

# Resultater fra spørreundersøkelse om maritim sikkerhet - 2023

Sjøfartsdirektoratet

Teknisk notat

Type dokument:

Teknisk notat

Rapport-tittel:

Resultater fra spørreundersøkelse om maritim sikkerhet - 2023

Kunde:

Sjøfartsdirektoratet

Dokument nr.

ST-18134-3

Forfattere

M. Pytte, L. I. K. Sørskår

*Referanse til deler/utdrag av dette dokumentet som kan føre til feiltolkning, er ikke tillatt.*

| Revisjon | Dato     | Grunn for revisjon | Kontrollert  | Godkjent   |
|----------|----------|--------------------|--------------|------------|
| 1.0      | 24.03.23 | Utkast             | J.C. Rolfsen | S. Oltedal |



# Innholdsfortegnelse

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Oppsummering</b> .....   | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Bakgrunn</b> .....   | <b>7</b>  |
| <b>3</b> | <b>Metodikk</b> .....   | <b>8</b>  |
| 3.1      | Utvikling av spørreskjema .....                                   | 8         |
| 3.2      | Kontaktinformasjon, distribusjon og databehandling .....          | 8         |
| 3.3      | Populasjoner, svarprosent og feilmargin .....                     | 10        |
| 3.4      | Faktoranalyse .....   | 11        |
| <b>4</b> | <b>Hovedresultater</b> .....                                      | <b>15</b> |
| 4.1      | Passasjerskip .....   | 21        |
| 4.1.1    | <i>Innenriks ferge</i> .....                                      | 25        |
| 4.1.2    | <i>Hurtigbåt</i> .....  | 28        |
| 4.1.3    | <i>Større passasjerskip</i> .....                                 | 31        |
| 4.1.4    | <i>Mindre passasjerfartøy</i> .....                               | 34        |
| 4.2      | Lasteskip .....   | 37        |
| 4.2.1    | <i>Offshoreskip</i> .....   | 41        |
| 4.2.2    | <i>Nærskipsfart</i> .....   | 44        |
| 4.2.3    | <i>Oversjøisk fart</i> .....                                      | 47        |
| 4.2.4    | <i>Lasteskip under 24 meter</i> .....                             | 50        |
| 4.3      | Fiskefartøy .....   | 53        |
| 4.3.1    | <i>Fiskefartøy under 15 meter</i> .....                           | 57        |
| 4.3.2    | <i>Fiskefartøy under 500 bruttotonnasje (over 15 meter)</i> ..... | 60        |
| 4.3.3    | <i>Fiskefartøy over 500 bruttotonnasje (over 15 meter)</i> .....  | 63        |
| <b>5</b> | <b>Øvelser</b> .....  | <b>66</b> |
| <b>6</b> | <b>Vedlegg A – Faktoranalyse</b> .....                            | <b>69</b> |



# 1 Oppsummering

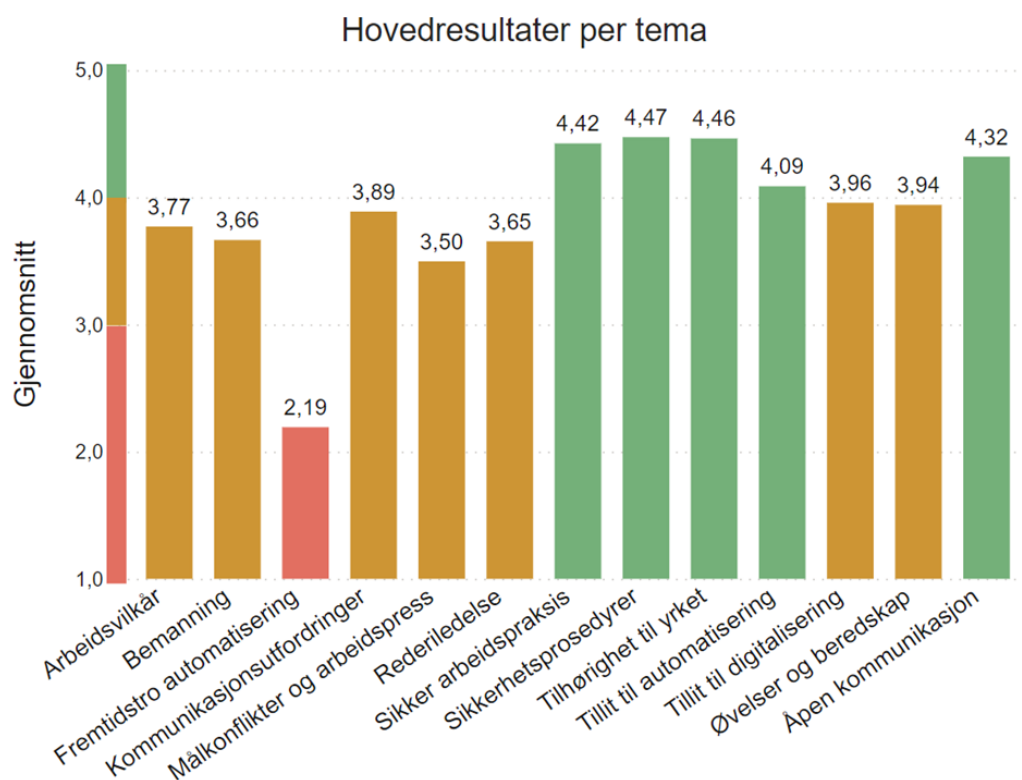
Dette notatet presenterer resultater fra den maritime spørreundersøkelsen Sjøfartsdirektoratet og Safetec gjennomførte i 2023. Studien inkluderer ulike typer passasjerfartøy, lasteskip og fiskefartøy som er under Sjøfartsdirektoratets myndighetsområde. Omtrent 8 400 sjøansatte har deltatt i undersøkelsen. Ved de to siste undersøkelsen i 2019 og 2021 har henholdsvis 10000 og 7000 deltatt.

Statistiske analyser viser at påstandene det spørres om i undersøkelsen knytter seg til 13 faktorer, vist i Tabell 1-1.

Tabell 1-1 Oversikt over faktorer

|                               |                            |                            |
|-------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Sikker arbeidspraksis         | Kommunikasjonsutfordringer | Tillit til digitalisering  |
| Arbeidsvilkår                 | Åpen kommunikasjon         | Tillit til automatisering  |
| Målkonflikter og arbeidspress | Øvelser og beredskap       | Fremtidstro automatisering |
| Rederiledelse                 | Tilhørighet til yrket      |                            |
| Bemanning                     | Sikkerhetsprosedyrer       |                            |

Det er elleve fartøygrupper som inngår i studien, disse er gruppert i tre hovedkategorier. Figur 1-1 viser de samlede resultater for hovedkategoriene passasjerskip, fiskefartøy, lasteskip, samt for alle besvarelser samlet (totalt). Tabell 1-2 viser resultater, antall svar samt endring i resultater fra undersøkelsen i 2021.



Figur 1-1 Resultater faktorer 2023 for alle fartøytyper



Tabell 1-2 Resultater faktorer 2023 for alle fartøygrupper

| Tema                          | Gjennomsnitt | Antall svar | Endring fra 2021 |
|-------------------------------|--------------|-------------|------------------|
| Arbeidsvilkår                 | 3,77 ●       | 7870        | 0,00             |
| Bemanning                     | 3,66 ●       | 7231        | -0,01            |
| Fremtidstro automatisering    | 2,19 ●       | 6749        |                  |
| Kommunikasjonsutfordringer    | 3,89 ●       | 7382        | 0,75 ▲           |
| Målkonflikter og arbeidspress | 3,50 ●       | 7501        | -0,16 ▼          |
| Rederiledelse                 | 3,65 ●       | 6095        | 0,18 ▲           |
| Sikker arbeidspraksis         | 4,42 ●       | 7060        | -0,06 ▼          |
| Sikkerhetsprosedyrer          | 4,47 ●       | 7340        |                  |
| Tilhørighet til yrket         | 4,46 ●       | 7106        |                  |
| Tillit til automatisering     | 4,09 ●       | 2115        |                  |
| Tillit til digitalisering     | 3,96 ●       | 1482        |                  |
| Øvelser og beredskap          | 3,94 ●       | 7305        |                  |
| Åpen kommunikasjon            | 4,32 ●       | 7411        |                  |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021.

Gjennomsnittet av ulike sett av enkeltpåstander utgjør de 13 faktorene oppgitt i figuren. Skalaen går fra 1 til 5, hvor en høy skåre representerer et positivt resultat, uansett hvordan spørsmålet er stilt. Fargeskalaen (trafikklys) brukes som et visuelt hjelpemiddel for å få overblikk på høye og lave resultater. Trafikklysene bør ses på som en skjønsmessig veiledning i å indikere hvilke faktorer det bør jobbes videre med, og ikke en fasit.

Flere av faktorene får en relativt høy skåre, og særlig de faktorene som er tette på den «skarpe enden»; Sikker arbeidspraksis, Sikkerhetsprosedyrer og Åpen kommunikasjon. Faktoren Tilhørighet til yrket får også en høy skåre. Laveste skåre får den nye faktoren om Fremtidstro automatisering som måler sjøfolks holdninger til hvorvidt autonome fartøy og økt automatisering vil bedre sikkerheten. Det lave resultatet tyder på at sjøansatte ikke har tro på at høyere grad av autonomi og automatisering vil bidra til økt sikkerhet.

Endringer fra 2021 er kun oppgitt for gjentakende faktorer på tvers av undersøkelsene. Resultatene viser en positiv utvikling fra 2021 til 2023 for faktorene Rederiledelse og Kommunikasjonsutfordringer. Den positive utviklingen kan imidlertid tilskrives en endring i faktorstrukturen – altså at påstander tilhørende faktorene har blitt tatt bort og lagt til. Det bør derfor ikke uten videre tas til inntekt for faktisk forbedring innen disse faktorene.

Faktorene Sikker arbeidspraksis og Målkonflikter og arbeidspress har hatt en negativ utvikling i gjennomsnittsskåre. I faktoren Målkonflikter og arbeidspress er det lagt til to spørsmål knyttet til grad av uforenlige arbeidsoppgaver og beredskapsoppgaver – og disse to påstandene bidrar til å trekke gjennomsnittet ned. Resultatene antyder at uforenlige arbeidsoppgaver og beredskapsoppgaver oppleves som en utfordring, særlig blant ansatte på innenriks ferger, hurtigbåter og lasteskip i nærskipfart.

Det er ikke endringer av påstander i faktoren Sikker arbeidspraksis som kan forklare den negative utviklingen, og resultatene tyder dermed på at sikker arbeidspraksis blant sjøansatte har blitt dårligere.

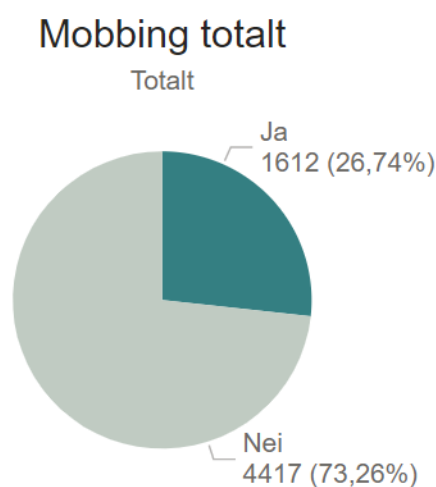
Resultatene for enkeltspørsmål stilt i undersøkelsen viser negativ utvikling for 25 spørsmål, og en positiv utvikling for fem spørsmål, sammenlignet med 2021.

Tabell 1-3 Resultater enkelte tema sammenlignet med 2021 og 2019

| Variabel  | Antall ja 2023 | Andel ja 2023 | Andel ja 2021 | Andel ja 2019 |
|---|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 2242           | 32,10 %       | 27,20 %       | 28,50 %       |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 362            | 5,20 %        | 4,40 %        | 5,40 %        |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 5441           | 91,10 %       | 92,90 %       | 92,70 %       |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 1269           | 17,90 %       | 19,30 %       |               |

Resultatene oppgitt i Tabell 1-3 indikerer at det har vært en negativ utvikling i andelen som har vært involvert i situasjoner som kunne utviklet seg til en alvorlig ulykke siste 12 måneder sammenlignet med de to siste undersøkelsene. Resultatene tyder samtidig på en liten, men positiv, endring i andel som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere. Andelen som svarer at de utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner antyder en svak negativ utvikling.

