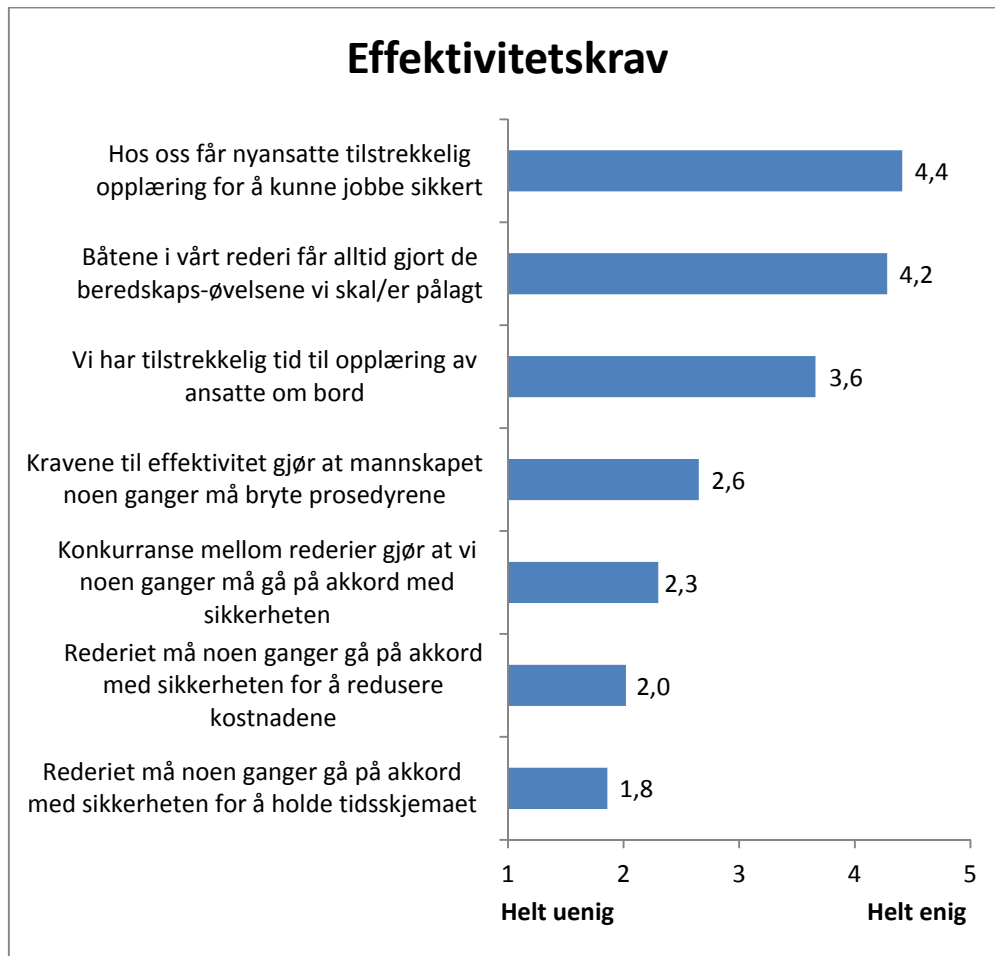
Kort oppsummering

- Sikkerheten ombord på egne fartøy vurderes generelt som meget god blant deltakerne i undersøkelsen
- Lasting/lossing og arbeid på dekk ble ansett som de mest ulykkesutsatte aktivitetene, selv om det ikke ble vurdert som særlig sannsynlig at de skulle medføre ulykker på egne fartøy
- Likevel anså 66 % at det var noe sannsynlig at noen blant mannskapene ville bli utsatt for fraværsskade de neste 12 månedene
- Det var også 31 % som oppga at en eller flere hadde blitt utsatt for fraværsskader det siste året. Totalt var det oppgitt 20 fraværsskader siste år.

Dette innebar at 0,7 % av de 2768 som jobbet i rederiene som var representert i undersøkelsen hadde blitt utsatt for personskade siste år.

2.2 Effektivitet og sikkerhet

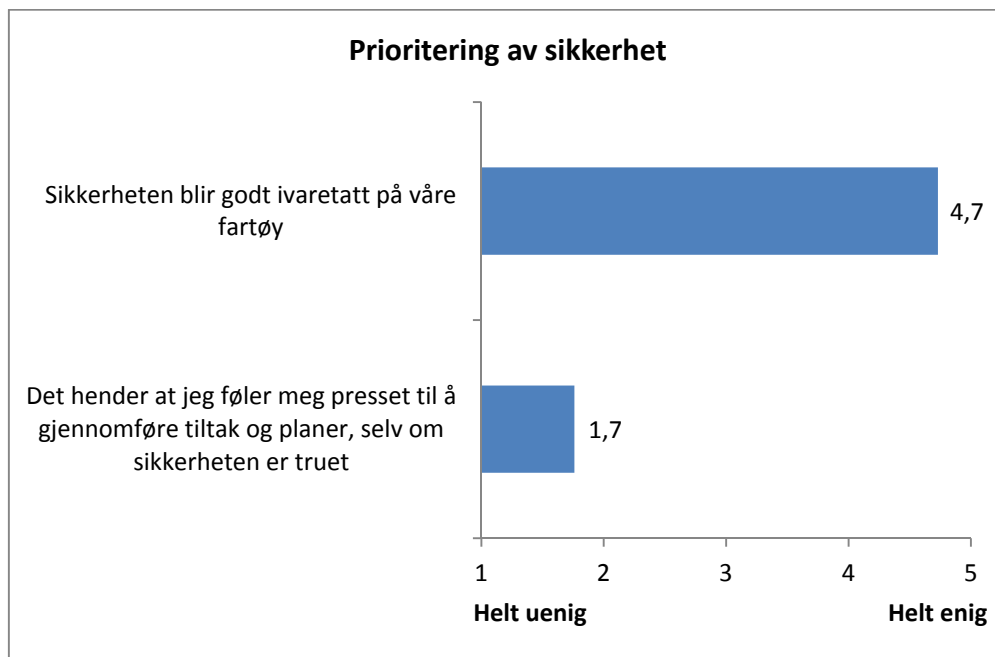
Krav til effektivitet kan tenkes å spille inn på tiden eller ressursene man har til å ivareta sikkerheten om bord på fartøyene. Vi har derfor inkludert en rekke spørsmål som omhandler forholdet mellom effektivitetskrav og sikkerhet.



Figur 10: Utsagn om effektivitetskrav - gjennomsnitt på en skala fra 1 (helt uenig) til 5 (helt enig) (n= 49)

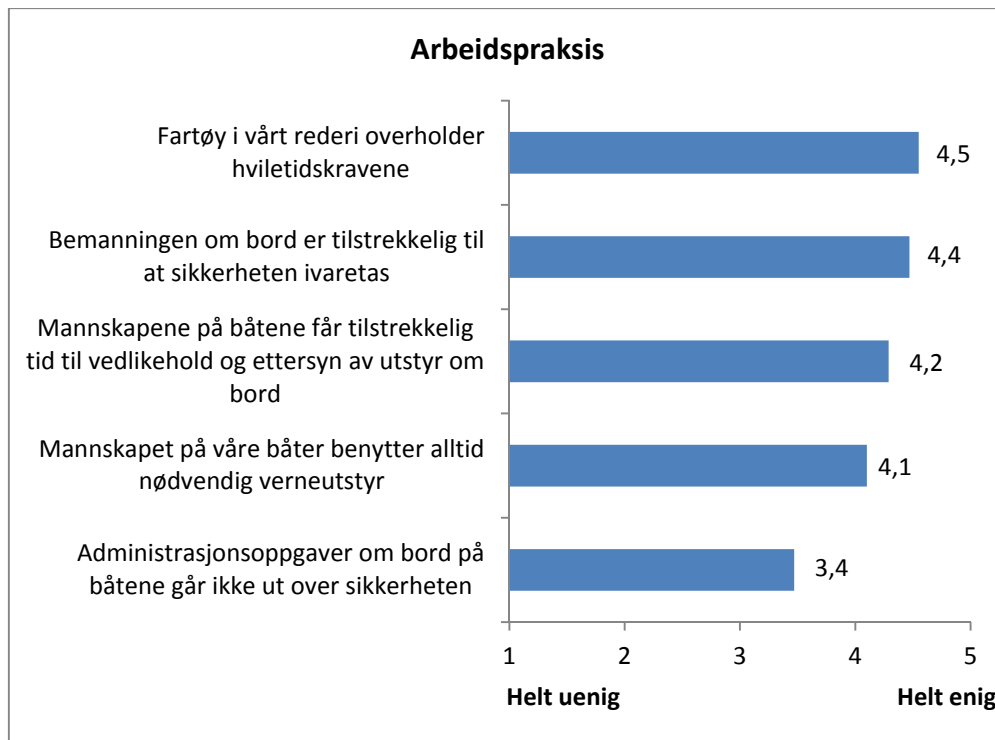
Figuren over viser at de fleste er enig i at det settes av tid til beredskapsøvelser og opplæring. På spørsmål om kravene til effektivitet gjør at besetningen må bryte

prosedyrene har respondentene gjennomsnittlig svart 2,6, noe som tilsvarer noe uenig eller verken/eller. Her kan det bemerkes at 32 prosent var *helt* eller *delvis enig* i utsagnet. Respondentene er gjennomsnittlig *noe uenig* i at rederiet de arbeider på må gå på akkord med sikkerheten for å redusere kostnadene eller på grunn av konkurranse mellom rederier.



Figur 11: Utsagn om prioritering av sikkerhet - gjennomsnitt på en skala fra 1 (helt uenig) til 5 (helt enig) (n=49)

De aller fleste er *helt enig* i at sikkerheten blir godt ivaretatt på fartøyene de arbeider på, med en gjennomsnittlig verdi på 4,7. Videre er de aller fleste også *uenig* i at de føler seg presset til å gjennomføre tiltak og planer til tross for at sikkerheten er truet.



Figur 12: **Utsagn om arbeidspraksis - gjennomsnitt på en skala fra 1 (helt uenig) til 5 (helt enig) (n= 48)**

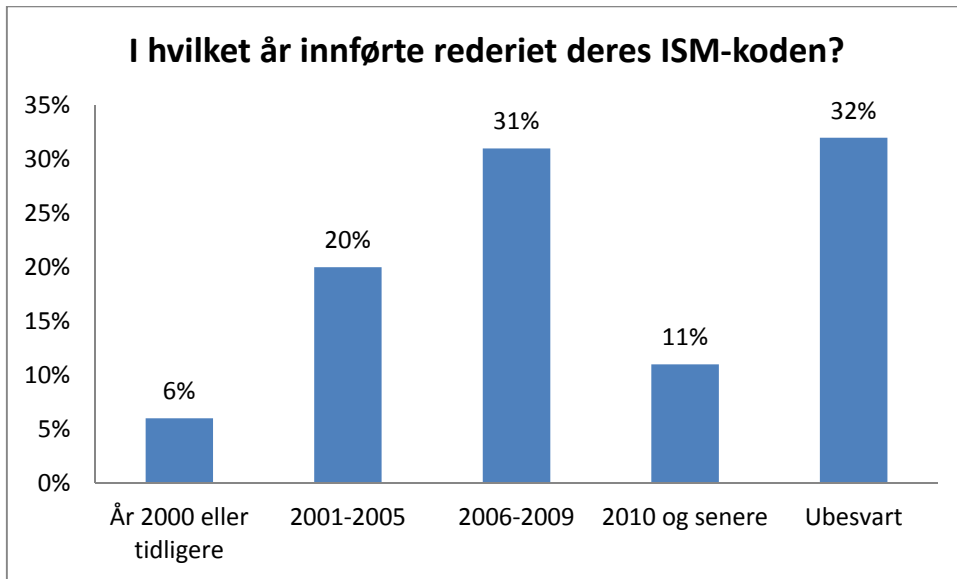
Respondentene svarer gjennomsnittlig mellom *enig* og *helt enig* på spørsmål om god arbeidspraksis, som overholdelse av hviletidskrav, tilstrekkelig bemanning, tid til vedlikehold og ettersyn og benyttelse av nødvendig verneutstyr. Spørsmålet om administrasjonsoppgaver *ikke* går ut over sikkerheten om bord på fartøyene svarer respondentene gjennomsnittlig noe lavere med en verdi på 3,5.

