


Trond Kongsvik og Jens Petter Johansen

# **Sikkerhet på hurtigbåter**

En oppfølgende intervjuundersøkelse

Studio Apertura, NTNU Samfunnsforskning AS



 <b>NTNU</b> <b>Samfunnsforskning AS</b>		<h1>RAPPORT</h1>	
<b>Avdeling: Studio Apertura</b>  Postadresse: 7491 Trondheim Besøksadresse: Loholt Allé 38B,  Telefon: 73 59 63 00 Telefaks: 73 59 62 24 E-post: kontakt@samfunn.ntnu.no Web.: www.samforsk.no		TITTEL Sikkerhet på hurtigbåter. En oppfølgende intervjuundersøkelse.	
		FORFATTERE Trond Kongsvik og Jens Petter Johansen	
		OPPDRAGSGIVER Norges Forskningsråd	
RAPPORT 2013	GRADERING Åpen	OPPDRAGSGIVERS REF.	
ISBN Trykk: 978-82-7570-316-1 Web: 978-82-7570-317-8		PROSJEKTNR. 2350	ANTALL SIDER OG BILAG 17/0
PRIS (eksl. porto og ekspedisjonskostninger)		PROSJEKTLEDER Trond Kongsvik	KVALITETSSIKRET AV Kristine Vedal Størkersen
DATO 27/2.2013	GODKJENT AV Trond Kongsvik		
SAMMENDRAG: Denne rapporten oppsummerer en intervjuundersøkelse som ble gjennomført som en oppfølging av en spørreskjemaundersøkelse (Fenstad et al., 2012). Det ble i alt intervjuet 28 blant mannskaper og administrativt ansatte om sikkerhet i hurtigbåtnæringen. Informantene vurderer at sikkerhet har blitt et viktigere tema i hurtigbåtnæringen de senere årene. Det er utarbeidet kvalitets- og sikkerhetsstyringssystemer i tråd med ISM-koden. Bruken av systemene støter imidlertid an mot «sjømannskulturen», som vektlegger erfaringsbaserte arbeidsmåter og hvor «papirarbeid» omtales i negative ordelag. Mannskapene ombord anser at bemanningen om bord er for knapp dersom de oppstår nødsituasjoner. Dette settes i sammenheng med konkurransesituasjonen som rederiene er i, særlig gjennom anbudsregimet. Man ønsker at Sjøfartsdirektoratet benytter seg mer av kompetansen som ligger i næringen. Vi foreslår noen tema for et arbeidsseminar for rederier og Sjøfartsdirektoratet avslutningsvis i rapporten.			
STIKKORD	Sikkerhet, hurtigbåter, intervjuundersøkelse		



## Innholdsfortegnelse

<b>1. Innledning</b> .....	1
1.1 Bakgrunn: Spørreundersøkelsen i 2012 .....	1
1.2 Den foreliggende intervjuundersøkelsen .....	1
<b>2. Generelle vurderinger av sikkerheten i næringen</b> .....	2
<b>3. Forhold som vurderes å ha betydning for sikkerheten</b> .....	3
3.1 Bemanning.....	3
3.2 Anbudsregimet .....	4
3.3 Sikkerhetsstyringen .....	4
3.4 Holdninger til sikkerhet .....	6
3.5 Trening og kurs .....	6
3.6 Møteplasser og arbeidsmiljø.....	7
3.7 Design og teknologi .....	8
<b>3. Forholdet til Sjøfartsdirektoratet</b> .....	8
<b>4. Oppsummering</b> .....	9
<b>5. Mulige tema for workshop</b> .....	10
Referanser .....	11



# 1. Innledning

## 1.1 Bakgrunn: Spørreundersøkelsen i 2012

Våren 2012 ble det gjennomført en spørreundersøkelse i regi av Sjøfartsdirektoratet og fem hurtigbåtrederiene. Hensikten var å innhente vurderinger av sikkerheten generelt og ulike forhold som kunne ha betydning for sikkerheten. Det var 314 personer som besvarte undersøkelsen, som inkluderte både landansatte og mannskaper i rederiene. Resultatene er dokumentert i en rapport (Fenstad m. fl., 2012).