### Opplevd mobbing/trakassering de siste 12 mnd



Figur 1-2 Andel som har opplevd en form for mobbing eller trakassering de siste 12 mnd., totalt for alle fartøytyper

Respondentene ble bedt om å svare om de har opplevd ulike former for vedvarende mobbing eller trakassering siste 12 mnd. Figur 1-2 viser at blant alle sjøansatte er det 27% som har opplevd en eller flere former for mobbing/trakassering. Mellom fartøytypene varierer resultatet fra 19% til 32%. Det er flest som har opplevd baksnakking og ryktespredning (14%) og personrettet kritikk (11%).

2% av alle sjøansatte har opplevd seksuell trakassering siste 12 måneder. Ser vi på de 400 kvinnene som har svart på undersøkelsen, er det 15% som har opplevd seksuell trakassering siste 12 mnd.

I rapporten presenteres resultatene for hver av de elleve fartøygruppene. Resultatene for utvalgte enkeltspørsmål presenteres også.

Resultatene viser følgende:

- Generelt er det liten endring i resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 til 2023 på faktornivå. Resultatene på enkeltpåstander viser at det er fem ganger flere påstander som har hatt en negativ utvikling fra 2021 som det er påstander som har hatt en positiv utvikling. Som i 2021 skiller ansatte på fiskefartøy seg jevnt over fra øvrige respondenter med mer positive svar på en majoritet av faktorer mens ansatte på passasjerskip skiller seg tilsvarende negativt ut – særlig på faktoren Bemanning. For de enkelte faktorene og påstandene er det store forskjeller mellom de elleve fartøygruppene. Hvor mulig anbefaler Safetec å vektlegge utvikling over tid samt forskjeller innad i fartøygruppene foran sammenligninger på tvers av fartøygrupper.
- Utvikling i resultatene fra 2021 til 2023 viser for flere fartøytyper at de ansatte i større grad har vært involvert i situasjoner som kunne utviklet seg til en alvorlig ulykke. Særlig ansatte på store passasjerskip responderer med økning i andel fra 2021 til 2023. Dette gjelder både andel som har vært involvert i alvorlige ulykker siste 12 måneder (fra 2,3% til 6,5%), og andel som har vært i situasjoner som kunne utviklet seg til alvorlig ulykke siste 12 måneder (fra 19,4% til 31,1%).
- Undersøkelsen måler frekvens av gjennomførte øvelser siste 24 mnd. på ulike områder. Gjennomgående er det høyeste relative frekvens av øvelser på brann og fall over bord, og laveste relative frekvens på øvelser på ulovlige handlinger, og nødassistanse til andre fartøy. Blant sjøfolk på fiskefartøy er det, til sammenligning med de andre fartøytypene, et større utvalg som ikke har øvd på de ulike øvelsesområdene siste 24 mnd.

I tillegg til det som presenteres i dette notatet, er det et stort potensial for videre analyser av materialet. Dette inkluderer blant annet analyser av fritekstfelt, enkeltspørsmål om navigasjon, og spørsmål knyttet til opplevde hendelser og arbeidsmiljø.



## 2 Bakgrunn

Spørreundersøkelsen er en kartlegging av sjøansattes oppfatninger om ulike sikkerhetsrelaterte forhold til sjøs, og er en del av Sjøfartsdirektoratets arbeid med maritim sikkerhet og risikostyring i den norske sjøfarten. Formålet med kartleggingen er (1) å gi et dataunderlag for tilsynsarbeid, (2) gi innsikt i ulike temaområder, (3) utgjøre et talerør for sjøansatte, (4) sette sikkerhet på dagsorden i næringen, og (5) utgjøre et underlag for utvikling av sikkerhetstiltak.



Spørreundersøkelsen inkluderer spørsmål om arbeidspraksis, arbeidsvilkår, teknisk tilstand, sikkerhetsstyringssystem, bemanning, hviletid og andre forhold relatert til sikkerhet. Spørsmålene er tilpasset de ulike fartøystypene som de sjøansatte arbeider på.

Safetec har stått for den praktiske gjennomføringen av kartleggingen på vegne av Sjøfartsdirektoratet. Årets undersøkelse er en videreføring av tidligere undersøkelser om maritim sikkerhet, og disse har vært gjennomført annethvert år. Ved å gjenta undersøkelsen på regelmessig basis, ønsker Sjøfartsdirektoratet å måle utviklingen knyttet til risikomomenter, slik som blant annet andelen som benytter seg av sikkerhetsutstyr, tilstrekkeligheten av bemanningen om bord, og hvile om bord.

I tillegg gir spørreundersøkelsen mulighet for innsikt i nye områder. Denne undersøkelsen har inkludert tema om beredskap, øvelser, samtidighet i oppgaver, sjøansattes identitet, samt automatisering og digitalisering. Resultatene knyttet til disse temaene gir innsikt som er nyttig for direktoratet, da det kan legge føringer for hvordan arbeidet med regelverk og tilsyn skal prioriteres. Videre vil data fra undersøkelsen brukes i Sjøfartsdirektoratets risikomodell.

I dette notatet redegjør Safetec for funn per fartøygruppe på de 13 hovedfaktorene i undersøkelsen



### 3 Metodikk

I de neste underkapitlene blir det redegjort for utvikling av spørreskjemaet, informasjon om og invitasjon til å delta i spørreundersøkelsen, hvor mange besvarelser som kom inn, og en vurdering av vitenskapelig validitet på spørsmålene som anvendes i notatet – samt faktoranalyse med en presentasjon av de 13 faktorene.

#### 3.1 Utvikling av spørreskjema

Spørreskjemaet er videreutviklet basert på tidligere undersøkelser, innspill fra partene i næringen, samt arbeidsmøter med Sjøfartsdirektoratet. Høsten 2022 ble spørreskjemaet videreutviklet med bakgrunn i følgende momenter:

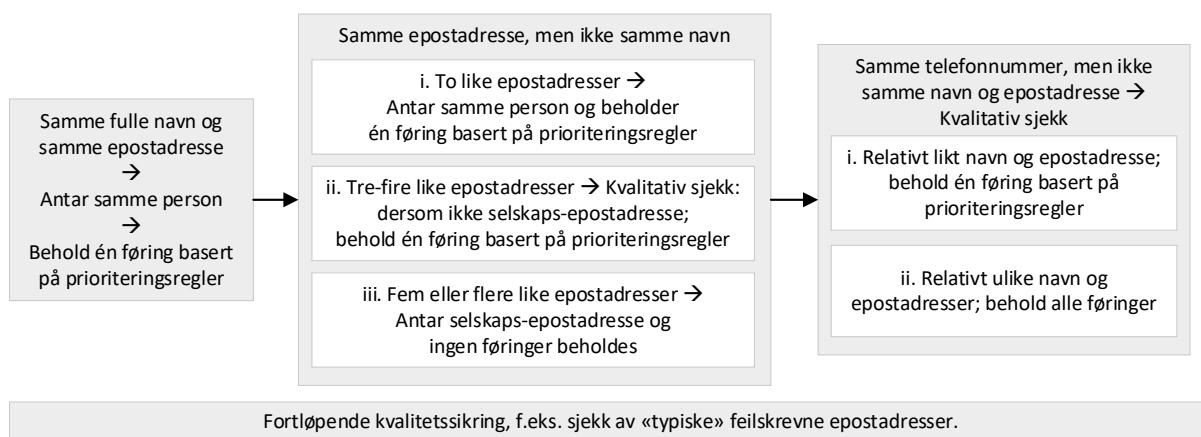
- Læring fra forrige undersøkelse om spørsmål som ikke fungerte
- Forbedre i henhold til relevante og aktuelle temaer
- Vitenskapelig validitet
- Ønske om å bevare spørsmål på grunn av muligheter for trending og benchmarking

Spørreskjemaet inneholder totalt 160 spørsmål, inkludert demografiske forhold, bakgrunnsspørsmål og frivillige fritekstfelt. Spørreskjemaet er bygd opp slik at de spørsmålene respondentene er tilpasset basert på svarene de gir på spørsmålene innledningsvis om fartøytype, mannskapstype eller andre forhold. I dette notatet benyttes kun deler av materialet, i hovedsak de spørsmålene/påstandene som skåres på en såkalt Likert-skala fra 1-5. Øvrig materiale inneholder en rekke spørsmål som kan analyseres nærmere, for eksempel vedrørende navigasjon, opplevde uønskede hendelser, meninger om automatisering, og spesifikke spørsmål for enkelte fartøygrupper.

#### 3.2 Kontaktinformasjon, distribusjon og databehandling

Safetec mottok uttrekkslister over sjøansatte fra ni parter; fra selskapene Odfjell, Bastø Fosen, Skoleskipet Gann, Fjordbåt, fra arbeidstakerforeningene Norsk Sjømannsforbund (NSF), Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF), Det Norske Maskinistforbund (DNMF), Fiskebåt, og seilende med sertifikater fra Sjøfartsdirektoratet. Totalt mottok Safetec kontaktinformasjon til 46 575 sjøansatte.

Samme arbeidstaker kan teoretisk sett opptre på flere uttrekkslister, og dette skjedde også i praksis. Den sammenslåtte listen over potensielle respondenter ble behandlet etter bestemte regler med hensyn på å etablere en endelig liste over e-postadresser til bruk i distribusjonen av spørreskjemaet. Individuer som ble identifisert på flere lister ble slått sammen til én enkelt føring – og informasjonen om individet ble beholdt i henhold til følgende prioriteringsrekkefølge; (1) rederi, (2) forening og (3) Sjøfartsdirektoratets sertifikatliste. Metodikk for sorteringsbehandling av sammenslåtte uttrekkslister er beskrevet i Figur 3-1.



Figur 3-1 Metodikk for sorteringsbehandling

Flere av uttrekkslistene var mangelfulle med hensyn til epostadresser for distribusjon, og dersom et individ ikke kunne bli knyttet til en enkelt epost-adresse ble individet ikke med på endelig distribusjonsliste. Etter sorteringsbehandlingen ble det gjennomført en manuell sjekk for feilskrevne eller mangelfulle epostadresser, og endelig distribusjonsliste besto av 34 026 unike epostadresser. Endelig liste antas å dekke en majoritet av ansatte på norske skip. Estimert populasjon på norske skip er 47 635 ifølge Sjøfartsdirektoratet (mars 2023).

Tabell 3-1 viser fordelingen av antall epostadresser mottatt fra de ulike partene. Vær oppmerksom på at en epostadresse kan høre til flere parter og at det totale antallet i tabellen overstiger antall unike epostadresser.

Tabell 3-1 Antall e-post-adresser koblet til de ulike uttrekkslistene (totalt 34 023 unike epostadresser)

|                  | Bastø Fosen | Odfjell | Skoleskipet Gann | Fjordbåt | NSF  | NSOF | DNMF | Fiskebåt | Sjøfartsdirektoratet |
|------------------|-------------|---------|------------------|----------|------|------|------|----------|----------------------|
| Antall individer | 240         | 862     | 25               | 16       | 7940 | 4553 | 909  | 641      | 31389                |

I tillegg meldte tre enkeltindivider til Sjøfartsdirektoratet at de ikke hadde mottatt undersøkelsen og ønsket å motta den.

Respondentene brukte i snitt 27 minutter på å besvare nettskjemaundersøkelsen.

Erfaringsmessig er det krevende å få svar på epost fra fiskere. Det ble derfor gjennomført 1000 telefonintervjuer med denne respondentgruppen. Ettersom telefonintervjuer må være kortere ble det valgt ut en begrenset del av spørreskjemaet for disse. Telefonintervjuene ble gjennomført av Norfakta Markedsanalyse AS på utvalgte deler av spørreskjemaet. Det ble tegnet databehandleravtale med Norfakta.

Et utvalg av respondentene på epostdistribusjonslisten ble identifisert som fiskere, og dermed kandidater for telefonintervju. Distribusjonen ble dermed delt i to hvor fiskere fikk undersøkelsen i fire uker, og ikke-fiskere fikk den i seks uker. Fiskere som ikke hadde svart på undersøkelsen etter fire uker ble ført inn på en egen distribusjonsliste for telefonintervju – totalt 3 432 føringer. Norfakta påførte også nummer på Fiskeridirektoratets offentliggjorte fiskermanntall. Totalt utgjorde telefonlisten 7 614 fiskere.