Kort oppsummering

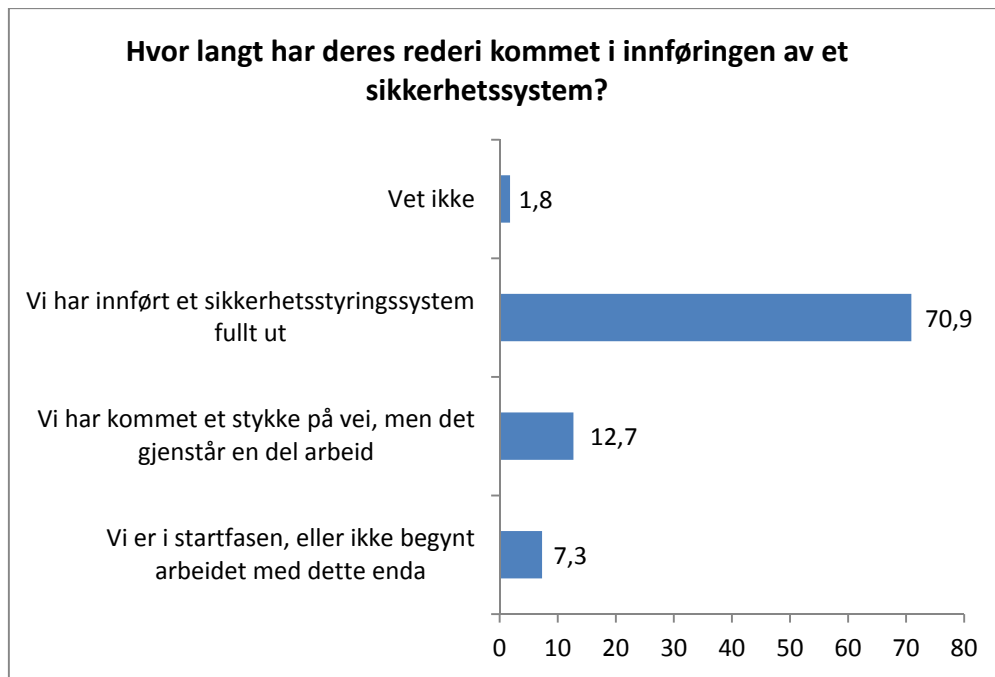
- Det var 32 % som var enige i at effektivitetskrav kunne føre til prosedyrebrudd, og også 25 % som mente at man ikke hadde tilstrekkelig tid til opplæring av nyansatte
- Likevel var det enighet om at fikk gjennomført pålagte beredskapsøvelser og at man ikke gikk på akkord med sikkerheten for å redusere kostnader
- Som gruppe mente man også at man overholdt hviletid, hadde tilstrekkelig bemanning og nok tid til vedlikehold

2.3 ISM-koden

Bakgrunnen for å innføre ISM-koden var et ønske om å bygge opp en bedre sikkerhetskultur innenfor skipsfarten og hensikten er å ivareta sikkerheten til sjøs, forhindre personskader og tap av menneskelig, samt unngå skader på miljøet. ISM-koden setter fokus på sikkerhet for både besetning om bord og for ansatte på land gjennom rutiner for kvalitetssikring. Vi har i spørreskjemaet spurt om hvordan fartøyene ligger an i forhold til innføring av ISM-koden og hvilke konsekvenser ISM-koden har hatt for sikkerheten om bord.

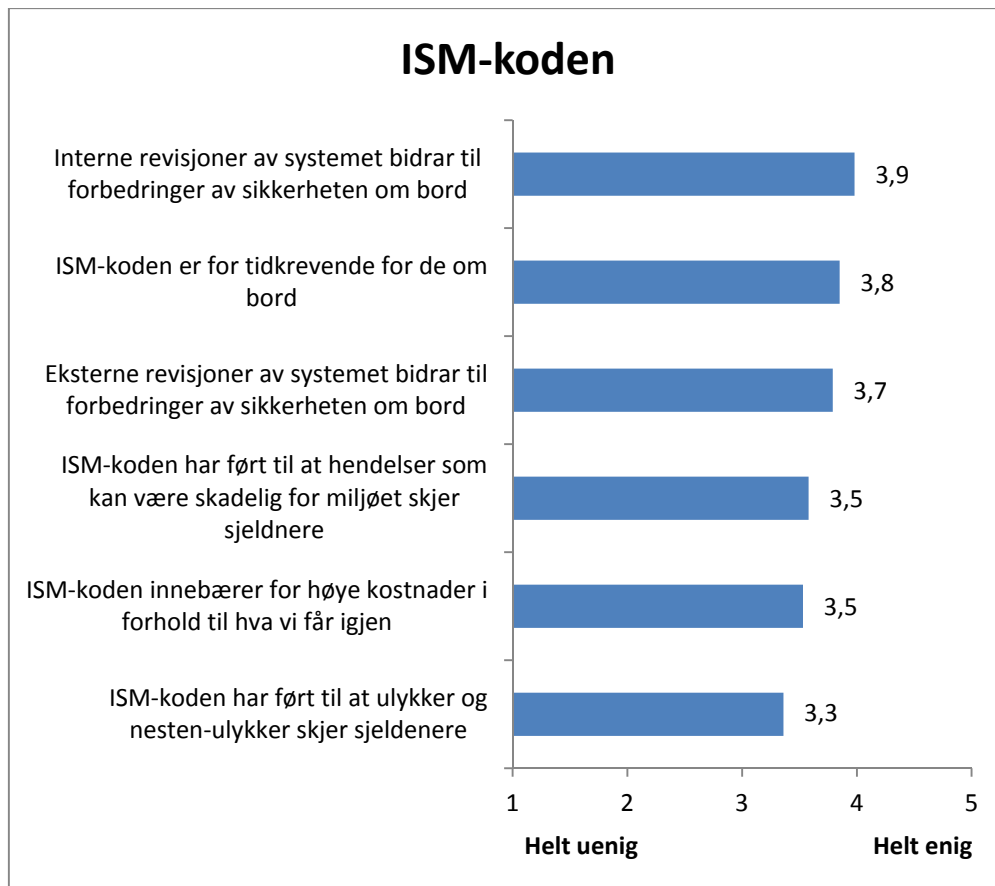


Figur 13: Tidspunkt for innføring av ISM-koden (n=54)



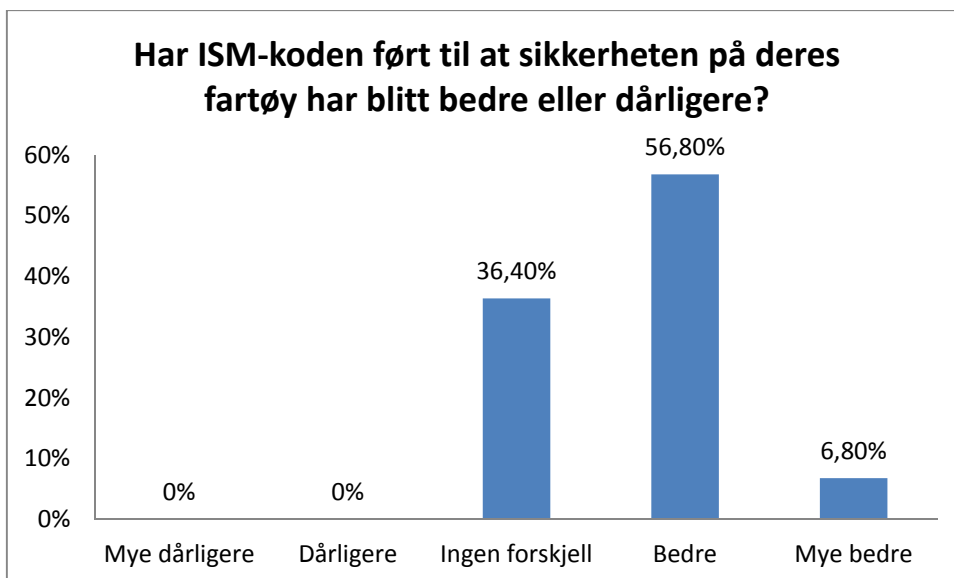
Figur 14: Status på innføring av sikkerhetsstyringssystem – prosent (n=50)

Gjennomsnittlig har fartøyene hatt ISM-koden i litt over åtte år. Videre svarer flesteparten av respondentene at de har innført et sikkerhetsstyringssystem fullt ut i rederiet hvor de arbeider. Det er imidlertid også til sammen 20 prosent som enten er i startfasen eller oppgir at det gjenstår en del arbeid med innføringen.



Figur 15: Utsagn om ISM-koden - gjennomsnitt på en skala fra 1 (helt uenig) til 5 (helt enig) (n=50)

Gjennomsnittlig er respondentene enig i at ISM-koden er for tidkrevende for de om bord, noe som også gjenspeiles i fritekst-spørsmålet for forbedringer av sikkerheten (se pkt. 2.8). Respondentene opplever likevel at særlig interne, men også eksterne revisjoner av systemet bidrar til forbedringer av sikkerheten om bord på fartøyene. Man er mer nøytrale når det gjelder utsagn om at ISM-koden har ført til færre uønskede hendelser, både miljøhendelser og ulykker/nesten-ulykker, selv om det er flere som er enige enn uenige i disse utsagnene.



Figur 16: Vurdering av sikkerheten etter innføring av ISM-koden – prosent (n=49)

Den totale vurderingen av ISM-koden viser at et flertall at respondentene vurderer at sikkerheten har blitt *bedre* etter innføringen, men også at en betydelig andel ikke opplever noen forskjell.

Kort oppsummering

- Et flertall hadde innført et sikkerhetsstyringssystem i tråd med ISM-koden fullt ut, men det var også 20 % som oppga at de var i startfasen eller at det gjensto en del arbeid
- Negative betraktninger rundt ISM-koden var særlig knyttet til kostnader; 56 % var enige i at systemet hadde for høye kostnader sett i forhold til hva man fikk igjen. Dessuten var det et flertall på 66 % som mente at systemet var for tidkrevende
- 49 % mente imidlertid at sikkerheten hadde blitt bedre som følge av ISM-koden, og at interne og eksterne revisjoner bidro til dette.