Flere sider ved sikkerheten på hurtigbåter ble vurdert positivt i spørreundersøkelsen. Mulighetene for å ta opp sikkerhetsspørsmål ble sett på som gode og man anså at sikkerheten ble tatt på alvor både på fartøyene og hos rederiene. Undersøkelsen viste imidlertid også at det var flere forhold som kunne øke risikoen for ulykker. Dette inkluderte høye krav til effektivitet som kunne bidra til prosedyrebrudd, samt lite tid til vedlikehold og ettersyn av utstyr. Videre ble bemanningen av mange vurdert som for lav. I tillegg var flere av navigatørene opptatt av at det er for mange forstyrrelser på broa under navigering. Vurderingene av Sjøfartsdirektoratet kunne tyde på at det var et behov for en økt synliggjøring av virksomheten for en større del av hurtigbåtnæringen. Spesielt ble forhold som tilbakemeldinger på innsendte ulykkesrapporter, direktoratets kompetanse og det internasjonale arbeidet trukket fram i undersøkelsen. I tillegg ble regelverket som direktoratet forvalter ansett som vanskelig tilgjengelig og komplisert av respondentene.

## 1.2 Den foreliggende intervjuundersøkelsen

I denne rapporten oppsummeres funn fra en intervjuundersøkelse som ble gjennomført høsten 2012. Hensikten var å få informasjon som kunne utdype noen av funnene fra spørreundersøkelsen referert over. Det ble gjennomført kvalitative intervjuer av ansatte i to av hurtigbåtrederiene. I forbindelse med intervjuene fikk vi også anledning til å observere arbeidshverdagen til de om bord, gjennom at vi var med på dagsturer på flere hurtigbåter. Totalt ble det gjennomført 28 intervjuer som omfattet både administrativt ansatte og mannskaper om bord. Tabellen under gir en oversikt over fordelingen av de som ble intervjuet.

**Tabell 1: Fordeling av informanter på rederi og administrasjon/mannskap**

	<b>Administrasjon</b>	<b>Mannskaper</b>	<b>Totalt</b>
<b>Rederi 1</b>	7	7	14
<b>Rederi 2</b>	5	9	14
<b>Totalt</b>	12	16	28

Problemstillingene som ble belyst gjennom intervjuene var følgende:

1. Hvordan vurderes sikkerheten i hurtigbåtnæringen?
2. Hvilke forhold anses å ha betydning for sikkerheten?
3. Hvordan vurderes forholdet til Sjøfartsdirektoratet?

I det følgende gir vi noen samlede hovedinntrykk fra intervjuene knyttet til disse problemstillingene. Intervjuene vil bli analysert videre i andre publikasjoner, og vil da også bli sett i sammenheng med intervjuer av ansatte i Sjøfartsdirektoratet.

Avslutningsvis vil det bli gitt noen forslag til tema for en planlagt workshop som omfatter hurtigbåtrederier, Sjøfartsdirektoratet og eventuelle andre aktører.

## **2. Generelle vurderinger av sikkerheten i næringen**

Den generelle oppfatningen blant de som er intervjuet, er at sikkerheten har blitt bedre ivaretatt i rederiene og i næringen for øvrig de senere årene. Sleipnerulykken oppfattes som et veiskille i så måte. I tiden etterpå har bransjen fått etablert sikkerhetsstyringsystemer og det er også etablert opplegg for beredskapstrening som ser ut til å følges opp.

Det framheves imidlertid som et tankekors at antall skipsulykker ikke går ned, selv med nye styringsystemer, mer trening, bedre tekniske løsninger og hjelpemidler på bro. En informant hevdet at «...vi kjører på land like mye som før».