Alle respondentene ga et informert samtykke før deltakelse og deltakelse i undersøkelsen var frivillig. Alle svar ble behandlet konfidensielt og i henhold til gjeldende personopplysningslov. Innhentet kontaktinformasjon til respondenter slettes når prosjektet er ferdigstilt. Data overlevert til Sjøfartsdirektoratet er anonymisert slik at enkeltpersoner ikke kan identifiseres direkte. De anonyme besvarelsene bevares for fremtidig sammenligninger og forskning.

### 3.3 Populasjoner, svarprosent og feilmargin

Undersøkelsen ble gjennomført i perioden 9. januar 2023 til 20. februar 2023. Det ble gitt fire-fem påminnelser per e-post til deltakere som ikke hadde respondert på det aktuelle tidspunktet. Påminnelsene hadde god, men avtagende effekt.

73 % av besvarelsene fra epost-distribusjonen ble gjennomført fra en mobiltelefon.

Det var et betydelig antall respondenter som ikke fullførte hele spørreskjemaet, eller unnlot å svare på enkelte spørsmål. Dette bør tas med i evalueringen av spørreskjemaet ved en eventuell neste gangs gjennomføring.

Fratrukket de besvarelser som bare svarte på de innledende spørsmålene og så avsluttet undersøkelsen, endte undersøkelsen med 8 391 besvarelser, hvorav 1 000 er basert på telefonintervjuer med fiskere. Blant besvarelsene er det 322 personer som arbeider på utenlandskregistrerte skip. Disse er utelatt fra analysene. Følgelig er 8 069 besvarelser benyttet i analysen. Hvis en sammenholder antall besvarelser med estimert populasjon, gir dette et estimat på at besvarelsene representerer ca. 17 % av sjøfolkene på norske skip. Detaljert oversikt er presentert i Tabell 3-2.

For hver fartøyskategori er det presentert en feilmargin. Det er ønskelig å ha en feilmargin på under 5 %. Dette ble oppnådd for 9 av 11 fartøygrupper. Unntak er mindre passasjerskip (9,1%) og hurtigbåt (5,2%).

Generelt er det antatt at det er en viss feilrate på hvilken fartøygruppe respondentene har angitt at de tilhører. I spørreskjemaet er det imidlertid mulig for respondentene også skrive inn kallesignal/IMO/fartøynavn i fritekst, og dette er benyttet for å justere oppgitt fartøytype.

Tabell 3-2 Antall besvarelser, feilmargin, populasjon for fartøygruppene. Kategoriene innenfor samme bolk/farge er gjensidig utelukkende

| Fartøygrupper                        | Estimert populasjon | Andel besvarelser | Antall besvarelser | Feilmargin |
|--------------------------------------|---------------------|-------------------|--------------------|------------|
| Alle                                 | 47 635              | 16,6 %            | 7 930              | 1 %        |
| Passasjerfartøy                      | 11 902              | 18,9 %            | 2 247              | 1,9 %      |
| Fiskefartøy                          | 10 542              | 15,5 %            | 1 635              | 2,2 %      |
| Lasteskip                            | 25 191              | 14,8 %            | 3 726              | 1,5 %      |
| Militær                              | -                   | -                 | 37                 | -          |
| Flyttbar innretning                  | -                   | -                 | 277                | -          |
| Passasjerskip - innenriks ferje      | 2 583               | 45,2 %            | 1 168              | 2,1 %      |
| Passasjerskip - store passasjerskip  | 5 674               | 12,6 %            | 716                | 3,4 %      |
| Passasjerskip - mindre passasjerskip | 2 791               | 4,0 %             | 111                | 9,1 %      |
| Passasjerskip - hurtigbåt            | 854                 | 29,5 %            | 252                | 5,2 %      |
| Lasteskip - offshore                 | 4 742               | 33,6 %            | 1 593              | 2 %        |
| Lasteskip - nærskipfart              | 4 689               | 16,2 %            | 760                | 3,3 %      |
| Lasteskip - oversjøisk fart          | 12 216              | 7,8 %             | 952                | 3 %        |
| Lasteskip - under 24 meter           | 3 544               | 11,9 %            | 421                | 4,5 %      |
| Fiskefartøy - under 15 meter         | 7 196               | 7,0 %             | 504                | 4,2 %      |
| Fiskefartøy over 15 - under 500bt    | 1 303               | 22,7 %            | 296                | 5 %        |
| Fiskefartøy over 15 - over 500bt     | 2 043               | 40,9 %            | 835                | 2,6 %      |
| Akvakultur/havbruksfartøy*           | -                   | -                 | 656                | -          |

\*Havbruksfartøyene er analysert som en del av lasteskip i de følgende kapitler

Som vist i Tabell 3-3 er det en bred fordeling av hovedarbeidsområder i de ulike fartøygruppene.

Mer spesifikt viser analyser at på flyttbare innretninger er det overvekt av arbeidsområde i maskin (49 %). På de minste fartøyene er det en overvekt innenfor arbeidsområdet bro (47-67 %). På store passasjerskip er det 46 % som er i forpleining.

Tabell 3-3 Fordeling av hovedarbeidsområde per fartøygruppe

|              | Lasteskip   | Passasjerskip | Fiskefartøy | Militært fartøy | Flyttbar innretning | Total       |
|--------------|-------------|---------------|-------------|-----------------|---------------------|-------------|
| Dekk         | 1119 (30 %) | 600 (27 %)    | 193 (34 %)  | 7 (19 %)        | 53 (19 %)           | 1972 (29 %) |
| Bro          | 1384 (38 %) | 741 (34 %)    | 241 (42 %)  | 17 (46 %)       | 82 (30 %)           | 2465 (37 %) |
| Maskin       | 992 (27 %)  | 452 (21 %)    | 98 (17 %)   | 11 (30 %)       | 133 (49 %)          | 1686 (25 %) |
| Forpleining  | 174 (5 %)   | 402 (18 %)    | 38 (7 %)    | 2 (5 %)         | 6 (2 %)             | 622 (9 %)   |
| <b>Total</b> | <b>3669</b> | <b>2195</b>   | <b>570*</b> | <b>37</b>       | <b>274</b>          | <b>6745</b> |

\* En majoritet av ansatte på fiskefartøy ble intervjuet på telefon – hvor det ikke ble oppgitt hovedarbeidsområde

Tabellen viser ikke de som jobber alene om bord, denne gruppen utgjør 818 personer, hovedsakelig på fiskefartøy (730), og noen få på lasteskip (45) og passasjerskip (42). Spørsmålsformuleringen kan ha blitt tolket som at de jobber alene i sitt departement om bord.

### 3.4 Faktoranalyse

Det er gjennomført en analyse og vurdering av om spørreskjemaet tilfredsstillende vitenskapelige krav til spørreskjemaer iht. anerkjente metoder. Tilnærmingen er tilsvarende som tidligere undersøkelser, og er hensiktsmessig å gjenta for å sikre reliabilitet og validitet i spørreskjemaet. Det er benyttet prinsipal komponentanalyse (faktoranalyse) og Cronbachs Alpha (intern reliabilitet). Dette betyr i praksis at man slår sammen spørsmål som teoretisk



sett er like, og tester de for god samvariasjon. Det er et mål at en Cronbachs alfa skal være på over 0.7, da dette indikerer at spørsmålene er korrelerte. Imidlertid bør ikke verdien være over 0.9, da dette indikerer at spørsmålene er for like. Verdier under 0.7 er normalt ikke regnet som akseptabelt, men over 0.6 regnes likevel som akseptabelt når det er eksplorerende forskning. Resultater med Chronbachs alfa under 0.7 tyder på en svak konstruksjon som bør bli modifisert og validert på nytt ved senere målinger.

Faktoranalyse er en iterativ prosess hvor man blant annet kan fjerne enkelte påstander som ikke har høy nok validitet empirisk sett, slik at man får en god struktur som både stemmer overens teoretisk så vel som statistisk/empirisk. 66 påstander ble vurdert i faktoranalysen og av disse ble 15 påstander fjernet som følge av analysen. Resultatet av faktoranalysen er presentert i Vedlegg A. Enkeltspørsmålene som utgjør en faktor blir slått sammen ved å anvende et aritmetisk gjennomsnitt. Negativt ladede spørsmål blir snudd før gjennomsnittet beregnes. Undersøkelsen i 2023 inkluderte temaer knyttet til automatisering, digitalisering og autonome fartøy. Et utvalg av påstandene tilhørende disse temaene er begrenset til ulike departement om bord på fartøy, og det er derfor gjennomført en egen faktoranalyse for disse.

Analysen resulterte i 13 faktorer, og disse er presentert i Tabell 3-4. Fem av faktorene ble også observert i 2019 og 2021. Noen av faktorene passerer grenseverdier for Cronbachs Alpha (0,7-0,9), men er vurdert som tilfredsstillende. Påstandene tilhørende faktorene er presentert i Tabell 3-5.

Tabell 3-4 Faktorenes reliabilitet

| Faktor                        | Cronbachs A 2019 | Antall spørsmål 2019 | Chronbachs A 2021 | Antall spørsmål 2021 | Chronbachs A 2023 | Antall spørsmål 2023 |
|-------------------------------|------------------|----------------------|-------------------|----------------------|-------------------|----------------------|
| Sikker arbeidspraksis         | 0.88             | 12                   | 0.87              | 9                    | 0,85              | 7                    |
| Arbeidsvilkår                 | 0.73             | 8                    | 0.73              | 4                    | 0,74              | 5                    |
| Målkonflikter og arbeidspress | 0.79             | 6                    | 0.76              | 3                    | 0,81              | 6                    |
| Rederiledelse                 | 0.82             | 6                    | 0.80              | 7                    | 0,83              | 6                    |
| Bemannings                    | 0.76             | 4                    | 0.67              | 3                    | 0,79              | 4                    |
| Kommunikasjonsutfordringer*   |                  |                      |                   |                      | 0,69              | 3                    |
| Åpen kommunikasjon            |                  |                      |                   |                      | 0,75              | 5                    |
| Øvelser og beredskap          |                  |                      |                   |                      | 0,76              | 4                    |
| Tilhørighet til yrket         |                  |                      |                   |                      | 0,80              | 3                    |
| Sikkerhetsprosedyrer          |                  |                      |                   |                      | 0,69              | 2                    |
| Tillit til digitalisering**   |                  |                      |                   |                      | 0,93              | 4                    |
| Tillit til automatisering***  |                  |                      |                   |                      | 0,91              | 4                    |
| Fremtidstro automatisering    |                  |                      |                   |                      | 0,73              | 2                    |

\* To av spørsmålene i faktoren er kun for multinasjonale crew,

\*\* Kun for ansatte i maskin,

\*\*\* Kun for ansatte på bro

Tabell 3-5 Hovedfaktorer i spørreskjema

| Faktor                | Påstand  |
|-----------------------|--|
| Sikker arbeidspraksis | <ul style="list-style-type: none"> <li>Jeg stopper mitt arbeid dersom jeg mener at det kan være farlig for meg eller andre å fortsette</li> <li>Jeg gir beskjed dersom jeg ser farlige situasjoner</li> <li>Mine kolleger stopper meg dersom jeg arbeider på en farlig måte</li> <li>Mine kolleger og jeg benytter alltid påkrevd personlig verneutstyr</li> <li>Utstyret jeg trenger for å arbeide sikkert er lett tilgjengelig</li> <li>Mine kolleger og jeg rapporterer alle uønskede hendelser</li> <li>Risikofylte arbeidsoperasjoner blir alltid nøye gjennomgått før de påbegynnes</li> </ul> |