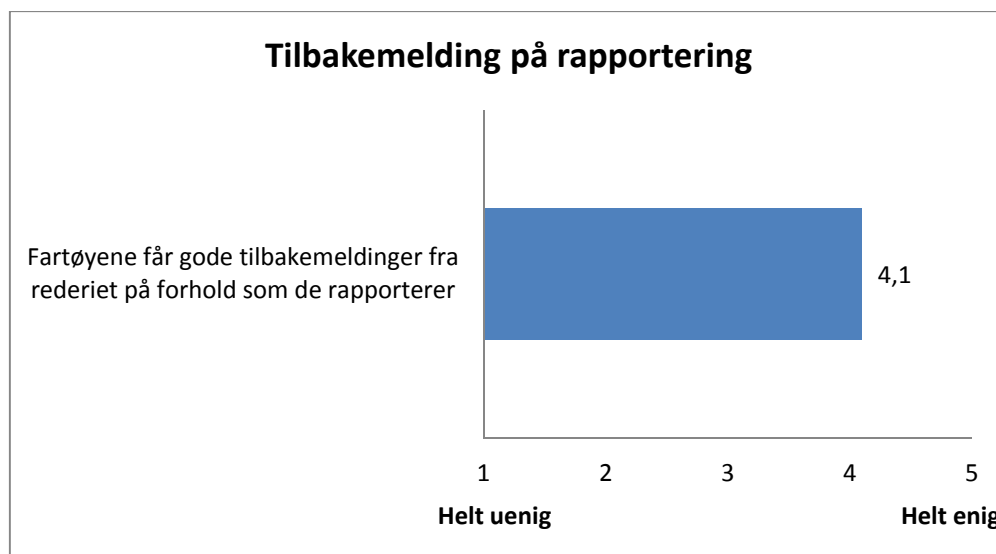
2.4 Rapportering

Det ble også spurt om praksis i forhold til rapportering av uønskede hendelser på fraktefartøylene. I tabellen under presenteres resultater knyttet til ulykker og nesten-ulykker.

Tabell 3: Rapportering av ulykker og neste-ulykker – frekvensfordeling (n= 32)

	Meget sjelden/aldri	Nokså sjelden	Av og til	Nokså ofte	Meget ofte/alltid
Blir ulykker på båtene rapportert skriftlig?	2,1 %	4,3 %	8,5 %	10,6 %	74,5 %
Blir nesten-ulykker eller tilløp til ulykker på båtene rapportert skriftlig?	4,3 %	10,6 %	31,9 %	21,3 %	31,9 %

Når det gjaldt rapporteringspraksis, ser det ut til at de fleste innrapporterer faktiske ulykker skriftlig (her oppgir 74,5 prosent at de alltid rapporterer), men tallet er noe lavere for nesten-ulykker (31,9 prosent oppgir at de alltid rapporterer nesten-ulykker).



Figur 17: Tilbakemelding på forhold som rapporteres – gjennomsnitt (n=38)

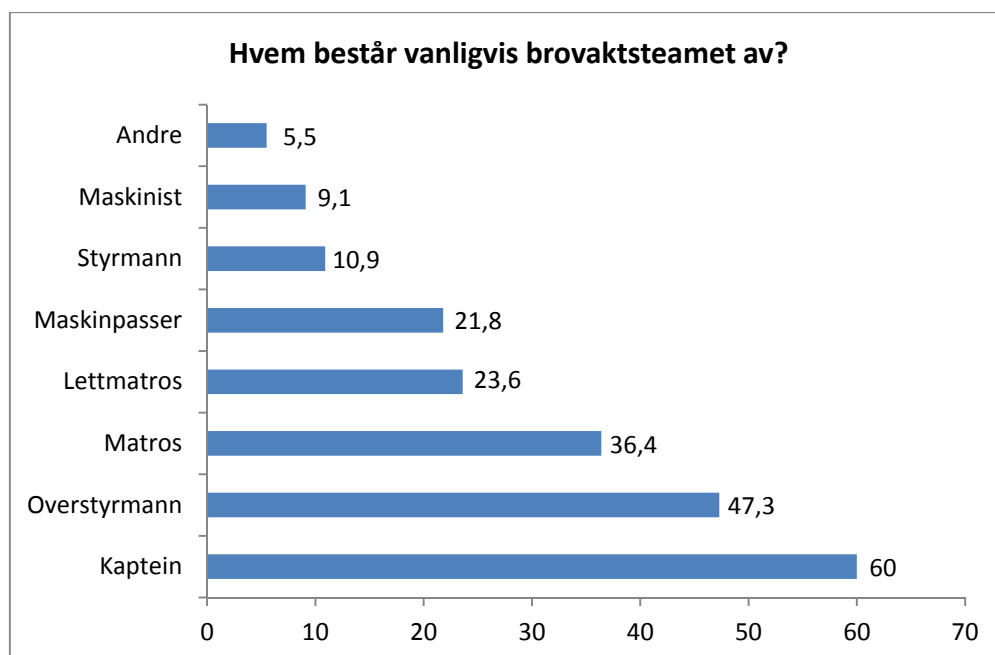
Gjennomsnittlig er respondentene enig i at fartøyene får gode tilbakemeldinger fra rederiet på forhold som de rapporterer. Det var kun 2 % som var uenig i utsagnet, mens 15 % stilte seg nøytrale til dette.

Kort oppsummering

- Resultatene tyder på at det er en del underrapportering av uønskede hendelser. De fleste rapporterte alltid faktiske ulykker (75 %), mens betydelig færre oppga at de alltid rapporterer nesten-ulykker (32 %).
- De fleste mente at fartøyene fikk gode tilbakemeldinger på forhold som de rapporterte.

2.5 Navigeringspraksis

Andelen respondenter i utvalget som har arbeidet som en del av brovaktsteamet de siste 12 månedene er 68,5 prosent. Disse ble bedt om å besvare en del spørsmål som omhandlet navigeringspraksis og forhold som kunne påvirke denne praksisen.



Figur 18: Sammensetning av brovaktsteamet – prosent (n=33)

På spørsmål om hvem brovaktstemaet vanligvis besto av kunne respondentene krysse av for flere stillingskategorier. Det var 40 prosent (22 respondenter) som ikke hadde besvart dette spørsmålet.

Blant de som svarte, var det ulike kombinasjoner av stillinger. Kapteinen var inkludert som en del brovaktsteamet hos alle, oftest i kombinasjon med overstyrmann og matros eller maskinpasser. Et brovaktsteam bestående av tre personer var mest vanlig (38 prosent), mens en mindre andel inkluderte fire personer (34 prosent). I den siste gruppen var både maskinpasser og matros en del av teamet, sammen med kaptein og overstyrmann/styrmann. Det var også noen som oppga at brovaktsteamet besto av to personer (28 prosent) – her var den mest vanlige kombinasjonen kaptein og overstyrmann.

Respondentene som hadde arbeidet som en del av brovaktsteamet det siste året ble også bedt om å ta stilling til utsagn som omhandlet praksis på bro. Fordelingen på ulike alternativ er framstilt i tabellen under.

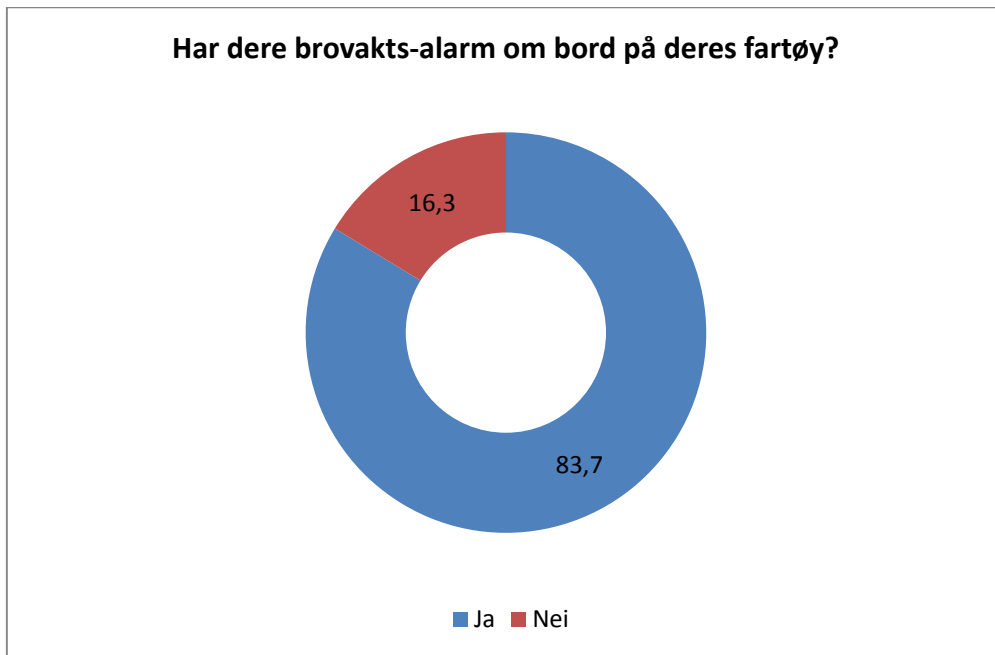
Tabell 4: Utsagn om arbeid på bro – frekvensfordeling (%) – (n=32)

	Meget sjelden/aldri	Nokså sjelden	Av og til	Nokså ofte	Meget ofte/alltid
Bemanningen på bro er vanligvis tilstrekkelig for sikker navigering	19,4 %	12,9 %	-	6,5 %	61,3 %
Ansvarshavende navigatør må utføre seilasen alene på bro	3,1 %	28,1 %	21,9 %	15,6 %	31,3 %
Den som fungerer som co-pilot overvåker ansvarshavende navigatørs handlinger	20,0 %	26,7 %	30,0 %	13,3 %	10,0 %
Vi bruker bekreftende kommunikasjon under seilas	40,0 %	30,0 %	13,3 %	10,0 %	6,7 %

De fleste (68 %) av respondentene som arbeider som del av brovaktsteamet mener at bemanningen på bro ofte er tilstrekkelig for sikker navigering (nokså ofte eller meget ofte/alltid), men det er også 32 % som mener at dette sjelden er tilfelle (meget sjelden/aldri eller nokså sjelden).

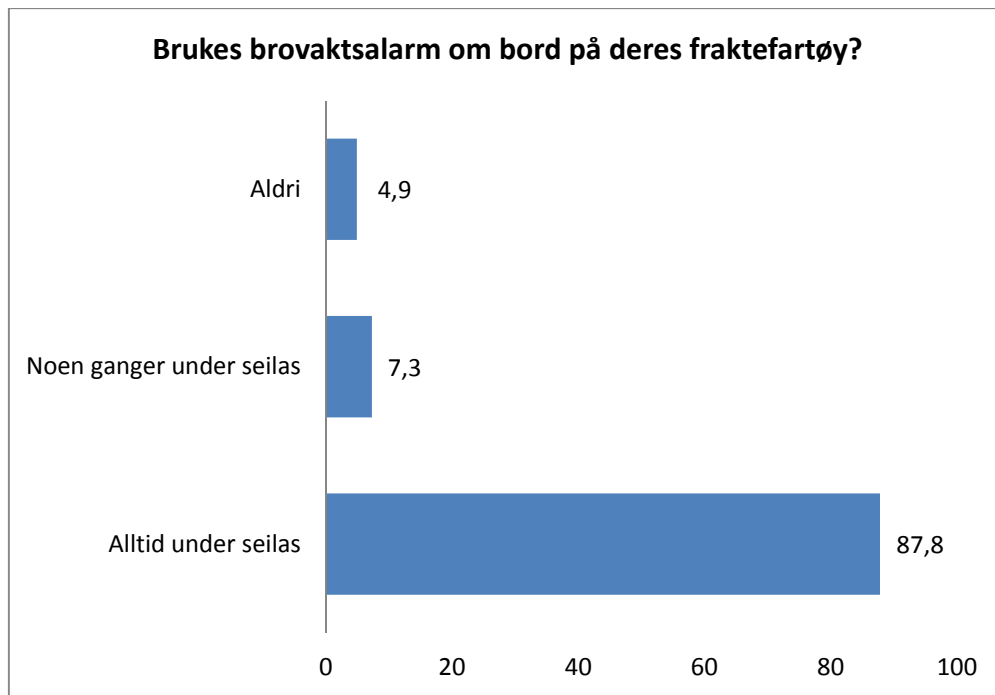
Samtidig ser det ut til å være vanlig at navigatør utfører seilasen alene på bro - til sammen 47 % mente at dette skjedde nokså ofte eller meget ofte/alltid. Dette kan

bidra til å forklare at det sjelden brukes bekreftende kommunikasjon under seilas og at co-pilot overvåker ansvarshavende navigatørs handlinger.