Det faremomentet som flest nevner i intervjuene er *feilnavigering* som kan føre til grunnstøtinger og kollisjoner. Forskjellige distraksjoner på brua kan føre til feilnavigering, som telefonbruk, for mange alarmer, lys og lyd. En informant er



bekymret over «rutinefella» og at folk kan glemme sjekklister og prosedyrer for aktiviteter man gjør ofte. Sommeren blir nevnt som «problemtida», da publikumstallene går opp på grunn av ferie. *Brann* om bord er også et fryktet scenario, selv om man hevder at man har fått bedre varslings- og slokkingsmidler om bord de senere årene.

### **3. Forhold som vurderes å ha betydning for sikkerheten**

I intervjuene er det en rekke forhold som blir beskrevet som å påvirke sikkerheten i eget rederi og bransjen generelt. En beskrivelse av dette er gitt i de følgende.

#### **3.1 Bemanning**

Bemanningssituasjonen på båtene blir beskrevet ulikt blant de administrativt ansatte og mannskapene.

I administrasjonen mener man at bemanningen stort sett er tilstrekkelig. Man argumenterer for at lettmatros eller maskinpasser kan gjøre mange av de samme oppgavene som navigatører i kritesituasjoner. Det blir også henvist til at matroser og publikum kan trå til dersom unntakssituasjoner skulle oppstå. Mer bemanning vil i følge noen kunne gjøre arbeidssituasjonen noe lettere, men ikke bedre sikkerheten på noe vis.

Blant mannskapene mener mange at bemanningssituasjonen med én navigatør er problematisk og viser til at de ikke har mulighet til å følge de beskrevne nødprosedyrene med det antallet de er ombord. Nødprosedyrene tilsier at de må være flere steder på en gang. At matroser skal gjøre oppgaver til en navigatør blir oppfattet som urealistisk på grunn av posisjonen de har i forhold til navigatører, samt at noen navigatører ikke er videre interessert i å lære dem opp til dette. Noen mener at matrosen ikke har kompetansen eller er i posisjon til å iverksette navigatører dersom navigatøren skulle feilnavigere eller en nødsituasjon skulle oppstå.

Man sammenligner også bemanningskravene i Norge med andre land. Det hevdes at et fartøy ble solgt til et land hvor det var krav til fire personer om bord, mens det i Norge var krav om to personer.

Fra ulike hold forteller man at rekruttering av navigatører er vanskelig. Mange aktuelle personer velger å jobbe i oljebransjen. Pensjonister brukes i relativt stor utstrekning som vikarer i perioder. Rekruttering av matroser og maskinpassere beskrives som enklere.

## 3.2 Anbudsregimet

Hurtigbåtrederiene konkurrerer om rutekontrakter gjennom fylkeskommunale anbudsprosesser. Anbudsregimet blir oppfattet som å ha en negativ innvirkning på sikkerheten. Mannskapene anser at konkurransen mellom rederier blant annet fører til at bemanningen settes til det minimum som kreves for å holde kostnadene nede. Informantene nevner at fylkeskommunen kunne tatt mer ansvar for sikkerheten ved å sette mer spesifikke krav i anbudsutlysningene, f. eks. når det gjelder bemanning. Pris er det dominerende kriteriet nå, så lenge man har de nødvendige godkjenninger.

Rutekontraktene gir muligheter for å gi bøter ved forsinkelser/kanselleringer. Dette blir oppfattet som noe som potensielt kan true sikkerheten på sikt, men at det ikke har særlig betydning for sikkerheten nå. Det er enighet både i administrasjon og blant mannskapene om at navigatørene ikke blir presset av rederiet/ledelsen til å gå om de oppfatter situasjonen som usikker. Det er stor forståelse for at det er navigatøren som bestemmer hvorvidt båten kan gå. Det blir nevnt at press fra publikum og transportører med korresponderende tjenester likevel kan forekomme. Mangel på pålitelig, standardisert utstyr for å måle værforhold (bølgemålere) og navigatører som har ulik oppfatning av hva som er uforsvarlig vær å gå i, kan føre til uheldige situasjoner med at noen båter går og andre ikke. Definisjonen av hva som er for dårlig vær kan med andre ord være uklar. Det blir her sammenlignet med flytrafikk der det er klare værkriterier.