|                               |   |
|-------------------------------|---|
| Arbeidsvilkår                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Jeg får tilstrekkelig søvn og hvile om bord til å utføre alle mine arbeidsoppgaver på en sikker måte</li> <li>Jeg anser skift-/vaktordningen som belastende</li> <li>Det hender jeg er så utmattet i arbeidstiden at det kan gå utover sikkerheten</li> <li>Det er godt lagt til rette for hvile når jeg ikke er på vakt</li> <li>Jeg får ikke gjort jobben min slik jeg skal fordi jeg har for mye å gjøre</li> </ul>   |
| Målkonflikter og arbeidspress | <ul style="list-style-type: none"> <li>På mitt fartøy har vi arbeidsoppgaver som i praksis betyr at vi skal "være flere steder på samme tid" (uforenlige oppgaver)</li> <li>På mitt fartøy er det beskrevet beredskapsoppgaver som i praksis betyr at vi skal "være flere steder på samme tid" (uforenlige oppgaver)</li> <li>På mitt fartøy blir arbeidsoppgaver som kan medføre risiko ikke alltid utført i henhold til sikkerhetsprosedyrene</li> <li>Noen ganger bryter jeg sikkerhetsprosedyrene for å få jobben gjort</li> <li>Rederiets krav til effektivitet gjør at vi noen ganger må bryte sikkerhetsprosedyrene</li> <li>Det hender at jeg føler meg presset til å fortsette operasjonen/arbeidet, selv om sikkerheten for meg selv eller fartøyet er truet</li> </ul> |
| Rederiledelse                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Rederiet responderer (forbedringstiltak, informasjon, etc.) på forhold vi rapporterer</li> <li>Vi får tilbakemeldinger om forbedringstiltak som blir igangsatt basert på rapporterte uønskede hendelser</li> <li>Jeg mener at rederiets reaksjoner på regel- og prosedyrebrudd er rettfærdige</li> <li>Så lenge arbeidet blir gjort, bryr ikke rederiet seg noe med hvordan vi gjør arbeidet</li> <li>Det å følge sikkerhetsrutinene blir ikke verdsatt i det rederiet jeg jobber for</li> <li>Rederiet tilbyr gode velferdstiltak</li> </ul>  |
| Bemanning                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Det er til vanlig flere i besetningen enn det som er fastsatt som sikkerhetsbemanning for fartøyet</li> <li>Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas</li> <li>Rederiet prioriterer tilstrekkelig bemanning for å ivareta sikkerheten om bord</li> <li>Rederiet gir mulighet for tilleggsbemanning ved behov</li> </ul>   |
| Kommunikasjonsutfordringer*   | <ul style="list-style-type: none"> <li>At ikke alle snakker samme språk kan resultere i farlige situasjoner</li> <li>Det hender at sammensetningen av nasjonaliteter om bord fører til dårligere samarbeid</li> <li>Kommunikasjonen mellom meg og mine kolleger svikter ofte på en slik måte at farlige situasjoner kan oppstå</li> </ul>   |
| Åpen kommunikasjon            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Besetningen kan fritt stille spørsmål vedrørende beslutninger og handlinger tatt av personer med høyere rang / mer autoritet</li> <li>Besetningen snakker åpent ut hvis de ser noe som kan påvirke sikkerheten</li> <li>Samarbeidet mellom mannskapet om bord på vårt fartøy er godt</li> <li>Jeg har mulighet til å få hjelp og støtte fra mine kolleger når jeg trenger det (eller andre fartøy om du arbeider alene om bord)</li> <li>Besetningen på mitt fartøy er redde for å stille spørsmål når det er noe som virker feil</li> </ul>   |
| Øvelser og beredskap          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Øvelsene er realistiske (samsvarer godt med virkeligheten)</li> <li>Øvelsene er godt planlagt</li> <li>Jeg føler meg trygg på at vi klarer å håndtere akutt skade eller sykdom hvis det skulle oppstå på mitt fartøy</li> <li>Vi får alltid gjennomført de beredskapsøvelsene vi skal/er pålagt</li> </ul>   |
| Tilhørighet til yrket         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sjømannsyrket er en del av min identitet</li> <li>Sjømannsyrket er ikke bare en jobb, det er en livsstil</li> <li>Jeg er stolt av å være sjømann</li> </ul>  |
| Sikkerhetsprosedyrer          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sikkerhetsprosedyrene er dekkende for å ivareta sikkerhet ved utføring av mine arbeidsoppgaver</li> <li>Jeg har enkel tilgang til sikkerhetsprosedyrer som gjelder mitt arbeid</li> </ul>  |
| Tillit til digitalisering**   | <ul style="list-style-type: none"> <li>De digitale systemene om bord er pålitelige</li> <li>De digitale systemene om bord fungerer som de skal</li> <li>De digitale systemene om bord reagerer forutsigbart</li> <li>Jeg stoler på de digitale systemene om bord</li> </ul>   |
| Tillit til automatisering***  | <ul style="list-style-type: none"> <li>De automatiserte systemene om bord er pålitelige</li> <li>De automatiserte systemene om bord fungerer som de skal</li> <li>De automatiserte systemene om bord reagerer forutsigbart</li> <li>Jeg stoler på de automatiserte systemene om bord</li> </ul>   |
| Fremtidstro automatisering    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Jeg tror autonomi (selvkjørende fartøy) kommer til å gjøre sjøfarten sikrere</li> <li>Økt automatisering om bord vil bidra positivt til sikkerhet</li> </ul>   |

\* To av spørsmålene i faktoren er kun for multinasjonale crew,

\*\* Kun for ansatte i maskin,

\*\*\* Kun for ansatte på bro.

Faktorene i Tabell 3-4 og Tabell 3-5 beskrives kort under.

**Sikker arbeidspraksis.** Faktoren inneholder spørsmål som omhandler bevissthet rundt sikker arbeidspraksis, som bruk av verneutstyr, gjennomgang av risikofylte arbeidsoperasjoner, rapportering av uønskede hendelser, og som gjelder «å si ifra» og «stoppe» under potensielt farlige situasjoner.

**Arbeidsvilkår.** Faktoren inneholder spørsmål knyttet til balansen mellom arbeidsbelastning og tilstrekkelig hvile.

**Målkonflikter og arbeidspress.** Faktoren inneholder spørsmål på målkonflikter og etterlevelse; forventning til å være «flere steder samtidig», krav til effektivitet vs etterlevelse av sikkerhetsprosedyrer. Faktoren inneholder spørsmål om press for å arbeide effektivt selv når sikkerheten kan være truet.

**Rederiledelse.** Faktoren inneholder spørsmål om rederiets håndtering og oppfølging av hendelser og rapportering, oppfølging av sikker arbeidspraksis og sikkerhetsrutiner, og om velferd ombord.

**Bemanning.** Faktoren inneholder spørsmål om hvorvidt sjøfolkene anser bemanningen som tilstrekkelig for å ivareta sikkerhet, og hvorvidt det er muligheter for å øke bemanningen når det er behov for dette.

**Kommunikasjonsutfordringer.** Faktoren inneholder spørsmål om utfordringer knyttet til sammenhengen mellom sikkerhet og språk, ulike nasjonaliteter og kommunikasjon om bord.

**Åpen kommunikasjon.** Faktoren inneholder spørsmål om hvorvidt de ansatte åpent kan stille spørsmål til eller kommentere sikkerheten om bord. Det er også spørsmål om samarbeid og mulighet for å be om hjelp og støtte.

**Beredskap.** Faktoren inneholder spørsmål om øvelser blir utført, er realistiske og godt planlagt. Det er også spørsmål om tro på å kunne håndtere en akutt situasjon om bord (skade/sykdom).

**Tilhørighet til yrket.** Faktoren inneholder spørsmål om sjøansattes holdninger til sjømannsyirket.

**Sikkerhetsprosedyrer.** Faktoren inneholder spørsmål om innhold i og tilgang på prosedyrer

**Tillit til digitalisering.** Faktoren inneholder spørsmål om tillit til at digitale systemer er pålitelige, forutsigbare og fungerer som de skal.

**Tillit til automatisering.** Faktoren inneholder spørsmål om tillit til at automatiserte systemer er pålitelige, forutsigbare og fungerer som de skal.

**Fremtidstro automatisering.** Faktoren inneholder spørsmål om sjøfolks holdninger til hvorvidt autonome fartøy og økt automatisering vil bedre sikkerheten.



## 4 Hovedresultater

I de neste kapitlene blir resultater fra spørreundersøkelsen presentert. Fartøygruppene som benyttes er de samme som Sjøfartsdirektoratet benytter i sin risikovurdering.

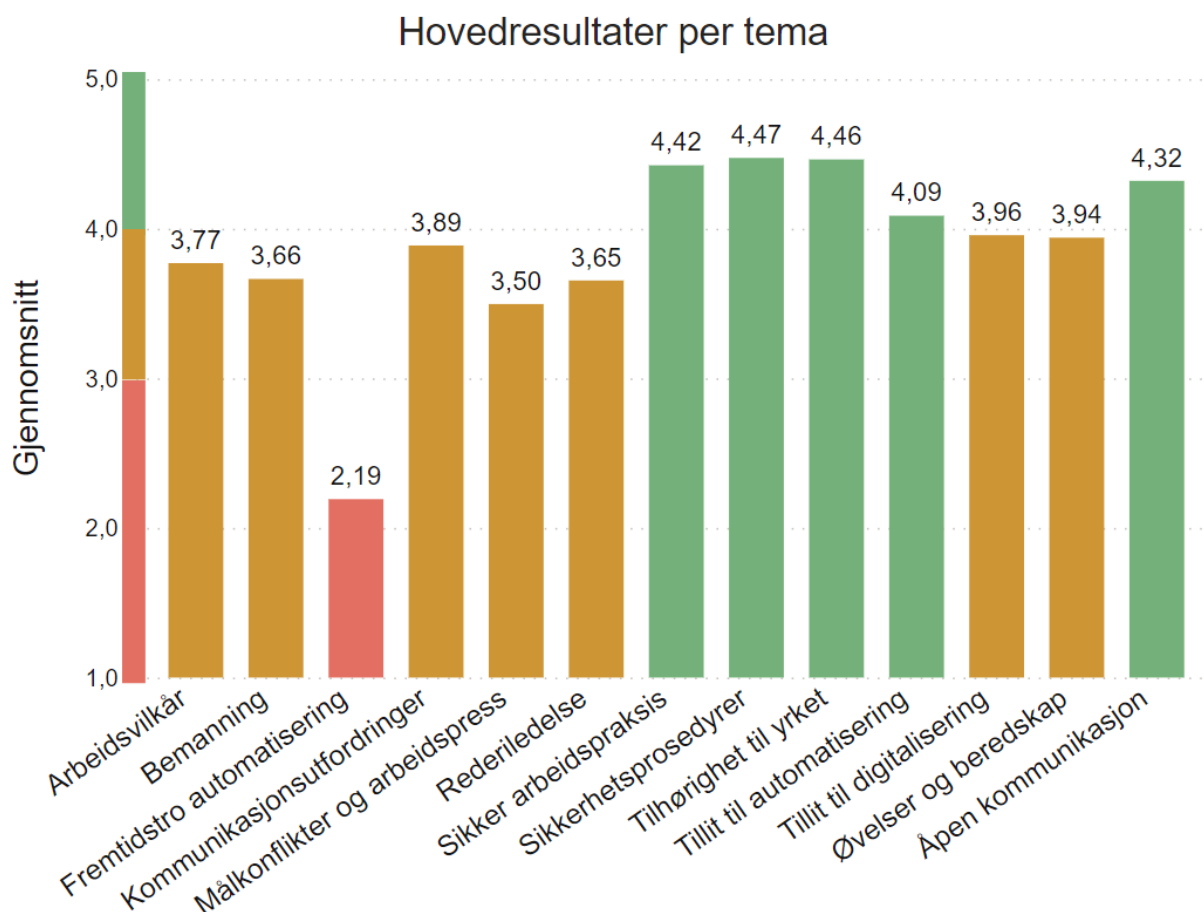
I hovedresultatene er det noen forskjeller knyttet til de 13 faktorene. I tillegg er det store forskjeller på enkeltspørsmål i en del tilfeller. Maritim næring er en relativt heterogen gruppe. Hver enkelt fartøygruppe har sin særegne operasjon. «Modenhetsnivået» med hensyn på sikkerhets- og risikoforståelse og arbeidspraksis er forskjellig, og kan bidra til utslag på et spørreskjema som dette. Det er dermed muligens like viktig å se på resultatene innad i hver enkelt fartøygruppe når resultatene leses. Spesielt interessant er det å måle utviklingene innad i fartøygruppene over tid.

Hovedfaktorene i spørreskjema ble laget etter en vitenskapelig vurdering (se kap. 2.3) av en rekke enkeltspørsmål/påstander. Resultatene presenteres i søylediagrammer og tabeller, hvor det er benyttet trafikklys (rødt, gult, grønt) for å indikere retning på resultatene. Negativt ladede spørsmål blir snudd før gjennomsnittet beregnes slik at høy skåre (5) alltid representerer et positivt resultat. Fargeskalaen (trafikklys) brukes som et visuelt hjelpemiddel for å få overblikk på høye og lave resultater. Trafikklysene bør ses på som en skjønsmessig veiledning i å indikere hvilke faktorer det bør jobbes videre med, og ikke en fasit. Det indikeres også en statistisk signifikans (målt ved 95 % konfidensnivå med overlappende konfidensintervall) mellom den spesifikke fartøygruppen og et gjennomsnitt av alle andre fartøygruppene. Et utvalg enkeltspørsmål presenteres i tillegg i underkapitlene.