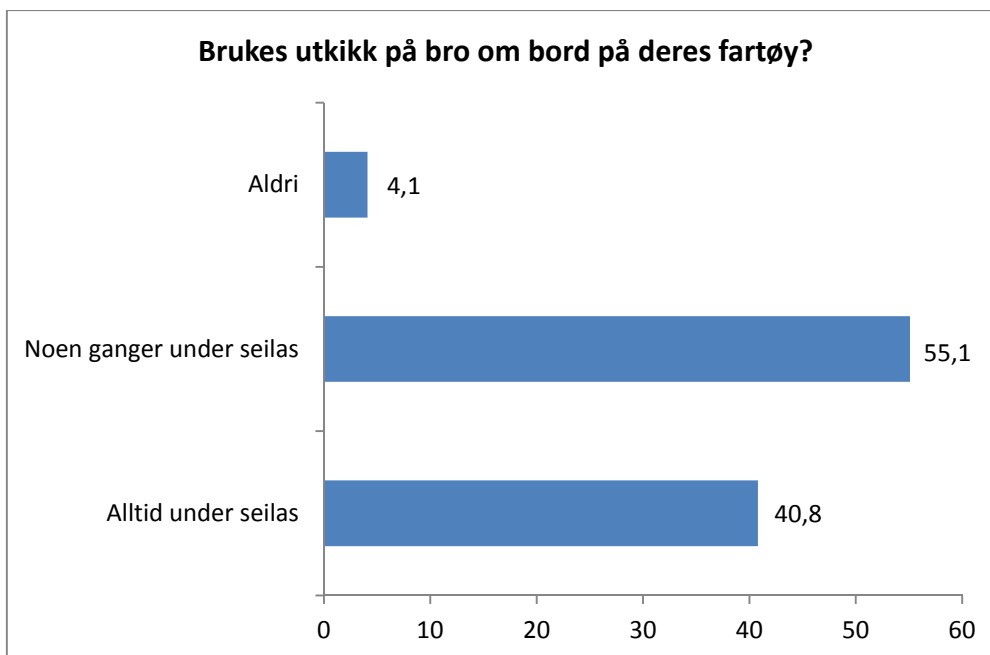
Figur 19: Brovaktsalarm om bord – prosent (n=48)

Det var et stort flertall på 84 prosent som anga å ha brovaktsalarm på fartøyet. De som hadde brovaktsalarm ble også bedt om å angi om denne ble brukt (figur 20).



Figur 20: Bruk av brovaktsalarm om bord – prosent (n=40)

Det var 88 prosent blant de som hadde brovaktsalarm som anga at de alltid brukte den under seilas.



Figur 21: Bruk av utkikk om bord – prosent (n=48)

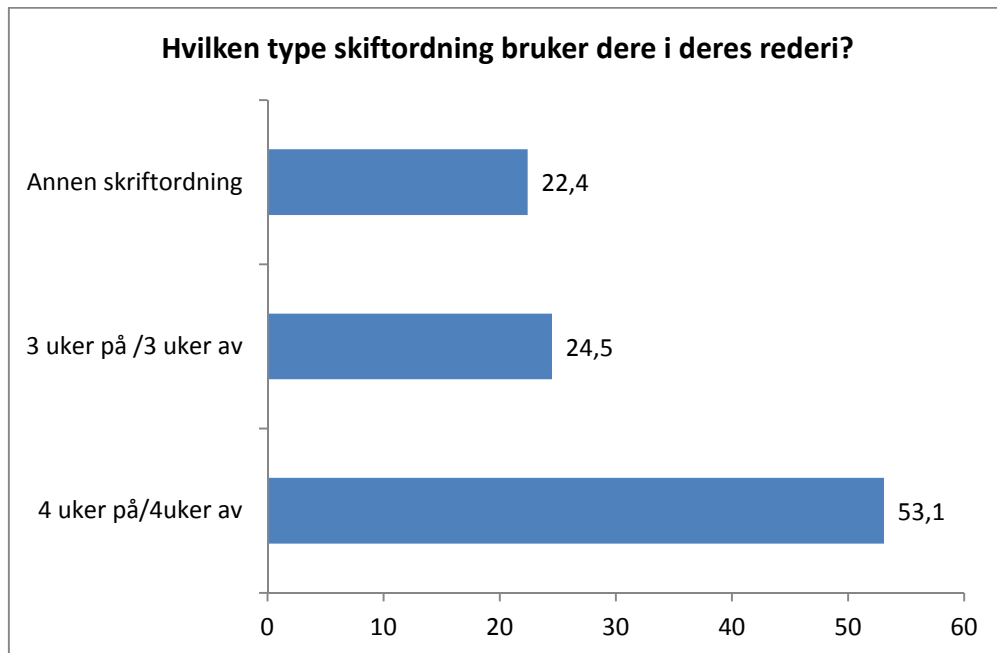
Rutinen er ikke like konsistent for utkikk på bro, hvor 40,8 prosent oppgir at denne alltid brukes under seilas, og 55,1 prosent oppgir at denne benyttes noen ganger.

Kort oppsummering

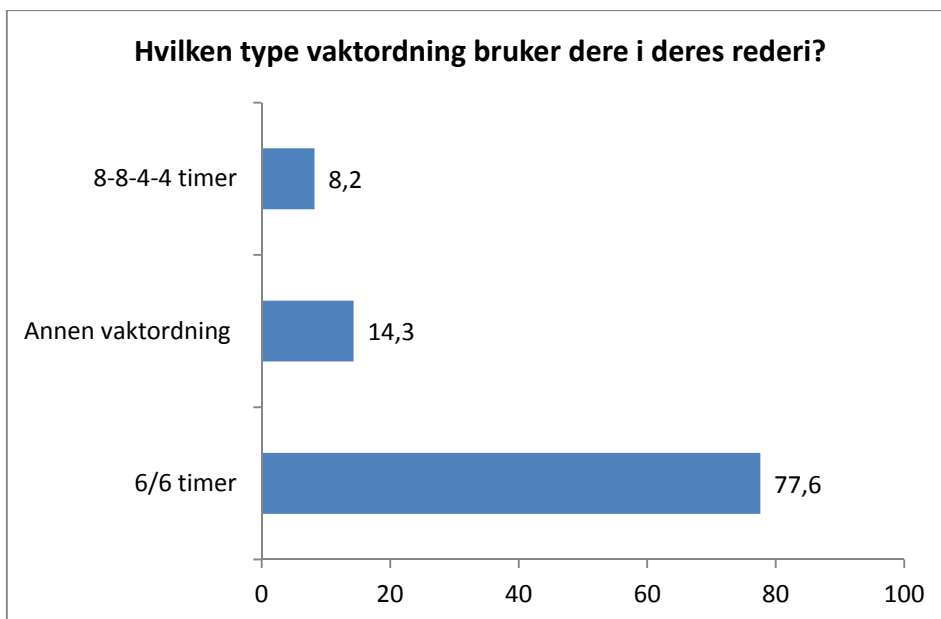
- Stillingskategoriene som oftest inngikk i brovaktsteamet var kaptein, overstyrmann og matros eller maskinpasser.
- Bemanningen ble opplevd som tilstrekkelig for å ivareta sikker navigering av de fleste (68 %), selv om opp i mot halvparten anga at ansvarshavende navigatør vanligvis var alene på bro.
- De fleste oppga å ha brovaktsalarm (84 %). Blant de som hadde brovaktsalarm oppga 88 % at denne alltid var i bruk under seilas.
- Praksisen rundt utkikk på bro var mer varierende – 41 % oppga å alltid bruke utkikk, mens 55 % anga å bruke dette noen ganger.

2.6 Søvn og hvile

En viktig del av god sikkerhetspraksis er overholdelse og tilrettelegging for søvn og hvile om bord på fartøyene. I spørreskjemaet ble respondentene derfor spurt om skift- og vaktordning, samt bedt om å vurdere mulighetene for søvn og hvile i arbeidstiden.

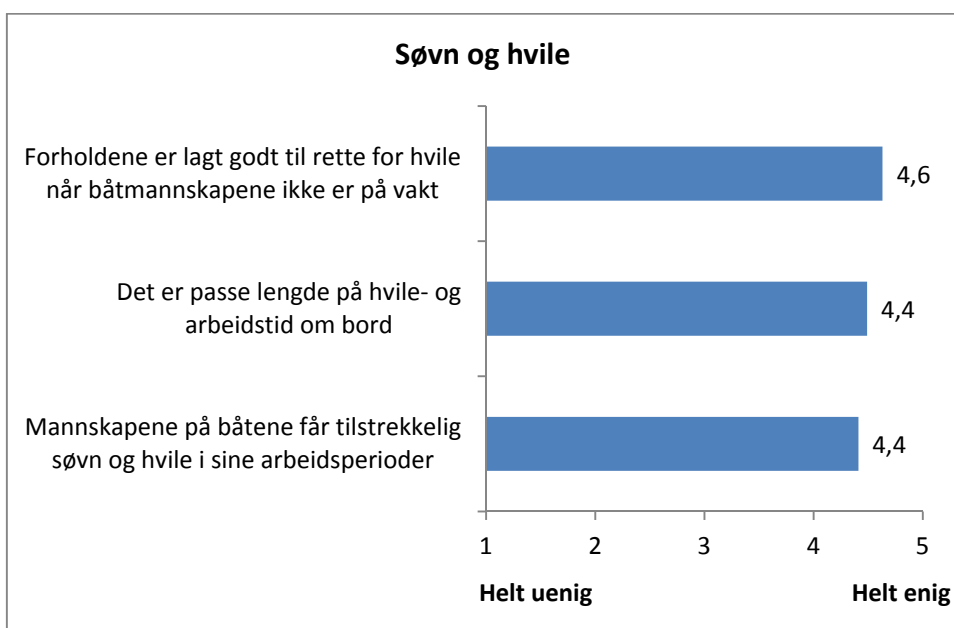


Figur 22: Bruk av ulike skiftordninger - prosent (n=48)



Figur 23: Bruk av ulike vaktordninger – prosent (n=48)

Den vanligste kombinasjonen av rotasjon er 4 uker på/4 uker av med en vaktordning hvor besetningen arbeider seks timer på og seks timer av.