## 3.3 Sikkerhetsstyringen

Rederiene har utarbeidet egne sikkerhets- og kvalitetssikringssystemer. Bakgrunnen er innføringen av internkontroll og ISM-koden. Systemene er dokumentert i permer om bord. Det brukes også IT-systemer for blant annet vedlikeholdsoppfølging. De administrativt ansatte framhever systemene som noe man er stolte av og som det er lagt mye arbeid i. Administrasjonen sier de har fått

positive tilbakemeldinger fra Sjøfartsdirektoratet når det gjelder utformingen av systemene, blant annet med tanke på at man har begrenset omfanget.

I rederiene ser man at antallet pålegg etter inspeksjoner har gått mye ned de siste årene. Dette tolkes av rederiadministrasjonen som at de har gode systemer og et godt vedlikeholdsprogram. De har et databasert vedlikeholdsprogram hvor det dukker opp varsler når det er tid for ulike oppgaver.

Blant mannskapene er det likevel en oppfatning av at sikkerhetsstyringssystemene er for omfattende. En sier: «Når du ber om å få en forenkling og så kommer det seks ekstra sider i boka. Da vet du at du kjemper mot overmakta.» Det er også noen som gir uttrykk for at systemene er noe rederiet har innført for å ha «ryggen fri» uten at de nødvendigvis bedrer sikkerheten. Fra administrasjonen hevdes det imidlertid at lovverket og de kravene som er lagt for sikkerhetsutstyr og sertifikater etc., gjør at systemet må være forholdsvis omfattende.

Blant mannskapene og særlig navigatørene er det en negativ innstilling til det «papirarbeidet» som systemene genererer. Noen sier at «boka» blir lite benyttet, og at man heller stoler på egen erfaring etter å ha jobbet mange år på sjøen. Det uttrykkes bekymring for at det praktiske sjømannskapet blir lagt «mellom to permer». Noen sier at de i mange tilfeller ikke rapporterer inn avvik dersom noe uforutsett oppstår.

Fra rederiadministrasjonen mener de at det har skjedd en gradvis bedring til holdningen til «papirarbeid» og at man aktivt har jobbet med dette. Man mener at de om bord i større grad følger opp styringssystemet. Likevel mistenker man at det er en betydelig underrapportering av avvik. Dette mener man blant annet kan skyldes en «sjømannskodeks», hvor rapportering i noen tilfeller anses som «tysting». Det er også vanskelig å få til anonym rapportering. Man er nå i ferd med å gå over til elektroniske rapporteringssystem som man håper kan gjøre den praktiske terskelen for rapportering lavere. Dårlige nettforbindelser og tilkoblingsproblemer på sjøen blir imidlertid nevnt som noe som ikke er heldig for bruken av de elektroniske systemene.

Det vises til en uenighet om hvor terskelen skal gå for å melde inn avvik og uønskede hendelser. Det har vært signalisert fra administrasjonen at noen innrapporterte avvik ikke har vært viktige nok, noe som førte til at avviksmeldingene stoppet opp en periode.

Det er etablert verneombudsordninger hvor man deltar på vernerunder etc. Flere fartøy kan ha et felles verneombud. En utfordring er at «ingen vil være verneombud».