Spørsmålene i undersøkelsen bygger på kunnskap om beste praksis i sikkerhetsarbeid. Det kan hende at respondentene ikke har forståelse og praksis iht. beste praksiser – fordi de ikke er kjent med disse. Dette kan formuleres som at man noen ganger «ikke vet at man ikke vet» - og kan føre til at respondenter svarer mer positivt enn hvis de var kjent med beste praksiser. Det kan også føre til at respondenter svarer med negativt over tid dersom risikoforståelsen er økende, men at sikkerhetsarbeidet ikke endrer seg i samme takt. Safetec anbefaler at utfyllende tolkning og forståelse av resultatene bør gjøres med kvalitative metoder, for eksempel intervjuer med utvalgte sjøansatte innenfor fartøygruppene.

Flere av faktorene får en relativt høy skåre, og særlig de faktorene som er tette på den «skarpe enden»; Sikker arbeidspraksis, Sikkerhetsprosedyrer og Åpen kommunikasjon. Faktoren Tilhørighet til yrket får også en høy skåre. Laveste skåre får den nye faktoren på Fremtidstro automatisering, som tyder på at sjøansatte ikke har tro på at økt grad av autonomi og automatisering vil bidra til økt sikkerhet.





| Tema                          | Gjennomsnitt | Antall svar | Endring fra 2021 |
|-------------------------------|--------------|-------------|------------------|
| Arbeidsvilkår                 | 3,77         | 7870        | 0,00             |
| Bemanning                     | 3,66         | 7231        | -0,01            |
| Fremtidstro automatisering    | 2,19         | 6749        |                  |
| Kommunikasjonsutfordringer    | 3,89         | 7382        | 0,75 ▲           |
| Målkonflikter og arbeidspress | 3,50         | 7501        | -0,16 ▼          |
| Rederiledelse                 | 3,65         | 6095        | 0,18 ▲           |
| Sikker arbeidspraksis         | 4,42         | 7060        | -0,06 ▼          |
| Sikkerhetsprosedyrer          | 4,47         | 7340        |                  |
| Tilhørighet til yrket         | 4,46         | 7106        |                  |
| Tillit til automatisering     | 4,09         | 2115        |                  |
| Tillit til digitalisering     | 3,96         | 1482        |                  |
| Øvelser og beredskap          | 3,94         | 7305        |                  |
| Åpen kommunikasjon            | 4,32         | 7411        |                  |

Figur 4-1 Resultater faktorer 2023 for alle fartøytyper

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021.



Totalresultatet (Figur 4-1) viser en positiv utvikling fra 2021 til 2023 for faktorene Rederiledelse og Kommunikasjonsutfordringer. For Rederiledelse er påstanden «*Det er god nok hastighet på internett for bruk i fritiden på mitt fartøy*» som følge av faktoranalysene tatt ut av faktoren i 2023. Denne påstanden har en dårligere skåre enn øvrige påstander og kan bidra til å forklare hvorfor faktoren skåres bedre i 2023. For Kommunikasjonsutfordringer er det som følge av faktoranalysen lagt inn en ny påstand i 2023: «*Kommunikasjonen mellom meg og mine kolleger svikter ofte på en slik måte at farlige situasjoner kan oppstå*». Denne påstanden har en langt bedre skåre enn de to andre påstandene i faktoren, og dermed er ikke utviklingen så positiv som den fremstår.

Faktorene Sikker arbeidspraksis og Målkonflikter og arbeidspress har hatt en negativ utvikling siden forrige undersøkelse i 2021. Faktoren Målkonflikter og arbeidspress inneholder tre påstander som ikke var inkludert tidligere år: «*Det hender at jeg føler meg presset til å fortsette operasjonen/arbeidet, selv om sikkerheten for meg selv eller fartøyet er truet*», og «*På mitt fartøy har vi arbeidsoppgaver som i praksis betyr at vi skal "være flere steder på samme tid" (uforenelige oppgaver)*» samt tilsvarende spørsmål for beredskapsoppgaver. De to spørsmålene om uforenelige oppgaver er nye i undersøkelsen i 2023, og trekker gjennomsnittet ned. Alle de andre påstandene i faktoren har derimot hatt en signifikant negativ endring sammenlignet med 2021, og tyder på at den negative utviklingen for faktoren er reell.

Sikker arbeidspraksis inneholder tilsvarende påstander som i 2021, men to spørsmål rettet mot skipsledelsen er tatt ut. Resultatene på disse to enkeltpåstandene har derimot ikke endret seg betydelig sammenlignet med 2021, og denne endringen i faktoren kan dermed ikke forklare utviklingen. Fem av syv påstander innenfor Sikker arbeidspraksis har hatt en negativ endring fra 2021.

Tabell 4-1 Enkeltpåstander med signifikant positiv utvikling fra 2021

| Påstand  | Gj.snitt 2023 | Gj.snitt 2021 | Sig. forskjell |
|--|---------------|---------------|----------------|
| (Snudd) Det er ofte utfordrende værforhold i farvann vi vanligvis seiler                       | 2,41 ●        | 2,34 ●        | ▲              |
| (Snudd) Rederiet benytter seg i stor grad av midlertidig ansatte på fartøyet jeg jobber ombord | 3,60 ●        | 3,46 ●        | ▲              |
| Det er god nok hastighet på internett for bruk i fritiden på mitt fartøy                       | 2,72 ●        | 2,48 ●        | ▲              |
| Jeg bruker som regel seilasplaner som ligger ferdig lagret i kartplotteren                     | 3,62 ●        | 3,45 ●        | ▲              |
| Rederiet tilbyr gode velferdstiltak  | 2,99 ●        | 2,80 ●        | ▲              |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

Resultatene på enkeltpørsmål viser en nedgang for totalt 25 spørsmål sammenlignet med 2021, mens det er en positiv utvikling for 5 av spørsmålene. Resterende spørsmål har tilsvarende resultater i 2023 som i 2021. Spørsmålene med positiv utvikling er presentert i Tabell 4-1. De fleste av påstandene med negativ utvikling er knyttet til Målkonflikter og arbeidspress (fire stykker), sikker arbeidspraksis (fem stykker), og påstander uten faktor (ni stykker).



Tabell 4-2 Enkeltpåstander med som skåres mest positivt og mest negativt

## Påstander som skåres mest positivt

| Tema                  | Påstand   | Gjennomsnitt |
|-----------------------|---|--------------|
| Sikker arbeidspraksis | Jeg gir beskjed dersom jeg ser farlige situasjoner  | 4,77 ●       |
|                       | (Snudd) Det hender at kolleger på fartøyet jeg arbeider om bord er ruspåvirket/i bakrus i jobbsammenheng                          | 4,72 ●       |
| Sikker arbeidspraksis | Jeg stopper mitt arbeid dersom jeg mener at det kan være farlig for meg eller andre å fortsette                                   | 4,65 ●       |
| Sikkerhetsprosedyrer  | Jeg har enkel tilgang til sikkerhetsprosedyrer som gjelder mitt arbeid  | 4,61 ●       |
| Sikker arbeidspraksis | Utstyret jeg trenger for å arbeide sikkert er lett tilgjengelig   | 4,54 ●       |
| Tilhørighet til yrket | Jeg er stolt av å være sjømann  | 4,49 ●       |
|                       | Jeg er trygg på å få støtte fra skipsledelsen dersom jeg prioriterer sikkerhet i alle situasjoner                                 | 4,44 ●       |
| Åpen kommunikasjon    | Samarbeidet mellom mannskapet om bord på vårt fartøy er godt  | 4,42 ●       |
| Tilhørighet til yrket | Sjømannsyrket er en del av min identitet  | 4,42 ●       |
| Åpen kommunikasjon    | Jeg har mulighet til å få hjelp og støtte fra mine kolleger når jeg trenger det (eller andre fartøy om du arbeider alene om bord) | 4,41 ●       |

## Påstander som skåres mest negativt

| Tema                          | Påstand   | Gjennomsnitt |
|-------------------------------|---|--------------|
| Fremtidstro automatisering    | Jeg tror autonomi (selvkjørende fartøy) kommer til å gjøre sjøfarten sikrere  | 1,87 ●       |
|                               | (Snudd) Det er ofte utfordrende værforhold i farvann vi vanligvis seiler  | 2,41 ●       |
| Fremtidstro automatisering    | Økt automatisering om bord vil bidra positivt til sikkerhet   | 2,56 ●       |
|                               | Det er god nok hastighet på internett for bruk i fritiden på mitt fartøy  | 2,72 ●       |
| Kommunikasjonsutfordringer    | (Snudd) At ikke alle snakker samme språk kan resultere i farlige situasjoner  | 2,77 ●       |
| Rederiledelse                 | Rederiet tilbyr gode velferdstiltak   | 2,99 ●       |
| Målkonflikter og arbeidspress | (Snudd) På mitt fartøy har vi arbeidsoppgaver som i praksis betyr at vi skal "være flere steder på samme tid" (uforenlige oppgaver) | 3,03 ●       |
|                               | Jeg tar med meg ekstra mannskap ved behov   | 3,11 ●       |
|                               | (Snudd) Jeg er godt kjent i farvannet, og planlegger eller sjekker derfor sjeldent seilasplanen                                     | 3,12 ●       |
|                               | (Snudd) Manglende vedlikehold har noen ganger ført til dårligere sikkerhet  | 3,21 ●       |

Blant sjøansatte er det høy positiv respons på påstander knyttet til sikker arbeidspraksis og tilgang på sikkerhetsprosedyrer, og støtte fra skipsledelsen til å prioritere sikkerhet. Det er også høy positiv respons på påstander knyttet til samarbeid og mulighet for støtte i arbeidet – samt på påstander knyttet til tilhørighet til yrket.

Det er mest negativ respons på spørsmål knyttet til tro på at autonomi og automatisering skal bidra til økt sikkerhet, og på spørsmål om kvalitet på internett-tilgang og velferdstiltak. Av sikkerhetsaspekter gis det lav skåre på påstander knyttet til ulike språk om bord, uforenlige arbeidsoppgaver og manglende vedlikehold.

Resultatene antyder også at det oppleves som utfordrende værforhold i de farvann som seiles, og at seilasplan planlegges og sjekkes sjelden.



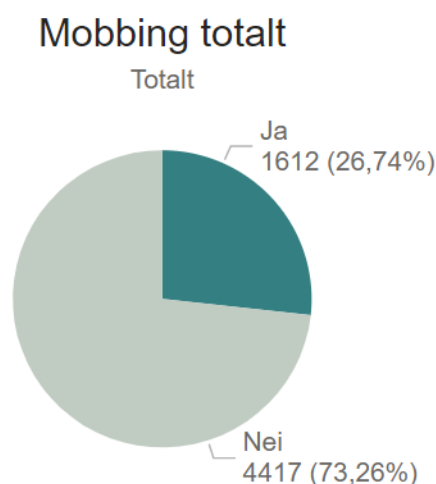
Tabell 4-3 Resultater enkelte tema sammenlignet med 2021 og 2019

| Variabel  | Antall ja 2023 | Andel ja 2023 | Andel ja 2021 | Andel ja 2019 |
|---|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 2242           | 32,10 %       | 27,20 %       | 28,50 %       |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 362            | 5,20 %        | 4,40 %        | 5,40 %        |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 5441           | 91,10 %       | 92,90 %       | 92,70 %       |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 1269           | 17,90 %       | 19,30 %       |               |

Det er en antydning til negativ utvikling i andel sjøansatte som har vært i alvorlig ulykke eller i en situasjon som kunne utviklet seg til en alvorlig hendelse siste 12 måneder sammenlignet med forrige undersøkelse i 2021 (se Tabell 4-3).

Det er en svak negativ endring i andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner sammenlignet med tidligere. Det er en liten, men positiv, utvikling i andel som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere. Resultatene for andel som jobber over 14 timer per døgn er ikke gjengitt for 2019 ettersom det da ble etterspurt andel som jobbet over 16 timer per døgn.