Figur 24: Utsagn om søvn og hvile - gjennomsnitt på en skala fra 1 (helt uenig) til 5 (helt enig) (n=48)

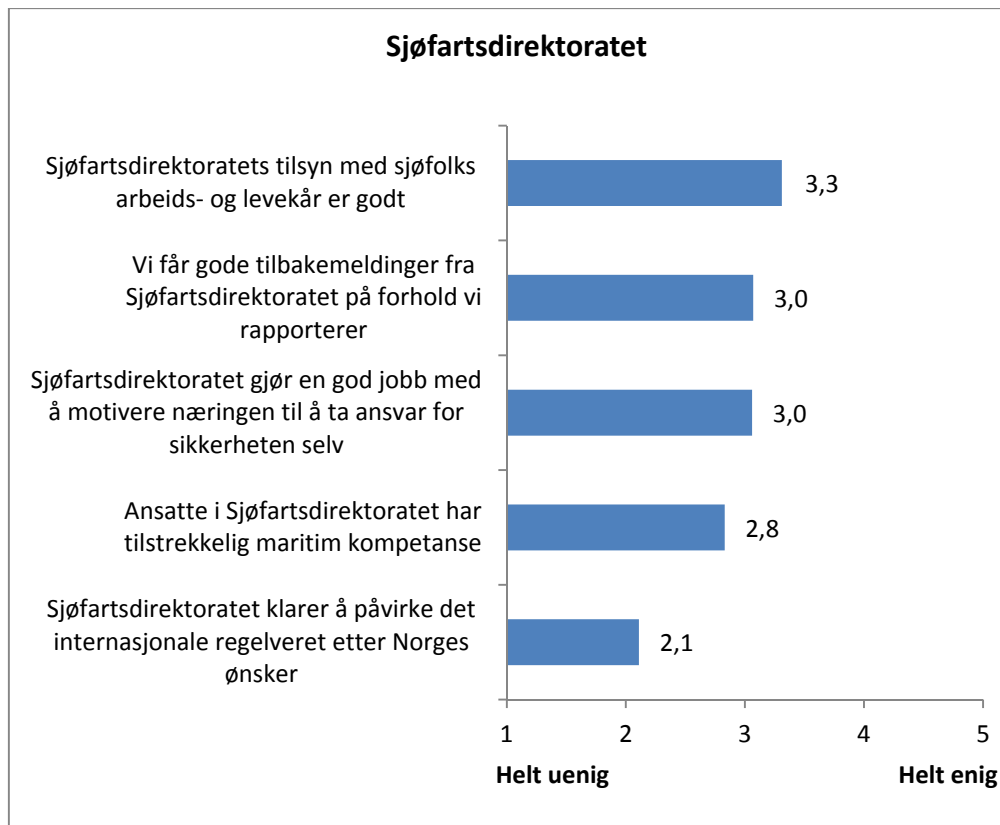
På spørsmålene om vurderinger av fartøyenes rutiner i forhold til søvn og hvile, ser det ut til at de fleste fartøyene er påpasselig på å legge godt til rette for hvile om bord og at besetningene får tilstrekkelig hvile når de er om bord på fartøyene. Gjennomsnittlig svar på alle spørsmålene i denne spørsmålsbolken ligger over 4, og tilsier at respondentene er enig i at disse forholdene er gode.

Kort oppsummering

- Den vanligste kombinasjonen av skift og arbeids-tid er 4/4-rotasjon med vaktordninger hvor mannskapet er 6 timer på og 6 timer av.
- Flertallet er enig i at søvn og hvile-forhold og praktisering av disse er meget god.

2.7 Vurderinger av Sjøfartsdirektoratet

I tillegg til at rederiene kan ha innflytelse på hvordan den enkelte ansatte jobber med sikkerhet, har også myndigheter som Sjøfartsdirektoratet oppgaver og virkemidler som skal ivareta sikkerheten for de seilende. I spørreskjemaet har vi spurt om hvordan de ansatte oppfatter Sjøfartdirektoratets arbeid og hvorvidt de opplever at direktoratet har legitimitet i deres arbeid.



Figur 25: Utsagn om Sjøfartsdirektoratet - gjennomsnitt på en skala fra 1 (helt uenig) til 5 (helt enig) (n= 48)

Vurderingen av påstandene av Sjøfartsdirektoratet er respondentene gjennomsnittlig nøytrale når det kommer til om direktoratet har et godt tilsyn med sjøfolks arbeids- og levekår, om rederiene får gode tilbakemeldinger fra direktoratet på forhold de rapporterer, om direktoratet gjør en god jobb med å motivere næringen til å ta ansvar for sikkerheten selv og om ansatte i direktoratet har tilstrekkelig maritim kompetanse. På spørsmål om Sjøfartsdirektoratet klarer å påvirke det internasjonale regelverket etter Norges ønsker er respondentene gjennomsnittlig *noe uenig* i dette.

Kort oppsummering

- De positive betraktningene om Sjøfartsdirektoratet er særlig knyttet til deres tilsyn med sjøfolks arbeids- og levekår, hvor 50 % var enten *noe enig* eller *helt enig* i at dette er godt.
- Negative betraktninger om Sjøfartsdirektoratet er knyttet til den maritime kompetansen til ansatte i Sjøfartsdirektoratet, hvor 47 % stilte seg enten *noe uenig* eller *helt uenig* i at denne kompetansen er tilstrekkelig.
- 29 % svarte 'vet ikke' på spørsmål om Sjøfartsdirektoratet klarer å påvirke det internasjonale regelverket etter Norges ønsker, noe som kan tyde på at det eksisterer lite kunnskap om Sjøfartsdirektoratets rolle på dette området.

Samlet sett er vurderingene av Sjøfartsdirektoratet nøytrale.

2.8 Forslag til nye sikkerhetstiltak

Spørreundersøkelsen ble avsluttet med et åpent spørsmål hvor respondentene selv kunne komme med forslag til nye sikkerhetstiltak for å bedre sikkerheten om bord på fraktefartøylene. 18 respondenter skrev inn kommentarer og forslag til forbedringer. Flere nevnte to eller flere utfordringer.

ISM-koden og «papirarbeid»

Flere av respondentene som foreslo forbedringer av sikkerheten i fraktefarten legger vekt på at ISM-koden er komplisert og omfattende (3 utsagn), og peker da spesielt på at mengden papirarbeid (8 utsagn) er for stor:

Navigatører kunne ha mindre administrative oppgaver å utføre og hatt mer tid til praktiske oppgaver. (Kaptein)

Slutt og dyng oss ned med papir og rapporteringer, slik at navigeringen kan få første og ikke annenprioritet når vi seiler! (Kaptein)

[...]Samtidig tror jeg at den store mengden med papirarbeid som er blitt pålagt navigatører/offiserer om bord på båtene er i ferd med å bli så stor at

de viktige sikkerhetselementer forsvinner i mengden av alle mulige rapporter og rutine. (Kaptein)

Bli kvitt ISM og la sjøfolk gjøre det de kan, nemlig å være sjøfolk. Byråkrati kan vi på kontoret ta oss av! (Daglig leder)

ISM-koden er bra, men den er for omfattende og komplisert. Den må inneholde ett enklere språk som ungdommen forstår. Det blir brukt for mye fremmedord. (Daglig leder)

Mindre papir- og skjema-arbeid. (Maritim koordinator)

Forenkling/standardisering av rapportering til myndigheter/havner. (Daglig leder)

Installere ecdis, og fjerne mye av papirarbeidet som må gjøres under seilas. (Kaptein)

Flere peker i tillegg på at ISM-koden omfatter alle typer fartøy, og mener den burde vært mer tilpasset flere typer fartøy, særlig når det gjaldt hvilke oppdrag og størrelsen på besetningene som de ulike fartøyene har:

ISM mer tilpasset hver enkelt båtgruppe. At en fraktebåt knapt over 500brt skal ha samme kvalitetsstyringssystem og krav som en på over 5.000brt er noe sykt. Først og fremst er de mange flere til å utføre jobben på et stort fartøy, og ofte har de lengre seilaser. Dess mindre fartøyet er, dess færre er de til å utføre alle krav som settes... Det tar mye tid som et så lite mannskap egentlig ikke har å sette av til administrativt arbeid. For mye papirarbeid og teoretisk viktighet. (ISM-ansvarlig)

Mindre byråkrati, ISM-systemet blir for komplisert og lite tilgjengelig, bedre tilpasning til mindre fartøy. (HMS-ansvarlig)

Tiltak til sikkerhet må tilpasses hvert enkelt fartøy med henblikk på type last og oppdrag. Det som det slites mest med er et sjøfartsdirektorat som ikke fungerer for fartøy i kystfart. Det ble nedlagt da de flyttet fra Oslo, og er ikke kommet i gang igjen. (ISM-ansvarlig)

Konkurranse

Andre peker på andre faktorer, som konkurranse med utenlandske aktører:

Bedre oppfølging av utenlandske operatører slik at vi ikke konkurreres ut av rederier som driver sine ansatte på kant med lovverket på lønn og fasiliteter. (HMS-ansvarlig)

For å øke sikkerheten i norsk fraktnæring må inntjeningen økes slik at fornying av flåte kan gjennomføres. Inntjening og graden av sikkerhet har alltid hengt sammen, det kan man enkelt se hvis man ser utviklingen i offshore-virksomheten de siste 30 årene, der ulykkes-hyppigheten har sunket i takt med økt inntjening. Og at det legges til rette for norsk bemanning i alle stillinger. (Kaptein)

Få særregler på norskekysten for skip som driver i lokal/kystfart (skip som skal drive med varetransport mellom to norske havner skal føre norsk flagg og ha liten kystfart som seilingsområdet). For per dags dato klarer vi ikke å konkurrere med utenlandsk tonnasje som kan seile fritt på norskekysten. Kunne lokal fraktefart-kystføret blitt beholdt NOR-flagg kunne vi fått bedre rekruttering av norsk sjøfolk, i dag driver de fleste i fraktefarten med minimum sikkerhetsbemanning. Skip som hadde 6manns sikkerhetsbemanning i NOR-Østersjøfart går med 4manns sikkerhetsbemanning i liten kystfart som er en fart som er mer fysisk og psykisk krevende enn større overfartsseilaser. (Stilling ikke oppgitt)

Søvn og hvile

En respondent legger vekt på tretthet som den største risikoen i forhold til sikkerhet på fartøyene:

Det eneste viktigste [ville] vært at alle fulgte hviletidsreglene. Den eneste veien til å gjennomføre dette er tette og uanmeldte kontroller. Men det må skje slik at de som hovedsakelig rører seg ute i «ødemarkene» ikke går sikre. Det skal være like stor sannsynlighet å få kontroll i Mehamn som i Bergen. Og ALLE skal kontrolleres, ikke bare de litt større NIS-fartøyene. Tretthet er den absolutt største ulykkesårsaken. Til slutt ville jeg hatt et system med på- og avlogging omtrent som sjåfører har. Ikke bare en arbeidstids-

journal som føres for hånd uten at man faktisk «drar» et kort gjennom en laser eller noe lignende. Som det er nå så er sannsynligheten for å virkelig bli kontrollert i dette avseende så liten at man ikke behøver regne med den. Hvilket i sin tur gjør at mange bryter mot reglene, fordi at man har for liten besetning. Dermed tvinges alle andre også å gjøre det for å kunne konkurrere. Og så er vi inne i dagens onde sirkel. (Fleet manager)

Andre forhold

Andre kommentarer til forbedring av sikkerheten i fraktefarten:

Bedre merking på leia. (Daglig leder)

Bedre kompetanse på fremtidige mannskaper som går på skole nå, mer fokus på praktisk trening rettet mot bruk av utstyr og bygge opp kunnskap, se til at de får mer arbeidserfaring gjennom skolegangen. (ISM-ansvarlig)

Her er et meget godt forslag: Få lagt ned et forbud mot bruk av disse gamle livbåtene med et utsettingsarrangement hvor man trenger lang tid for å få båter på vannet. Disse livbåtene kan IKKE brukes i en nødsituasjon hvor alt skjer meget raskt. Få inn et påbud om godkjente mob. båter som og kan benyttes som livbåt. Dette er vi som mannskap ombord i fartøyene best tjent med. (Kaptein)

Synes det meste fungerer bra! (Skipper)

3 Avsluttende oppsummering og vurdering

Undersøkelsen ble gjennomført blant rederier med NOR-registrerte fartøy som samtidig var medlemmer i Fraktefartøyenes Rederiforening. Spørreskjemaene ble sendt til de som var oppgitt som kontaktpersoner for rederiene. Resultatene bør tolkes på bakgrunn av at respondentene for en stor del hadde administrativt ansvar og også et overordnet ansvar for sikkerheten på fartøyene. Potensielt kan dette innebære at sikkerhetssituasjonen framstilles som bedre enn den er. For undersøkelsens del må det likevel betraktes som positivt at de fleste av respondentene (69 %) hadde jobbet som en del av mannskapet i løpet av det siste året. Svarprosenten (59 %) må også betraktes som tilfredsstillende.