### 3.4 Holdninger til sikkerhet

Holdningene til sikkerhet blant mannskapene har endret seg veldig de siste årene i følge dem selv. Holdningene som eksisterte tidligere blir benevnt som «jagerflypilot holdning», «tøffe gutter med stor fart» og «cowboykultur», noe som gir inntrykk av at sikkerheten har vært lavt prioritert. Det blir nevnt at slike holdninger kan henge litt igjen, men at de har endret seg til det bedre. Kurs og oppmerksomhet rundt temaet fra flere hold har bidratt til endringene.

Det er ulike meninger om hvor godt sikkerhetstankegangen er forankret i rederiene som helhet. Noen nevner at sikkerheten er sterkt forankret i ledelsen, men blir «pulverisert» nedover. Andre beskriver gode intensjoner fra ledelse og styre, men at sikkerhet som tema likevel lett kan bli nedprioritert i praksis. Det uttrykkes blant annet frustrasjon knyttet til at man ikke får midler til å gjennomføre gode sikkerhetstiltak selv om ledelsen sier at de er positive til arbeidet de gjør. Man beskriver en holdning hos ledelsen der «sikkerhetsarbeid helst skal være gratis».

### 3.5 Trening og kurs

De intervjuede forteller om ulike typer trening og øvelser som gjennomføres. På båtene øves det på forskjellige ulykkesituasjoner ukentlig, enten praktisk eller teoretisk der man går gjennom situasjoner muntlig (f. eks. «brann i maskinrom»). Større øvelser der andre instanser deltar er også gjennomført.

Alle omtaler øvelsene som positivt for sikkerheten. Feil har blitt avdekket som sannsynligvis ikke hadde blitt oppdaget uten øvelsesgjennomganger. Det gis også eksempler på faktiske ulykker som har blitt håndtert godt fordi det hadde blitt øvd på tilsvarende scenarier tidligere.

Det er varierende oppfatninger av de obligatoriske hurtigbåtkursene. Særlig teoridelen på re-treningene oppleves som gjentak av tema som man behersker. Simulatortreningen kunne også vært mer realistisk i følge navigatørene og bedre tilpasset deres båt og utstyr. Flere fra mannskapene ønsker at rederiene sto for retreningen selv, slik de gjorde tidligere. Fordelene kunne være at man får øvd i

lokale og realistiske forhold fremfor i simulator. Maskinpassere er også med på hurtigbåtkursene, ettersom de er en del av brovaktteamet.

Det etterlyses flere brann- og redningskurs. Slik det er nå har mannskapet dette bare en gang, noe som oppfattes som for lite ettersom dette er aktuelle ulykkesscenarier.

### **3.6 Møteplasser og arbeidsmiljø**

Mannskapene forteller at det gjennomføres jevnlig mannskapsmøter ombord hvor man kan ta opp sikkerhetsspørsmål. Et av rederiene arrangerer også årlige møter der navigatørene samles.

Mannskapene uttrykker at de savner mer uformelle møter på tvers av båtene som inkluderer alle grupper av ansatte, og hvor sikkerhetsspørsmål kan tas opp. Det refereres til «tirsdagsmøtet» i et av rederiene som var en slik uformell møteplass. Dette møtet ble avviklet på grunn av økonomiske årsaker.

Flere nevner også at administrasjonen sjelden besøker båtene og at hyppigere besøk kunne gitt ledelsen mulighet til å ta opp sikkerhetsspørsmål direkte med mannskapene.

Det praktiseres ulike skiftordninger. Mange praktiserer to uker på jobb/to uker fri, med perioder i året hvor man har fire uker sammenhengende fri. I all hovedsak er mannskapene tilfreds med de skiftordningene de har. Noen angir imidlertid at trøtthet kan være en utfordring i perioder. Som regel er de flere på broa og mange ruter har såpass tette og hyppige anløp at man likevel anser det som vanskelig å sovne.

Boforhold og muligheter for hvile i skiftperioden oppleves som gode av de fleste, og oppfattes som å ha blitt bedre de senere årene.