#### Opplevd mobbing/trakassering de siste 12 mnd



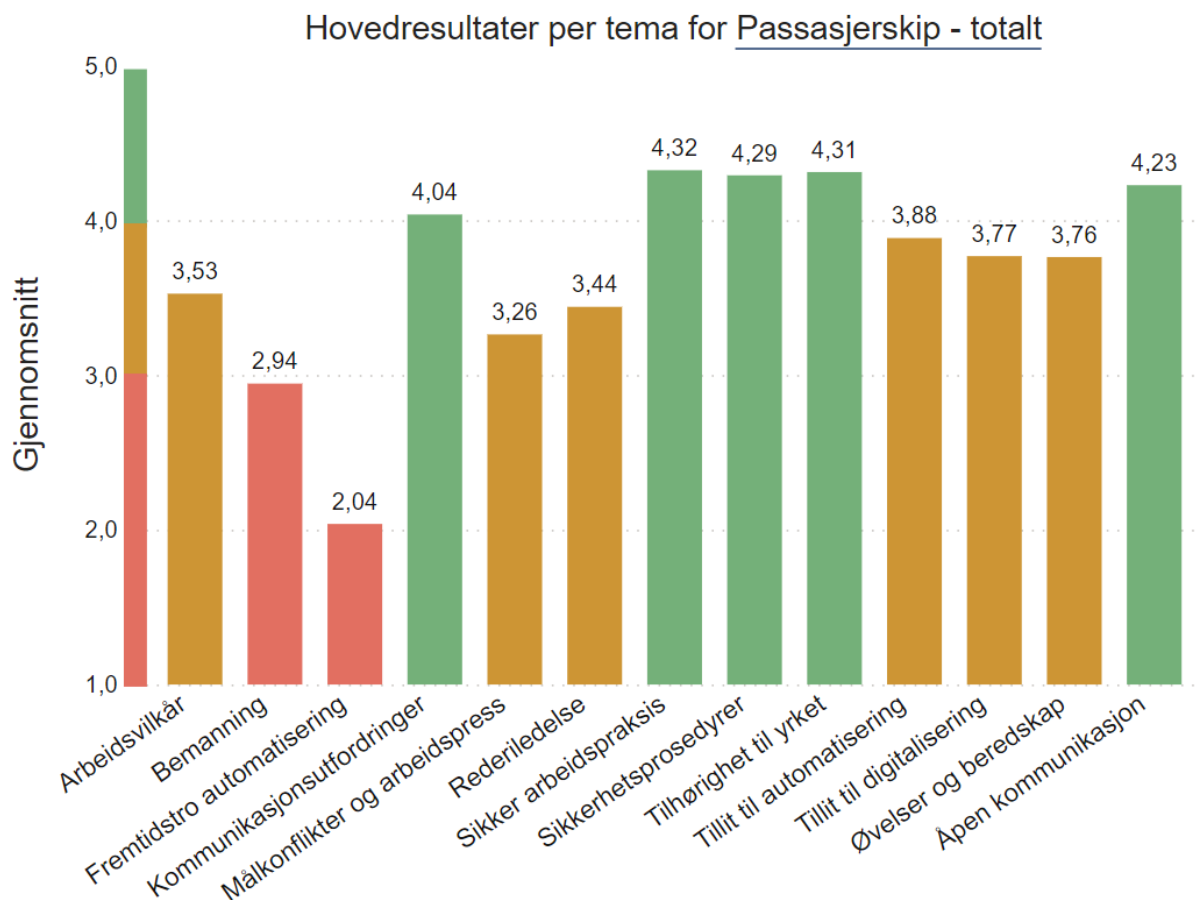
Figur 4-2 Andel som har opplevd en form for mobbing eller trakassering de siste 12 mnd., totalt for alle fartøytyper

Respondentene ble bedt om å svare ut hvorvidt de har opplevd ulike former for vedvarende mobbing eller trakassering siste 12 mnd. Blant alle sjøansatte er det 27% som har opplevd en eller flere former for mobbing/trakassering (illustrert i Figur 4-2). Mellom fartøytypene

varierer resultatet fra 19% til 32%. Det er flest som har opplevd baksnacking og ryktespredning (14%) og personrettet kritikk (11%).

2% av alle sjøansatte har opplevd seksuell trakassering siste 12 måneder. Ser vi på de 400 kvinnene som har svart på undersøkelsen, er det 15% som har opplevd seksuell trakassering siste 12 mnd.

## 4.1 Passasjerskip



| Tema                          | Gj.snitt 2023 | Antall svar | Endring fra 2021 | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|---------------|-------------|------------------|--|
| Arbeidsvilkår                 | 3,53          | 2234        | -0,10 ▼          | -0,34 ▼                                |
| Bemanning                     | 2,94          | 2128        | -0,01            | -1,02 ▼                                |
| Fremtidstro automatisering    | 2,04          | 1876        |                  | -0,21 ▼                                |
| Kommunikasjonsutfordringer    | 4,04          | 2143        | 0,53 ▲           | 0,21 ▲                                 |
| Målkonflikter og arbeidspress | 3,26          | 2126        | -0,44 ▼          | -0,33 ▼                                |
| Rederiledelse                 | 3,44          | 2012        | 0,13 ▲           | -0,32 ▼                                |
| Sikker arbeidspraksis         | 4,32          | 1991        | -0,08 ▼          | -0,14 ▼                                |
| Sikkerhetsprosedyrer          | 4,29          | 2074        |                  | -0,26 ▼                                |
| Tilhørighet til yrket         | 4,31          | 2008        |                  | -0,21 ▼                                |
| Tillit til automatisering     | 3,88          | 639         |                  | -0,29 ▼                                |
| Tillit til digitalisering     | 3,77          | 408         |                  | -0,26 ▼                                |
| Øvelser og beredskap          | 3,76          | 2073        |                  | -0,25 ▼                                |
| Åpen kommunikasjon            | 4,23          | 2159        |                  | -0,13 ▼                                |

Figur 4-3 Resultater faktorer 2023 for alle passasjerskip

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 og sammenlignet med andre fartøygrupper.

Sammenlignet gjennomsnittet for øvrige fartøygrupper, er besvarelsene til ansatte på passasjerfartøy signifikant mer negative for alle faktorer unntatt Kommunikasjonsutfordringer, se Figur 4-3.

Fra forrige spørreundersøkelse i 2021 er det en positiv utvikling for Rederiledelse og Kommunikasjonsutfordringer, og negativ utvikling for faktorene Målkonflikter og arbeidspress, Arbeidsvilkår og Sikker arbeidspraksis. Den positive endringen i Kommunikasjonsutfordringer ser ut til å skyldes den nye påstanden «Kommunikasjonen mellom meg og mine kolleger svikter ofte på en slik måte at farlige situasjoner kan oppstå». De resterende to påstandene i faktoren har hatt en negativ utvikling, og omhandler utfordringer med ulike nasjonaliteter og språk om bord.

Tabell 4-4 Enkeltspørsmål som skåres mest positivt og mest negativt blant passasjerskip i forhold til andre fartøygrupper

#### Påstander som skåres mest positivt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                       | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|----------------------------|--|--------------|--|
|                            | (Snudd) Det er ofte utfordrende værforhold i farvann vi vanligvis seiler   | 2,70 ●       | 0,42 ▲                                 |
|                            | Jeg tar med meg ekstra mannskap ved behov  | 3,44 ●       | 0,36                                   |
|                            | Jeg bruker som regel seilasplaner som ligger ferdig lagret i kartplotteren   | 3,83 ●       | 0,30 ▲                                 |
| Kommunikasjon utfordringer | (Snudd) At ikke alle snakker samme språk kan resultere i farlige situasjoner                                       | 2,89 ●       | 0,16 ▲                                 |
| Kommunikasjon utfordringer | (Snudd) Kommunikasjonen mellom meg og mine kolleger svikter ofte på en slik måte at farlige situasjoner kan oppstå | 4,37 ●       | 0,07                                   |

#### Påstander som skåres mest negativt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                          | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|--|--------------|--|
| Bemannning                    | Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas   | 2,95 ●       | -1,27 ▼                                |
| Bemannning                    | Det er til vanlig flere i besetningen enn det som er fastsatt som sikkerhetsbemanning for fartøyet   | 2,84 ●       | -1,02 ▼                                |
| Bemannning                    | Rederiet prioriterer tilstrekkelig bemanning for å ivareta sikkerheten om bord   | 2,99 ●       | -1,01 ▼                                |
|                               | (Snudd) Jeg er godt kjent i farvannet, og planlegger eller sjekker derfor sjeldent seilasplanen  | 2,47 ●       | -0,86 ▼                                |
| Målkonflikter og arbeidspress | (Snudd) På mitt fartøy er det beskrevet beredskapsoppgaver som i praksis betyr at vi skal "være flere steder på samme tid" (uforenlige oppgaver) | 2,80 ●       | -0,79 ▼                                |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med andre fartøygrupper. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

På enkeltspørsmål svarer sjøansatte på passasjerskip mer positivt enn ansatte på andre typer fartøy på hvorvidt det er utfordrende værforhold, og hvorvidt ulike språk utgjør en utfordring.



De svarer mer negativt på spørsmål knyttet til bemanning – samt det beslektede spørsmålet om det er tilstrekkelig tid og ressurser til vedlikehold og kontroll av fartøy.

De bruker som regel seilasplaner som ligger lagret i kartplotter i større grad enn ansatte på andre fartøy, og planlegger og sjekker i mindre grad seilasplanen. Resultatene er vist i Tabell 4-4.

Sammenlignet med 2021, svarer ansatte på passasjerskip signifikant mer negativt på 27 påstander, og signifikant mer positivt på 2 påstander. Den positive utviklingen gjelder påstandene «*Det er god nok hastighet på internett for bruk i fritiden på mitt fartøy*» og «*Rederiet tilbyr gode velferdstiltak*».

Tabell 4-5 Andel av ansatte på passasjerskip som imøtekommer utvalgte variabler

| Variabel  | Antall ja<br>2023 | Andel ja<br>2023 | Andel ja<br>2021 | Andel ja<br>2019 |
|---|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 697               | 35,30 %          | 27,90 %          | 24,50 %          |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 97                | 4,90 %           | 3,80 %           | 4,80 %           |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 1793              | 91,70 %          | 91,10 %          | 90,40 %          |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 272               | 13,60 %          | 15,70 %          |                  |

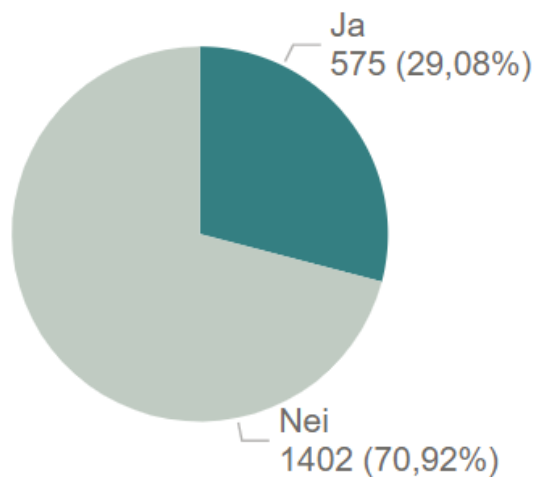
Resultatene i Tabell 4-5 tyder på at over tid har det vært en negativ utvikling i andelen som har vært involvert i situasjoner som kunne utviklet seg til en alvorlig ulykke siste 12 måneder sammenlignet med de to siste undersøkelsene. Det tyder derimot på lite endring i andel som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere og andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner.