Det generelle bildet man får ut fra undersøkelsen er at sikkerheten er rimelig godt ivarettatt hos de deltagende rederiene. Man vurderer selv sikkerheten som meget god. Basert på de oppgitte tallene var andelen som har vært utsatt for arbeidsrelaterte personskader med fravær siste år på under 1 %, noe som er lavere enn landsgjennomsnittet som er beregnet til 3 % (Gravseth, 2010). Likevel anså et flertall at det var sannsynlig at noen blant egne mannskaper ville bli utsatt for skader et år fram i tid, og lasting/lossing og arbeid på dekk ble ansett som mest risikoutsatt.

De forholdsvis positive resultatene kan ses i sammenheng med sikkerhetsstyringen og innføringen av ISM-koden. Et flertall på 71 % hadde innført ISM-koden fullt ut. Det var også 64 % som mente at ISM-koden hadde ført til at sikkerheten hadde blitt bedre på egne fartøy.

Det kom imidlertid også fram relativt tydelige ønsker om forbedring av sikkerhetsstyringssystemet. Særlig var dette knyttet til omfanget av «papirarbeid» som systemet innebar, som særlig kunne være en stor byrde for navigatører og som kunne ta fokus bort fra andre viktige oppgaver som de hadde. Det ble etterlyst en større grad av «skreddersøm» av systemene for ulike behov og fartøytyper. Kostnadene ved systemet ble også betraktet som for høye av et flertall.

Rapportering av uønskede hendelser er også en del av sikkerhetsstyringssystemet. Her kom det fram indikasjoner på at en relativt stor andel av hendelsene som burde blitt rapportert, i praksis ikke ble det. Det var 75 % som oppga at de alltid rapporterte faktiske ulykker, mens betydelig færre oppga å alltid rapportere nestenulykker (32 %). Her er det altså område som kan styrkes og bidra til bedre læring av tidligere hendelser.

Fraktefarten er en konkurranseutsatt bransje og det ble derfor inkludert en del utsagn og spørsmål om forholdet mellom effektivitet og sikkerhet. Det var en forholdsvis stor andel på 32 % som mente at effektivitetskrav kunne føre til at man tok «snarveier» eller bidro til prosedyrebrudd. Noen (25 %) mente også at tidspress førte til at man ikke fikk nok tid til opplæring av nyansatte. Likevel mente de fleste (82 %) at man hadde tilstrekkelige tid til sikkerhetsrelaterte aktiviteter som vedlikehold, beredskapsøvelser og bemanning. Flertallet mente også at mannskapene fikk tilstrekkelig søvn og hvile ombord.

Fraktefartøy står for en betydelig andel av skipsulykkene i norske farvann, noe som potensielt kan ha sammenheng med arbeidsforholdene på bro. Det ble derfor inkludert spørsmål om brovaktsteamet, brovaktsalarm, bruk av utkikk osv. Både kaptein, overstyrmann, matros og maskinpasser ble hyppig nevnt som stillingskategorier som var en del av brovaktsteamet. Selv om brobemanningen ble opplevd som tilstrekkelig, var det ca. 50 % som oppga at navigatør vanligvis var alene på bro. Et stort flertall hadde brovaktsalarm og oppga samtidig å bruke den. Det var færre som hadde fast praksis med å bruke utkikk – kun 41 %.

Resultatene kan tyde på at bruken av utkikk kan forbedres. Selv om regelverket¹ gir mulighet for at ansvarshavende på bro kan være eneste utkikk, gjelder dette kun i dagslys og om forholdene ellers tillater det (vær, sikt, trafikk tetthet etc). Resultatene kan tyde på at navigatører er alene på bro også når disse betingelsene ikke er oppfylt. Bruk av brovaktsalarm kan ikke sies å være tilstrekkelig kompensierende i slike situasjoner.

Sjøfartsdirektoratet har som kjerneoppgave å bidra til økt sjøsikkerhet. Virkemidlene omfatter blant annet tilsyn, regelverksutforming og registrering og oppfølging av ulykker. Respondentene ble bedt om å vurdere noen sider av Sjøfartsdirektoratets arbeid. Arbeidet med å føre tilsynet med arbeids- og levekår for sjøfolk ble vurdert som positivt av mange (50 %), mens en betydelig andel etterlyste en større maritim kompetanse blant de ansatte i Sjøfartsdirektoratet (47 %). For øvrig var vurderingene av Sjøfartsdirektoratet nøytrale.

Forhold som basert på denne undersøkelsen kan bidra til å bedre sikkerheten innen fraktefarten omfatter:

- Redusere omfanget av administrativt arbeid for navigatører

¹ Se Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip, § 7, og "The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers", del 4-1

- Forenkle og tilpasse sikkerhetsstyringssystemer til ulike behov og fartøy
- Bistand til å innføre sikkerhetsstyringssystem i rederier som ennå ikke har innført et sikkerhetsstyringssystem
- Øke graden av rapportering av ulykker og spesielt nesten-ulykker for å legge til rette for læring av tidligere uønskede hendelser
- Vurdere behovet for å forbedre praksis med bruk av utkikk

Vi vil ta initiativ til å diskutere resultatene med ulike aktører i bransjen og se på muligheten for å definere noen omforente sikkerhetstiltak og ansvarsforhold knyttet til dem.

4 Referanser

Fenstad, J., Kongsvik, T., & Størkersen, K.V. (2012). Sikkerhet på hurtigbåter. En spørreundersøkelse blant sjø- og landansatte. Rapport. Trondheim: NTNU Samfunnsforskning

Gravseth, H. M. (2010). Arbeidsskader og arbeidsrelaterte helseproblemer. STAMI rapport nr. 4. Oslo: Statens arbeidsmiljøinstitutt.

Sjøfartsdirektoratet, 2014. Datauttrekk fra Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase for skipsulykker. <http://www.sjofartsdir.no/ulykker-sikkerhet/ulykkesstatistikk/datauttrekk/> Lastet ned 11.02.14

Størkersen, K.V., Bye, R., & Røyrvik, J.O. (2011). Sikkerhet i fraktefarten. Analyse av drift- og arbeidsmessige forhold på fraktefartøy. Rapport. Trondheim: NTNU Samfunnsforskning

5 Vedlegg

Vedlegg 1: Spørreskjema

Page 1

Informasjon om undersøkelsen

Hensikten med denne undersøkelsen er å få kunnskap om sikkerheten i fraktesfarten og hva som kan gjøres for å bedre den. NTNU Samfunnsforskning AS og Norges Forskningsråd står bak undersøkelsen.

For å få et så godt datagrunnlag som mulig, er det viktig med tilbakemelding fra alle som er valgt ut til å delta i undersøkelsen. Ved at du tar deg tid til å svare på dette skjemaet, bidrar du til et realistisk og godt utgangspunkt for videre arbeid.

- Alle som svarer er anonyme og det er frivillig å delta i undersøkelsen. Vi spør ikke om navnet til verken personer eller rederi. Resultater vil derfor ikke kunne fremstilles slik at du eller ditt rederi kan gjenkjennes.
- Undersøkelsen gjennomføres ved Studio Apertura, NTNU Samfunnsforskning AS.
- Resultatene vil bli presentert i en rapport som alle deltakende rederi er vil få tilgang til.

Undersøkelsen vil ta om lag 15 minutter å besvare.

Takk for at du er villig til å delta i undersøkelsen!

Page 2

Bakgrunnsinformasjon

1. *
Skriv inn her
Kan du oppgi din nåværende stilling/arbeidsområde:

2. *
Under 20 år 20-29 år 30-39 år 40-49 år 50-59 år 60 år eller eldre
Hva er din alder? ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

3. *
Skriv inn antall fartøy her
Hvor mange fartøy eies av rederiet deres?

4. *
Skriv inn antall ansatte her
Hvor mange ansatte er det på deres fartøy? (utenom landansatte)

5. *
Ja Nei
Har du arbeidet som en del av mannskapet på et fraktesfartøy i løpet av de siste 12 månedene? ☐ ☐

6. *
Nei, jeg har ikke erfaring fra arbeid på fraktesfartøy Under ett år Fra 1 opp til 3 år Over 3 år
Dersom du har erfaring fra arbeid på fraktesfartøy, hvor mange år har du arbeidet på fraktesfartøy? ☐ ☐ ☐ ☐

7. *
Under ett år Fra 1 opp til 3 år 3 opp til 10 år over 10 år
Hvor mange år har du arbeidet i rederiet? ☐ ☐ ☐ ☐

Page 3

ISM og sikkerhetsstyringssystemer

ISM-koden stiller krav til at alle rederi skal utvikle, gjennomføre og vedlikeholde et sikkerhetsstyringssystem. I det følgende stiller vi noen spørsmål om ISM-koden.