Rederiene har i utgangspunktet faste mannskap på båtene. Samarbeidsklimaet ombord blir stort sett beskrevet som godt av mannskapene som intervjues. I tilfeller der det har vært konflikter som har vært vanskelig å løse, har rederikontorene flyttet personer til andre båter. De som ikke er en del av et fast mannskap opplever det som negativt å «bli kastet mellom båtene».

### 3.7 Design og teknologi

Den tekniske tilstanden på båtene beskrives som god av informantene. I følge et av rederikontorene avdekkes få feil i inspeksjoner som Sjøfartsdirektoratet gjennomfører. Dette forklares med at man jobber godt og systematisk med vedlikehold og at man har et godt fungerende vedlikeholdsprogram.

Brodesignet beskrives som funksjonelt. I et av rederiene forteller navigatørene at de har vært aktivt med i designfasen, noe som har medført gode tilpasninger og plasseringer av utstyr. Man har dobbelt sett av navigasjonsutstyr om bord og slik sett teknisk redundans. Ingen av båtene vi var om bord på hadde imidlertid brovaktsalarm. Nye landgangsløsninger beskrives som en stor designmessig framgang. Passasjerene kommer seg raskere på og av, samtidig som løsningen er tryggere enn den man hadde tidligere.

Et ankepunkt som framkommer er at de nye generasjonene av sjøfolk kan stole for mye på og være for avhengige av teknologien. En sier at «...det er for lite fokus på klassisk sjømannsskap», og at de grunnleggende navigasjonsferdighetene er i ferd med å forvitre.

## 3. Forholdet til Sjøfartsdirektoratet

Det er varierende beskrivelser av forholdet til Sjøfartsdirektoratet. Relasjonen blir av noen beskrevet som bra, profesjonell og åpen. Man omtaler den åpne dagen som arrangeres i forbindelse med Sjøsikkerhetskonferansen i positive ordelag. Andre har mer negative vurderinger.

Tre typer tilsynsaktiviteter som Sjøfartsdirektoratet gjennomfører kommenteres av informantene: (1) Revisjoner hvor de går gjennom dokumentasjonen og systemet på rederikontoret, (2) årlig besiktigelse av fartøyene og (3) uanmeldte kontroller.

Revisjonene får mer positiv omtale enn de andre aktivitetene. Disse oppfattes stort sett som nyttige gjennomganger, hvor man får tilbakemelding på hvordan egne systemer fungerer og hvordan de kan forbedres.

Navigatørene omtaler de årlige besiktigelsene som relativt lite nyttige. Det er mye «flisespikkeri» fra inspektørens side i følge navigatørene og oppfatningen er at de må finne et eller annet avvik før de er fornøyd. Sjøfartsdirektoratet blir i flere

intervjuer kalt «politi» som er ute etter å finne feil, ikke å samarbeide. En sier det slik:

*«... opplever at de er mer ute etter å ta folk. Være en slik vaktbikkje isteden for at de skal være med å legge til rette for at næringen skal fungere, at ting skal fungere bra».*

Flere opplever seg uglesett av Sjøfartsdirektoratet, og at de blir betraktet som «...en gjeng med kjeltringer». Fra administrasjonen ønsker man at Sjøfartsdirektoratet benytter seg mer av den kompetansen som ligger i næringen. Flere har inntrykk av at innspill man kommer med ikke blir tatt hensyn til.

Fra rederihold mener man å merke at Sjøfartsdirektoratet fremdeles er i en oppbyggingsfase etter flyttingen fra Oslo, og at det foreløpig er en del ansatte med begrenset erfaring. Man opplever at det er stor forskjell på saksbehandlerne og at enkelte saker tar for lang tid å få avklart.

## **4. Oppsummering**

Informantene vurderer at sikkerhet har blitt et tema som har fått større oppmerksomhet i hurtigbåtnæringen de senere årene. Man ser klare forbedringer i holdninger og systemer som skal ivareta sikkerhetsaspekter. Likevel er det flere forhold som trekkes fram som kan påvirke sikkerheten negativt.