## Opplevd mobbing/trakassering de siste 12 mnd

### Mobbing totalt

Passasjerskip totalt

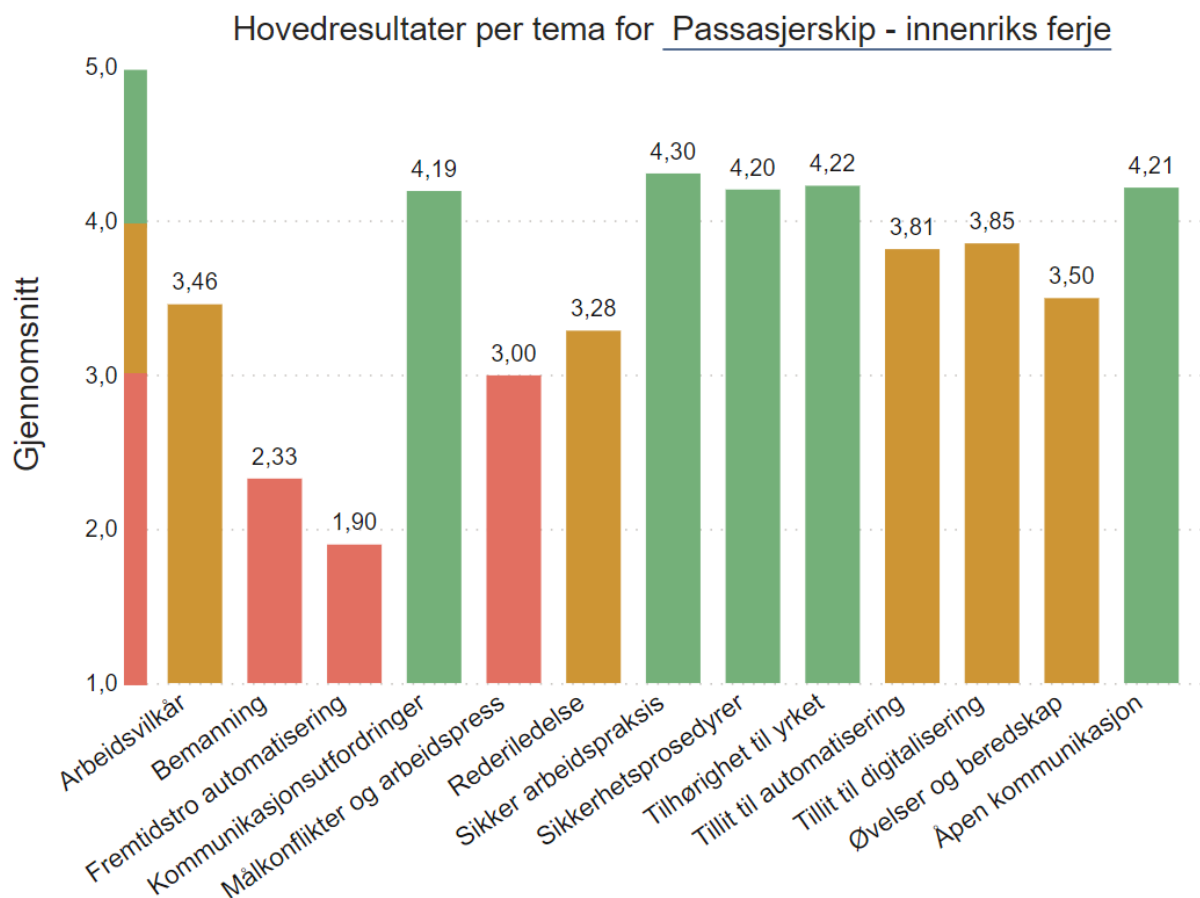


Figur 4-4 Andel av ansatte på passasjerskip som har opplevd en form for mobbing eller trakassering de siste 12 mnd.

Blant ansatte på passasjerskip angir ca. 29% at de har opplevd en eller flere former for vedvarende mobbing eller trakassering siste 12 måneder, illustrert i Figur 4-4.

Enkelte funn presenteres mer i detalj for i de enkelte underkategoriene av passasjerfartøy som består av fartøytypene innenriks ferge, innenriks hurtiggående passasjerskip (hurtigbåt), større passasjerskip og mindre passasjerskip.

## 4.1.1 Innenriks ferge



| Tema                          | Gj.snitt 2023 | Antall svar | Endring fra 2021 | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|---------------|-------------|------------------|--|
| Arbeidsvilkår                 | 3,46          | 1165        | -0,07            | -0,37                                  |
| Bemanning                     | 2,33          | 1118        | -0,06            | -1,58                                  |
| Fremtidstro automatisering    | 1,90          | 1030        |                  | -0,33                                  |
| Kommunikasjonsutfordringer    | 4,19          | 1114        | 0,83             | 0,34                                   |
| Målkonflikter og arbeidspress | 3,00          | 1116        | -0,53            | -0,59                                  |
| Rederiledelse                 | 3,28          | 1064        | 0,13             | -0,44                                  |
| Sikker arbeidspraksis         | 4,30          | 1055        | -0,08            | -0,13                                  |
| Sikkerhetsprosedyrer          | 4,20          | 1094        |                  | -0,33                                  |
| Tilhørighet til yrket         | 4,22          | 1060        |                  | -0,29                                  |
| Tillit til automatisering     | 3,81          | 409         |                  | -0,34                                  |
| Tillit til digitalisering     | 3,85          | 221         |                  | -0,14                                  |
| Øvelser og beredskap          | 3,50          | 1094        |                  | -0,51                                  |
| Åpen kommunikasjon            | 4,21          | 1125        |                  | -0,13                                  |

Figur 4-5 Resultater faktorer 2023 for innenriks ferge

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 og sammenlignet med andre fartøygrupper.

Sammenlignet med gjennomsnittet for øvrige fartøygrupper, er besvarelsene til ansatte på innenriks ferge signifikant mer negative for alle faktorer unntatt Kommunikasjonsutfordringer og Tillit til digitalisering. Det er en positiv utvikling for Rederiledelse og Kommunikasjonsutfordringer, og negativ utvikling for faktoren Målkonflikter og arbeidspress. Se Figur 4-5 for detaljer.

Tabell 4-6 Enkeltspørsmål som skåres mest positivt og mest negativt blant ansatte på innenriks ferger i forhold til andre fartøygrupper

#### Påstander som skåres mest positivt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|------|--|--------------|--|
|      | (Snudd) Det er ofte utfordrende værforhold i farvann vi vanligvis seiler                                 | 2,77 ●       | 0,44 ▲                                 |
|      | Det er god nok hastighet på internett for bruk i fritiden på mitt fartøy                                 | 2,87 ●       | 0,22 ▲                                 |
|      | (Snudd) Det hender at kolleger på fartøyet jeg arbeider om bord er ruspåvirket/i bakrus i jobbsammenheng | 4,80 ●       | 0,10 ▲                                 |
|      | (Snudd) Antall fartøy gjør det vanskelig å navigere i farvannene vi vanlig seiler                        | 4,10 ●       | 0,09                                   |
|      | Seilasplanen gjennomgås sammen med alle navigatører om bord i forkant av en ny seilas                    | 3,95 ●       | 0,08                                   |

#### Påstander som skåres mest negativt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                          | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|--|--------------|--|
| Bemanning                     | Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas   | 2,18 ●       | -1,97 ▼                                |
| Bemanning                     | Rederiet prioriterer tilstrekkelig bemanning for å ivareta sikkerheten om bord   | 2,34 ●       | -1,60 ▼                                |
| Bemanning                     | Det er til vanlig flere i besetningen enn det som er fastsatt som sikkerhetsbemanning for fartøyet   | 2,20 ●       | -1,57 ▼                                |
| Målkonflikter og arbeidspress | (Snudd) På mitt fartøy er det beskrevet beredskapsoppgaver som i praksis betyr at vi skal "være flere steder på samme tid" (uforenlige oppgaver) | 2,25 ●       | -1,29 ▼                                |
|                               | (Snudd) Jeg er godt kjent i farvannet, og planlegger eller sjekker derfor sjeldent seilasplanen  | 2,22 ●       | -1,05 ▼                                |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med andre fartøygrupper. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

På enkeltspørsmål, vist i Tabell 4-6, er sjøansatte på ferger mer positive enn ansatte på andre fartøytyper på spørsmål om utfordrende værforhold, kvalitet på internett-tilgang, og hvorvidt besetning er påvirket av rusmidler.

De svarer mer negativt på spørsmål knyttet til bemanning og uforenlige beredskapsoppgaver.

De planlegger og sjekker seilasplan i lavere grad enn ansatte på andre fartøytyper.

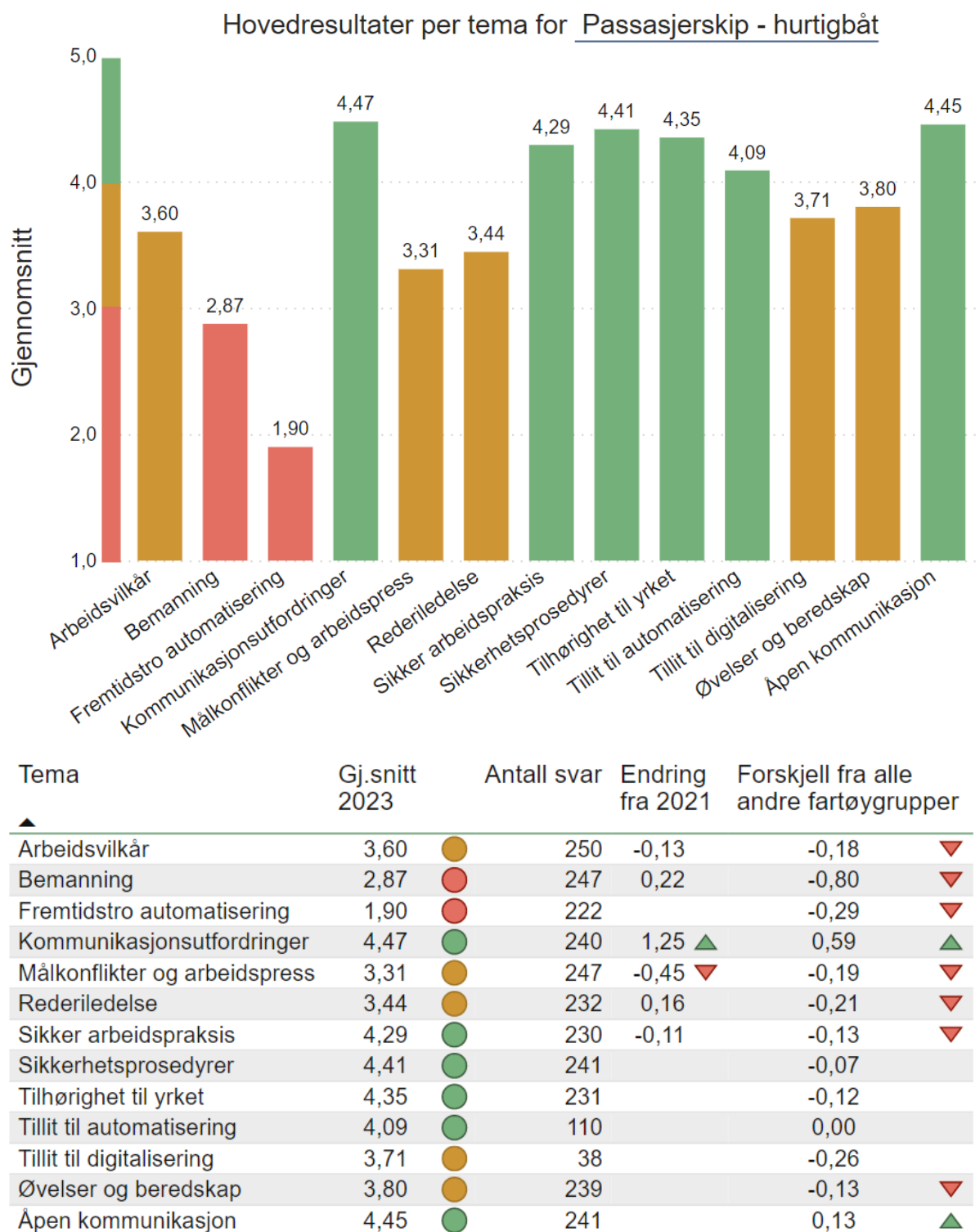


Tabell 4-7 Andel av ansatte på innenriks ferge som imøtekommer utvalgte variabler

| Variabel  | Antall ja<br>2023 | Andel ja<br>2023 | Andel ja<br>2021 | Andel ja<br>2019 |
|---|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 403               | 38,60 %          | 31,40 %          | 26,90 %          |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 45                | 4,30 %           | 4,20 %           | 5,30 %           |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 947               | 91,90 %          | 90,70 %          | 90,00 %          |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 167               | 15,80 %          | 17,00 %          |                  |

Resultatene i Tabell 4-7 tyder på negativ utvikling i andelen som har vært involvert i situasjoner som kunne utviklet seg til alvorlige ulykker siste 12 måneder sammenlignet med de to siste undersøkelsene. Det har vært en liten, men positiv, endring i andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner og i andel som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere sammenlignet med tidligere.