8. * Skriv inn årstall her

I hvilket år innførte rederiet deres ISM-koden? (Om du ikke vet, skriv 0 i feltet)

9. *

	Vi er i startfasen, eller ikke begynt arbeidet med dette enda	Vi har kommet et stykke på vei, men det gjenstår en del arbeid	Vi har innført et sikkerhetsstyringssystem fullt ut	Vet ikke
Hvor langt har deres rederi kommet i innføringen av et sikkerhetsstyringssystem?	☐	☐	☐	☐

10. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
ISM-koden har ført til at ulykker og nesten-ulykker skjer sjeldnere	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ISM-koden har ført til at hendelser som kan være skadelig for miljøet skjer sjeldnere	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ISM-koden innebærer for høye kostnader i forhold til hva vi får igjen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ISM-koden er for tidkrevende for de om bord	☐	☐	☐	☐	☐	☐

11. *

	Mye bedre	Bedre	Ingen forskjell	Dårligere	Mye dårligere	Vet ikke
Har ISM-koden ført til at sikkerheten på deres fartøy har blitt bedre eller dårligere?	☐	☐	☐	☐	☐	☐

12. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Interne revisjoner av systemet bidrar til forbedringer av sikkerheten om bord	☐	☐	☐	☐	☐	☐

13. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Eksterne revisjoner av systemet bidrar til forbedringer av sikkerheten om bord	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Page 4

Effektivitetskrav

14. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Konkurranse mellom rederier gjør at vi noen ganger må gå på akkord med sikkerheten	☐	☐	☐	☐	☐	☐

15. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Kravene til effektivitet gjør at mannskapet noen ganger må bryte prosedyrene	☐	☐	☐	☐	☐	☐

16. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Rederiet må noen ganger gå på akkord med sikkerheten for å holde tidsskjemaet	☐	☐	☐	☐	☐	☐

17. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Rederiet må noen ganger gå på akkord med sikkerheten for å redusere kostnadene	☐	☐	☐	☐	☐	☐

18. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Vi har tilstrekkelig tid til opplæring av ansatte om bord	☐	☐	☐	☐	☐	☐

19. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Hos oss får nyansatte tilstrekkelig opplæring for å kunne jobbe sikkert	☐	☐	☐	☐	☐	☐

20. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Båtene i vårt rederi får alltid gjort de beredskapsøvelsene vi skal/er pålagt	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Page 5

Sjøfartsdirektoratet

Hvor enig eller uenig er du i disse påstandene om Sjøfartsdirektoratet?

21. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Ansatte i Sjøfartsdirektoratet har tilstrekkelig maritim kompetanse	☐	☐	☐	☐	☐	☐

22. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Sjøfartsdirektoratets tilsyn med sjøfolks arbeids- og levekår er godt	☐	☐	☐	☐	☐	☐

23. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Sjøfartsdirektoratet gjør en god jobb med å motivere næringen til å ta ansvar for sikkerheten selv	☐	☐	☐	☐	☐	☐

24. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Vi får gode tilbakemeldinger fra Sjøfartsdirektoratet på forhold vi rapporterer	☐	☐	☐	☐	☐	☐

25. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Sjøfartsdirektoratet klarer å påvirke det internasjonale regelverket etter Norges ønsker	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Page 6

Risiko på jobben

26. Hvor sannsynlig er det at det skjer ulykker på deres fraktesfartoy i forbindelse med disse aktivitetene?*

	Svært sannsynlig	Noe sannsynlig	Verken eller	Lite sannsynlig	Ikke sannsynlig	Vet ikke
Lasting/lossing	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Vedlikeholdsarbeid om bord	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Arbeid i motorrom	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Arbeid på dekk	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Arbeid i lasterom	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tankvask	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Seilas i mørket	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Seilas i dagslys	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Arbeid på broen	☐	☐	☐	☐	☐	☐

27. *

	Svært sannsynlig	Noe sannsynlig	Verken/eller	Lite sannsynlig	Ikke sannsynlig	Vet ikke
Hvor sannsynlig er det at noen i mannskapet blir utsatt for en ulykke som medfører sykefravær på fartøyene i rederiet, i de neste 12 månedene?	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Risiko på jobben		Page 7		
28. *		Ja	Nei	Vet ikke
Har ansatte på deres fartoy i løpet av det siste året (siste 12 månedene) vært utsatt for skader som skyldes arbeidsulykke, og som medførte sykefravær utover ulykkesdagen?		☐	☐	☐

Risiko på jobben

Page 8

29. *

Hvor mange ansatte har vært utsatt for slike skader i løpet av det siste året?

Skriv eventuelt inn antall her

Page 9

Prioritering av sikkerhet

Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander

30. *

	Helt enig	Noe enig	Verken/eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Det hender at jeg føler meg presset til å gjennomføre tiltak og planer, selv om sikkerheten er truet	☐	☐	☐	☐	☐	☐

31. *

	Helt enig	Noe enig	Verken/eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Sikkerheten blir godt ivare tatt på våre fartøy	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Page 10

Arbeidspraksis

Hvor enig eller uenig er du i disse påstandene?

32. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Mannskapet på våre båter benytter alltid nødvendig verneutstyr	☐	☐	☐	☐	☐	☐

33. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Administrasjonsoppgaver om bord på båtene går ikke ut over sikkerheten	☐	☐	☐	☐	☐	☐

34. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Fartøy i vårt rederi overholder hviletidskravene	☐	☐	☐	☐	☐	☐

35. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Mannskapene på båtene får tilstrekkelig tid til vedlikehold og ettersyn av utstyr om bord	☐	☐	☐	☐	☐	☐

36. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Sikker navigering		Page 11		
37. *		Ja	Nei	Vet ikke
Har dere brovaktsalarm om bord på deres fartoy?	☐	☐	☐	☐

Sikker navigering		Page 12			
38.		Alltid under seilas	Noen ganger under seilas	Aldri	Vet ikke
Brukes brovaktalarm om bord på deres fartoy?		☐	☐	☐	☐

Sikker navigering

Page 13

39. *

Alltid under seilas

Noen ganger under seilas

Aldri

Vet ikke

Brukes utkiikk på bro om bord på deres fartøy?

☐

☐

☐

☐

Sikker navigering		Page 14
40. *		
	Ja	Nei
Har du arbeidet som en del av brovaktteamet de siste 12 månedene?	☐	☐

Page 15

Sikker navigering

I dette avsnittet bruker vi følgende definisjoner: Ansvarshavende navigator er den som til enhver tid har ansvaret for sikker navigering, og har rollen som navigator 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 navigator 2 på bro. Vedkommende overvåker og sikrer at navigator 1 foretar seg er forenlig med sikker og trygg seilas, og kan også overta rollen til navigator 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.

41. *

	Kaptein	Overstyrmann	Styrmann	Maskinist	Maskinpasser	Matros	Lettmatros	Andre
Hvem består brovaktteamet vanligvis av? (Her kan du sette flere kryss)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

42. *

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Alltid	Vet ikke
Vi bruker bekreftende kommunikasjon under seilas (at co-pilot gjentar det ansvarshavende navigatørsier)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

43. *

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Alltid	Vet ikke
Den som fungerer som co-pilot overvåker ansvarshavende navigatørs handlinger	☐	☐	☐	☐	☐	☐

44. *

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Alltid	Vet ikke
Ansvarshavende navigator må utføre seilassen alene på bro	☐	☐	☐	☐	☐	☐

45. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Bemanningen på bro er vanligvis tilstrekkelig for sikker navigering	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Rapportering**Page 16**

46. *

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Alltid	Vet ikke
Blir ulykker på båtene rapportert skriftlig?	☐	☐	☐	☐	☐	☐

47. *

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Alltid	Vet ikke
Blir nesten-ulykker eller tillop til ulykker på båtene rapportert skriftlig?	☐	☐	☐	☐	☐	☐

48. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Fartøyene får gode tilbakemeldinger fra rederiet på forhold som de rapporterer	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Page 17

Søvn og hvile

Hvor uenig eller enig er du i disse påstandene?

49. *

	3 uker på/3 uker av	4 uker på/4 uker av	Annen skiftordning
Hvilken type skiftordning bruker dere i deres rederi?	☐	☐	☐

50. *

	6/6 timer	8-8-4-4 timer	Annen vaktordning
Hvilken type vaktordning bruker dere i deres rederi?	☐	☐	☐

51. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Mannskapene på båtene får tilstrekkelig søvn og hvile i sine arbeidsperioder	☐	☐	☐	☐	☐	☐

52. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Det er passe lengde på hvile- og arbeidstid om bord	☐	☐	☐	☐	☐	☐

53. *

	Helt enig	Noe enig	Verken eller	Noe uenig	Helt uenig	Vet ikke
Forholdene er lagt godt til rette for hvile når båtmannskapene ikke er på vakt	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Page 18

Samlet vurdering av sikkerheten

54. *

	1 - Svært dårlig	2	3	4	5	6	7	8	9	10 - Svært bra
Alt i alt, hvordan vil du vurdere sikkerheten om bord i rederiets fartoy?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Page 19

Forslag til nye sikkerhetstiltak

55. Har du forslag til nye tiltak som kan bedre sikkerheten i fraktesfartøynæringen?

^

v



<https://survey.samforsk.no/Print.aspx?SurveyID=72LJ4n7&Title=N&Breaks=Y&All...> 04.04.2014

Vedlegg 2: Frekvensfordeling for alle variabler

Risiko i arbeidet

Hvor sannsynlig er det at det skjer ulykker på deres fraktefartøy i forbindelse med disse aktivitetene? - Lasting/lossing

	Frequency	Percent	Valid Per- cent	Cumulative Per- cent
Valid	Svært sannsynlig	1	2,0	2,6
	Noe sannsynlig	15	30,6	42,1
	Verken eller	6	12,2	57,9
	Lite sannsynlig	15	30,6	97,4
	Ikke sannsynlig	1	2,0	100,0
	Total	38	77,6	100,0
Missing	System	11	22,4	
Total		49	100,0	

Hvor sannsynlig er det at det skjer ulykker på deres fraktefartøy i forbindelse med disse aktivitetene? - Vedlikeholdsarbeid om bord

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Noe sannsynlig	11	22,4	28,9
	Verken eller	7	14,3	47,4
	Lite sannsynlig	20	40,8	52,6
	Total	38	77,6	100,0
Missing	System	11	22,4	
Total		49	100,0	

Hvor sannsynlig er det at det skjer ulykker på deres fraktesfartøy i forbindelse med disse aktivitetene? - Arbeid i motorrom

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Noe sannsynlig	8	16,3	21,1	21,1
	Verken eller	11	22,4	28,9	50,0
	Lite sannsynlig	18	36,7	47,4	97,4
	Ikke sannsynlig	1	2,0	2,6	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

Hvor sannsynlig er det at det skjer ulykker på deres fraktesfartøy i forbindelse med disse aktivitetene? - Arbeid på dekk

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært sannsynlig	1	2,0	2,6	2,6
	Noe sannsynlig	14	28,6	36,8	39,5
	Verken eller	8	16,3	21,1	60,5
	Lite sannsynlig	14	28,6	36,8	97,4
	Ikke sannsynlig	1	2,0	2,6	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

Hvor sannsynlig er det at det skjer ulykker på deres fraktesfartøy i forbindelse med disse aktivitetene? - Arbeid i lasterom

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Noe sannsynlig	11	22,4	28,9	28,9
Verken eller	6	12,2	15,8	44,7
Lite sannsynlig	15	30,6	39,5	84,2
Ikke sannsynlig	5	10,2	13,2	97,4
Vet ikke	1	2,0	2,6	100,0
Total	38	77,6	100,0	
Missing System	11	22,4		
Total	49	100,0		

Hvor sannsynlig er det at det skjer ulykker på deres fraktesfartøy i forbindelse med disse aktivitetene? - Tankvask

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Noe sannsynlig	8	16,3	21,1	21,1
Verken eller	4	8,2	10,5	31,6
Lite sannsynlig	12	24,5	31,6	63,2
Ikke sannsynlig	10	20,4	26,3	89,5
Vet ikke	4	8,2	10,5	100,0
Total	38	77,6	100,0	
Missing System	11	22,4		
Total	49	100,0		

Hvor sannsynlig er det at det skjer ulykker på deres fraktesfartøy i forbindelse med disse aktivitetene? - Seilas i mørket