Mannskapene ombord anser at bemanningen om bord er for knapp dersom det oppstår nødsituasjoner. Dette settes i sammenheng med konkurransesituasjonen som rederiene er i, særlig gjennom anbudsregimet .

Det er utarbeidet kvalitets- og sikkerhetsstyringssystemer i tråd med blant annet ISM-koden. Bruken av systemene støter imidlertid an mot «sjømannskulturen», som vektlegger erfaringsbaserte arbeidsmåter og hvor «papirarbeid» omtales i negative ordelag. Vi ser antydninger til motstand mot sikkerhetsstyringssystemene, blant annet gjennom underrapportering av avvik. Fra rederihold mener man å se at holdningene til papirarbeid har blitt bedre.

Opplagg for trening på ulykkesscenarier vurderes som gode og nyttige. Deler av hurtigbåtkursene, spesielt den teoretiske delen av retreningen oppleves som unødvendig gjentak av flere.

Arbeidsmiljøforhold knyttet til skiftordninger, bo-/hvilefasiliteter og brodesign vurderes av mannskapene som tilfredsstillende. Det etterlyses mer uformelle møteplasser hvor mannskapene kan møtes på tvers av fartøy og hyppigere besøk på båtene fra rederiledelsen.

Det er varierende beskrivelser av forholdet til Sjøfartsdirektoratet. Revisjonene hvor dokumentasjon og systemer gjennomgås på rederikontoret oppleves som nyttige. Når det gjelder andre tilsynsaktiviteter ønsker flere at Sjøfartsdirektoratet i større grad vektlegger samarbeid framfor den mer tradisjonelle tilsynsrollen. Man ønsker at direktoratet benytter seg mer av kompetansen som ligger i næringen.

## 5. Mulige tema for workshop

Denne undersøkelsen er en del av et prosjekt finansiert av Norges Forskningsråd og programmet «Transportsikkerhet». Prosjektet skal se på forholdet mellom regulering og sikkerhetskultur. Som en del av prosjektet vil det bli arrangert seminarer som skal inkludere transportører, myndigheter og andre relevante aktører. Basert på spørre- og intervjuundersøkelsen og andre kilder vil vi foreslå noen tema for et dagsseminar for hurtigbåtnæringen:

- Generelt tema: Sikkerhet på hurtigbåter - Hva er de største utfordringene og hva kan være viktige tiltak for å bedre sikkerheten?
- Kurs og kursbehov: Hvordan kan kursporteføljen i hurtigbåtnæringen videreutvikles?
- Økningen i kaikollisjoner: Hva er mulige årsaker til økningen og hvilke forebyggende tiltak kan vi vurdere?
- Sjøfartsdirektoratets tilsynspraksis: Hvilken praksis har man i dag innenfor ulike tilsynsaktiviteter? Kan tilsynspraksisen videreutvikles på noen områder?
- ISM-koden i hurtigbåtnæringen: Hvordan forholder rederiene og Sjøfartsdirektoratet seg til ISM-koden? Har rederiene noe å lære av hverandre når det gjelder sikkerhetsstyring? Hvordan kan dette eventuelt foregå?
- Bemanning på hurtigbåter: Er bemanningen på hurtigbåter tilstrekkelig?



På et dagsseminar vil det være mulig å ta for seg 1-2 tema. Andre tema enn de som er nevnt over kan også være aktuelle og det endelige temaet vil bli fastsatt i samarbeid med hurtigbåtredier og Sjøfartsdirektoratet.

Dagsseminaret vil foregå i Trondheim og 30. mai 2013 foreslås som konkret dato. Antall deltakere begrenses til ca. 30 og hvert rederi inviteres til å ta med 3-4 deltakere. Et detaljert program vil bli utarbeidet etter at tema for dagen er fastlagt.

## Referanser

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