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært sannsynlig	2	4,1	5,3	5,3
	Noe sannsynlig	6	12,2	15,8	21,1
	Verken eller	13	26,5	34,2	55,3
	Lite sannsynlig	14	28,6	36,8	92,1
	Ikke sannsynlig	3	6,1	7,9	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

Hvor sannsynlig er det at det skjer ulykker på deres fraktesfartøy i forbindelse med disse aktivitetene? - Seilas i dagslys

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Noe sannsynlig	4	8,2	10,5	10,5
	Verken eller	10	20,4	26,3	36,8
	Lite sannsynlig	20	40,8	52,6	89,5
	Ikke sannsynlig	4	8,2	10,5	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

Hvor sannsynlig er det at det skjer ulykker på deres fraktesfartøy i forbindelse med disse aktivitetene? - Arbeid på broen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Noe sannsynlig	4	8,2	10,5	10,5
	Verken eller	8	16,3	21,1	31,6
	Lite sannsynlig	16	32,7	42,1	73,7
	Ikke sannsynlig	10	20,4	26,3	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

Effektivitetskrav

- Båtene i vårt rederi får alltid gjort de beredskapsøvelsene vi skal/er pålagt

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	23	46,9	57,5	57,5
	Noe enig	10	20,4	25,0	82,5
	Verken eller	3	6,1	7,5	90,0
	Noe uenig	4	8,2	10,0	100,0
	Total	40	81,6	100,0	
Missing	System	9	18,4		
Total		49	100,0		

- Vi har tilstrekkelig tid til opplæring av ansatte om bord

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	12	24,5	30,0	30,0
	Noe enig	15	30,6	37,5	67,5
	Verken eller	3	6,1	7,5	75,0
	Noe uenig	8	16,3	20,0	95,0
	Helt uenig	2	4,1	5,0	100,0
	Total	40	81,6	100,0	
Missing	System	9	18,4		
Total		49	100,0		

- Kravene til effektivitet gjør at mannskapet noen ganger må bryte prosedyrene

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	1	2,0	2,5	2,5
	Noe enig	12	24,5	30,0	32,5
	Verken eller	5	10,2	12,5	45,0
	Noe uenig	8	16,3	20,0	65,0
	Helt uenig	12	24,5	30,0	95,0
	Vet ikke	2	4,1	5,0	100,0
	Total	40	81,6	100,0	
Missing	System	9	18,4		
Total		49	100,0		

- Konkurransen mellom rederier gjør at vi noen ganger må gå på akkord med sikkerheten

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	1	2,0	2,5	2,5
	Noe enig	8	16,3	20,0	22,5
	Verken eller	5	10,2	12,5	35,0
	Noe uenig	6	12,2	15,0	50,0
	Helt uenig	20	40,8	50,0	100,0
	Total	40	81,6	100,0	
Missing	System	9	18,4		
Total		49	100,0		

- Rederiet må noen ganger gå på akkord med sikkerheten for å redusere kostnadene

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Noe enig	4	8,2	10,0	10,0
	Verken eller	6	12,2	15,0	25,0
	Noe uenig	5	10,2	12,5	37,5
	Helt uenig	25	51,0	62,5	100,0
	Total	40	81,6	100,0	
Missing	System	9	18,4		
Total		49	100,0		

- Rederiet må noen ganger gå på akkord med sikkerheten for å holde tidsskjemaet

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Noe enig	6	12,2	15,0	15,0
	Verken eller	7	14,3	17,5	32,5
	Noe uenig	7	14,3	17,5	50,0
	Helt uenig	20	40,8	50,0	100,0
	Total	40	81,6	100,0	
Missing	System	9	18,4		
Total		49	100,0		

Prioritering av sikkerhet

- Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	24	49,0	63,2	63,2
	Noe enig	11	22,4	28,9	92,1
	Verken eller	1	2,0	2,6	94,7
	Noe uenig	1	2,0	2,6	97,4
	Helt uenig	1	2,0	2,6	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

- Sikkerheten blir godt ivaretatt på våre fartøy

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	30	61,2	78,9	78,9
	Noe enig	8	16,3	21,1	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

Arbeidsprakis

- Fartøy i vårt rederi overholder hviletidskravene

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	27	55,1	71,1	71,1
	Noe enig	9	18,4	23,7	94,7
	Verken eller	1	2,0	2,6	97,4
	Noe uenig	1	2,0	2,6	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

- Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	24	49,0	63,2	63,2
	Noe enig	11	22,4	28,9	92,1
	Verken eller	1	2,0	2,6	94,7
	Noe uenig	1	2,0	2,6	97,4
	Helt uenig	1	2,0	2,6	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

- Mannskapene på båtene får tilstrekkelig tid til vedlikehold og ettersyn av utstyr

om bord

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	18	36,7	47,4	47,4
	Noe enig	15	30,6	39,5	86,8
	Verken eller	1	2,0	2,6	89,5
	Noe uenig	2	4,1	5,3	94,7
	Helt uenig	2	4,1	5,3	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

- Mannskapet på våre båter benytter alltid nødvendig verneutstyr

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	13	26,5	34,2	34,2
	Noe enig	18	36,7	47,4	81,6
	Verken eller	5	10,2	13,2	94,7
	Noe uenig	2	4,1	5,3	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

- Administrasjonsoppgaver om bord på båtene går ikke ut over sikkerheten

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	9	18,4	23,7	23,7
	Noe enig	8	16,3	21,1	44,7
	Verken eller	8	16,3	21,1	65,8
	Noe uenig	8	16,3	21,1	86,8
	Helt uenig	5	10,2	13,2	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

ISM-koden

- ISM-koden har ført til at ulykker og nesten-ulykker skjer sjeldnere

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	4	8,2	9,8	9,8
	Noe enig	10	20,4	24,4	34,1
	Verken eller	14	28,6	34,1	68,3
	Noe uenig	4	8,2	9,8	78,0
	Helt uenig	3	6,1	7,3	85,4
	Vet ikke	6	12,2	14,6	100,0
	Total	41	83,7	100,0	
Missing	System	8	16,3		
Total		49	100,0		

- ISM-koden har ført til at hendelser som kan være skadelig for miljøet skjer

sjeldnere

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
	Helt enig	5	10,2	12,2	12,2
	Noe enig	14	28,6	34,1	46,3
	Verken eller	9	18,4	22,0	68,3
Valid	Noe uenig	4	8,2	9,8	78,0
	Helt uenig	3	6,1	7,3	85,4
	Vet ikke	6	12,2	14,6	100,0
	Total	41	83,7	100,0	
Missing	System	8	16,3		
Total		49	100,0		

- ISM-koden innebærer for høye kostnader i forhold til hva vi får igjen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
	Helt enig	8	16,3	19,5	19,5
	Noe enig	15	30,6	36,6	56,1
	Verken eller	6	12,2	14,6	70,7
Valid	Noe uenig	5	10,2	12,2	82,9
	Helt uenig	2	4,1	4,9	87,8
	Vet ikke	5	10,2	12,2	100,0
	Total	41	83,7	100,0	
Missing	System	8	16,3		
Total		49	100,0		

- ISM-koden er for tidkrevende for de om bord

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	13	26,5	31,7	31,7
	Noe enig	14	28,6	34,1	65,9
	Verken eller	4	8,2	9,8	75,6
	Noe uenig	4	8,2	9,8	85,4
	Helt uenig	1	2,0	2,4	87,8
	Vet ikke	5	10,2	12,2	100,0
	Total	41	83,7	100,0	
Missing	System	8	16,3		
Total		49	100,0		

- Interne revisjoner av systemet bidrar til forbedringer av sikkerheten om bord

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	9	18,4	22,0	22,0
	Noe enig	15	30,6	36,6	58,5
	Verken eller	12	24,5	29,3	87,8
	Vet ikke	5	10,2	12,2	100,0
	Total	41	83,7	100,0	
Missing	System	8	16,3		
Total		49	100,0		

- Eksterne revisjoner av systemet bidrar til forbedringer av sikkerheten om bord

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	8	16,3	19,5	19,5
	Noe enig	13	26,5	31,7	51,2
	Verken eller	12	24,5	29,3	80,5
	Noe uenig	1	2,0	2,4	82,9
	Helt uenig	2	4,1	4,9	87,8
	Vet ikke	5	10,2	12,2	100,0
	Total	41	83,7	100,0	
Missing	System	8	16,3		
Total		49	100,0		

Tilbakemelding

- Fartøyene får gode tilbakemeldinger fra rederiet på forhold som de rapporterer

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	15	30,6	39,5	39,5
	Noe enig	15	30,6	39,5	78,9
	Verken eller	6	12,2	15,8	94,7
	Noe uenig	1	2,0	2,6	97,4
	Helt uenig	1	2,0	2,6	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

Søvn og hvile

- Mannskapene på båtene får tilstrekkelig søvn og hvile i sine arbeidsperioder

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	27	55,1	71,1	71,1
	Noe enig	8	16,3	21,1	92,1
	Verken eller	1	2,0	2,6	94,7
	Noe uenig	2	4,1	5,3	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

- Det er passe lengde på hvile- og arbeidstid om bord

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	27	55,1	71,1	71,1
	Noe enig	8	16,3	21,1	92,1
	Verken eller	1	2,0	2,6	94,7
	Noe uenig	2	4,1	5,3	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

- Forholdene er lagt godt til rette for hvile når båtmannskapene ikke er på vakt

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	31	63,3	81,6	81,6
	Noe enig	6	12,2	15,8	97,4
	Noe uenig	1	2,0	2,6	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

Sjøfartsdirektoratet

- Ansatte i Sjøfartsdirektoratet har tilstrekkelig maritim kompetanse

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	2	4,1	5,3	5,3
	Noe enig	9	18,4	23,7	28,9
	Verken eller	7	14,3	18,4	47,4
	Noe uenig	13	26,5	34,2	81,6
	Helt uenig	5	10,2	13,2	94,7
	Vet ikke	2	4,1	5,3	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

- Sjøfartsdirektoratets tilsyn med sjøfolks arbeids- og levekår er godt

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	7	14,3	18,4	18,4
	Noe enig	12	24,5	31,6	50,0
	Verken eller	9	18,4	23,7	73,7
	Noe uenig	5	10,2	13,2	86,8
	Helt uenig	4	8,2	10,5	97,4
	Vet ikke	1	2,0	2,6	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

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

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	6	12,2	15,8	15,8
	Noe enig	10	20,4	26,3	42,1
	Verken eller	10	20,4	26,3	68,4
	Noe uenig	4	8,2	10,5	78,9
	Helt uenig	7	14,3	18,4	97,4
	Vet ikke	1	2,0	2,6	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

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

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Noe enig	3	6,1	7,9	7,9
	Verken eller	5	10,2	13,2	21,1
	Noe uenig	7	14,3	18,4	39,5
	Helt uenig	12	24,5	31,6	71,1
	Vet ikke	11	22,4	28,9	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		

- Vi får gode tilbakemeldinger fra Sjøfartsdirektoratet på forhold vi rapporterer

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
	Helt enig	4	8,2	10,5	10,5
	Noe enig	6	12,2	15,8	26,3
	Verken eller	15	30,6	39,5	65,8
Valid	Noe uenig	3	6,1	7,9	73,7
	Helt uenig	6	12,2	15,8	89,5
	Vet ikke	4	8,2	10,5	100,0
	Total	38	77,6	100,0	
Missing	System	11	22,4		
Total		49	100,0		