## 4.1.2 Hurtigbåt



Figur 4-6 Resultater faktorer 2023 for hurtigbåter

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 og sammenlignet med andre fartøygrupper.

Sammenlignet gjennomsnittet for øvrige fartøygrupper, er besvarelsene til ansatte på innenriks hurtigbåt signifikant mer negative for faktorene Øvelser og beredskap, Sikker arbeidspraksis, Rederiledelse, Målkonflikter og arbeidspress, Fremtidstro automatisering, Bemanning og Arbeidsvilkår. Ansatte er mer positive på faktorene Kommunikasjonsutfordringer og Åpen kommunikasjon (Figur 4-6).

Sammenlignet med forrige undersøkelse er det en positiv utvikling for Kommunikasjonsutfordringer, og negativ utvikling for faktoren Målkonflikter og arbeidspress.

Tabell 4-8 Enkeltspørsmål som skåres mest positivt og mest negativt blant ansatte på hurtigbåter i forhold til andre fartøygrupper

#### Påstander som skåres mest positivt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema               | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|--------------------|--|--------------|--|
|                    | Jeg bruker som regel seilasplaner som ligger ferdig lagret i kartplotteren                       | 4,27 ●       | 0,68 ▲                                 |
|                    | Det er god nok hastighet på internett for bruk i fritiden på mitt fartøy                         | 3,17 ●       | 0,50 ▲                                 |
|                    | (Snudd) Manglende vedlikehold har noen ganger ført til dårligere sikkerhet                       | 3,60 ●       | 0,41 ▲                                 |
| Åpen kommunikasjon | (Snudd) Besetningen på mitt fartøy er redde for å stille spørsmål når det er noe som virker feil | 4,48 ●       | 0,29 ▲                                 |
| Åpen kommunikasjon | Besetningen snakker åpent ut hvis de ser noe som kan påvirke sikkerheten                         | 4,51 ●       | 0,28 ▲                                 |

#### Påstander som skåres mest negativt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema          | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|---------------|--|--------------|--|
| Bemanning     | Det er til vanlig flere i besetningen enn det som er fastsatt som sikkerhetsbemanning for fartøyet | 2,41 ●       | -1,12 ▼                                |
| Bemanning     | Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas                                   | 3,09 ●       | -0,76 ▼                                |
| Bemanning     | Rederiet gir mulighet for tilleggsbemanning ved behov  | 2,76 ●       | -0,63 ▼                                |
| Bemanning     | Rederiet prioriterer tilstrekkelig bemanning for å ivareta sikkerheten om bord                     | 3,14 ●       | -0,54 ▼                                |
| Rederiledelse | Rederiet tilbyr gode velferdstiltak  | 2,49 ●       | -0,48 ▼                                |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med andre fartøygrupper. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

På enkeltspørsmål (Tabell 4-8) er sjøansatte på hurtigbåt mer positive enn ansatte på andre fartøytyper på spørsmål om kvalitet på internett-tilgang, på hvorvidt manglende vedlikehold har ført til dårligere sikkerhet, samt i hvilken grad besetningen kan stille spørsmål om noe virker feil og snakke ut hvis de ser noe som kan påvirke sikkerheten.

De bruker seilasplaner som ligger ferdig lagret i kartplotter i større grad enn ansatte på andre fartøytyper.

De svarer mer negativt på spørsmål knyttet til bemanning og rederiets velferdstiltak.

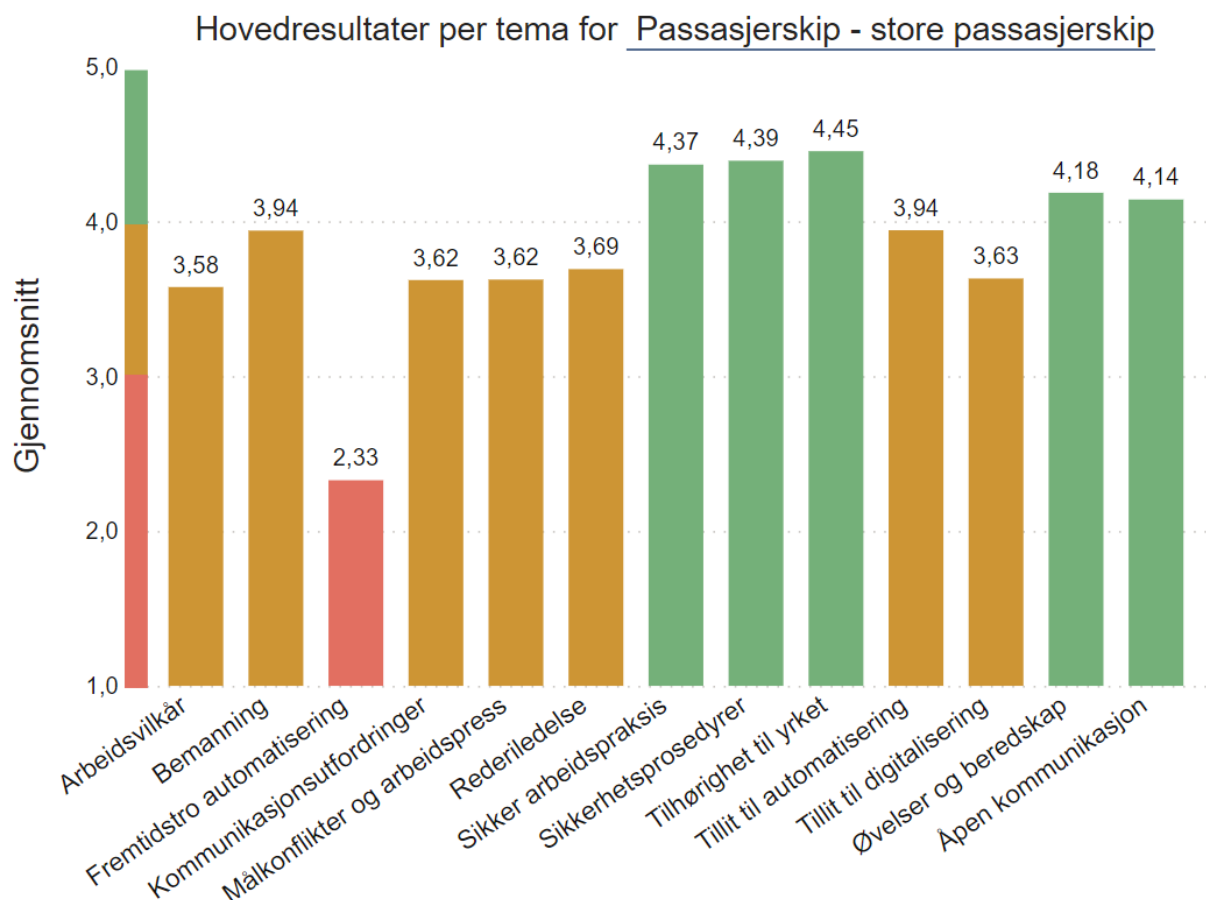


Tabell 4-9 Andel av ansatte på hurtigbåter som imøtekommer utvalgte variabler

| Variabel  | Antall ja<br>2023 | Andel ja<br>2023 | Andel ja<br>2021 | Andel ja<br>2019 |
|---|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 72                | 31,60 %          | 32,90 %          | 30,20 %          |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 8                 | 3,50 %           | 6,40 %           | 4,00 %           |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 200               | 89,30 %          | 86,90 %          | 88,80 %          |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 24                | 10,40 %          | 14,00 %          |                  |

Resultatene i Tabell 4-8 tyder på lite endring over tid i andel som har vært involvert i alvorlige ulykker og situasjoner som kunne utviklet seg til alvorlig ulykke siste 12 måneder. Det har også vært lite endring i andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner. Det er færre som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere sammenlignet med de to siste undersøkelsene.

## 4.1.3 Større passasjerskip



| Tema                          | Gj.snitt 2023 | Antall svar | Endring fra 2021 | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|---------------|-------------|------------------|--|
| Arbeidsvilkår                 | 3,58          | 708         | -0,13            | -0,22                                  |
| Bemanning                     | 3,94          | 654         | -0,03            | 0,32                                   |
| Fremtidstro automatisering    | 2,33          | 534         |                  | 0,17                                   |
| Kommunikasjonsutfordringer    | 3,62          | 686         | 0,06             | -0,31                                  |
| Målkonflikter og arbeidspress | 3,62          | 654         | -0,33            | 0,14                                   |
| Rederiledelse                 | 3,69          | 614         | 0,17             | 0,05                                   |
| Sikker arbeidspraksis         | 4,37          | 603         | -0,05            | -0,05                                  |
| Sikkerhetsprosedyrer          | 4,39          | 632         |                  | -0,09                                  |
| Tilhørighet til yrket         | 4,45          | 613         |                  | -0,02                                  |
| Tillit til automatisering     | 3,94          | 79          |                  | -0,15                                  |
| Tillit til digitalisering     | 3,63          | 133         |                  | -0,37                                  |
| Øvelser og beredskap          | 4,18          | 635         |                  | 0,28                                   |
| Åpen kommunikasjon            | 4,14          | 690         |                  | -0,20                                  |

Figur 4-7 Resultater faktorer 2023 for større passasjerskip

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 og sammenlignet med andre fartøygrupper.



Sammenlignet gjennomsnittet for øvrige fartøygrupper, er besvarelsene til ansatte på store passasjerskip signifikant mer negative for faktorene Åpen kommunikasjon, Tillit til digitalisering, Sikkerhetsprosedyrer, Kommunikasjonsutfordringer og Arbeidsvilkår. Ansatte er mer positive på faktorene Øvelser og beredskap, Målkonflikter og arbeidspress, Fremtidstro automatisering og Bemanning (Figur 4-7).

Sammenlignet med forrige undersøkelse er det er en positiv utvikling for Rederiledelse, og negativ utvikling for faktoren Målkonflikter og arbeidspress.

Tabell 4-10 Enkeltspørsmål som skåres mest positivt og mest negativt blant ansatte på større passasjerskip, i forhold til andre fartøygrupper

#### Påstander som skåres mest positivt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                          | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|--|--------------|--|
| Bemanning                     | Det er til vanlig flere i besetningen enn det som er fastsatt som sikkerhetsbemanning for fartøyet | 4,11 ●       | 0,69 ▲                                 |
|                               | Jeg bruker som regel seilasplaner som ligger ferdig lagret i kartplotteren                         | 4,08 ●       | 0,46 ▲                                 |
| Målkonflikter og arbeidspress | (Snudd) Noen ganger bryter jeg sikkerhetsprosedyrene for å få jobben gjort                         | 3,82 ●       | 0,39 ▲                                 |
|                               | (Snudd) Jeg er godt kjent i farvannet, og planlegger eller sjekker derfor sjeldent seilasplanen    | 3,46 ●       | 0,36 ▲                                 |
| Øvelser og beredskap          | Øvelsene er godt planlagt  | 4,08 ●       | 0,36 ▲                                 |

#### Påstander som skåres mest negativt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                      | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|---------------------------|--|--------------|--|
|                           | (Snudd) Rederiet benytter seg i stor grad av midlertidig ansatte på fartøyet jeg jobber ombord                               | 2,95 ●       | -0,73 ▼                                |
|                           | Vi har tilstrekkelig tid til opplæring/familiarisering av ansatte  | 3,11 ●       | -0,64 ▼                                |
|                           | Alle mine kolleger har tilstrekkelig kompetanse til å utføre arbeidsoppgavene sine på en sikker måte                         | 3,65 ●       | -0,48 ▼                                |
| Tillit til digitalisering | De digitale systemene om bord fungerer som de skal   | 3,56 ●       | -0,47 ▼                                |
| Åpen kommunikasjon        | Besetningen kan fritt stille spørsmål vedrørende beslutninger og handlinger tatt av personer med høyere rang / mer autoritet | 3,89 ●       | -0,40 ▼                                |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med andre fartøygrupper. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

På enkeltspørsmål vist i Tabell 4-10 er sjøansatte på store passasjerskip mer positive enn ansatte på andre fartøytyper på spørsmål om antall besetning sammenlignet med sikkerhetsbemanning, hvorvidt de bryter prosedyrer for å få jobben gjort, samt om øvelser er godt planlagt.

De bruker seilasplaner som ligger ferdig lagret i kartplotter i større grad - og de planlegger og sjekker seilasplanen i større grad - enn ansatte på andre fartøytyper.

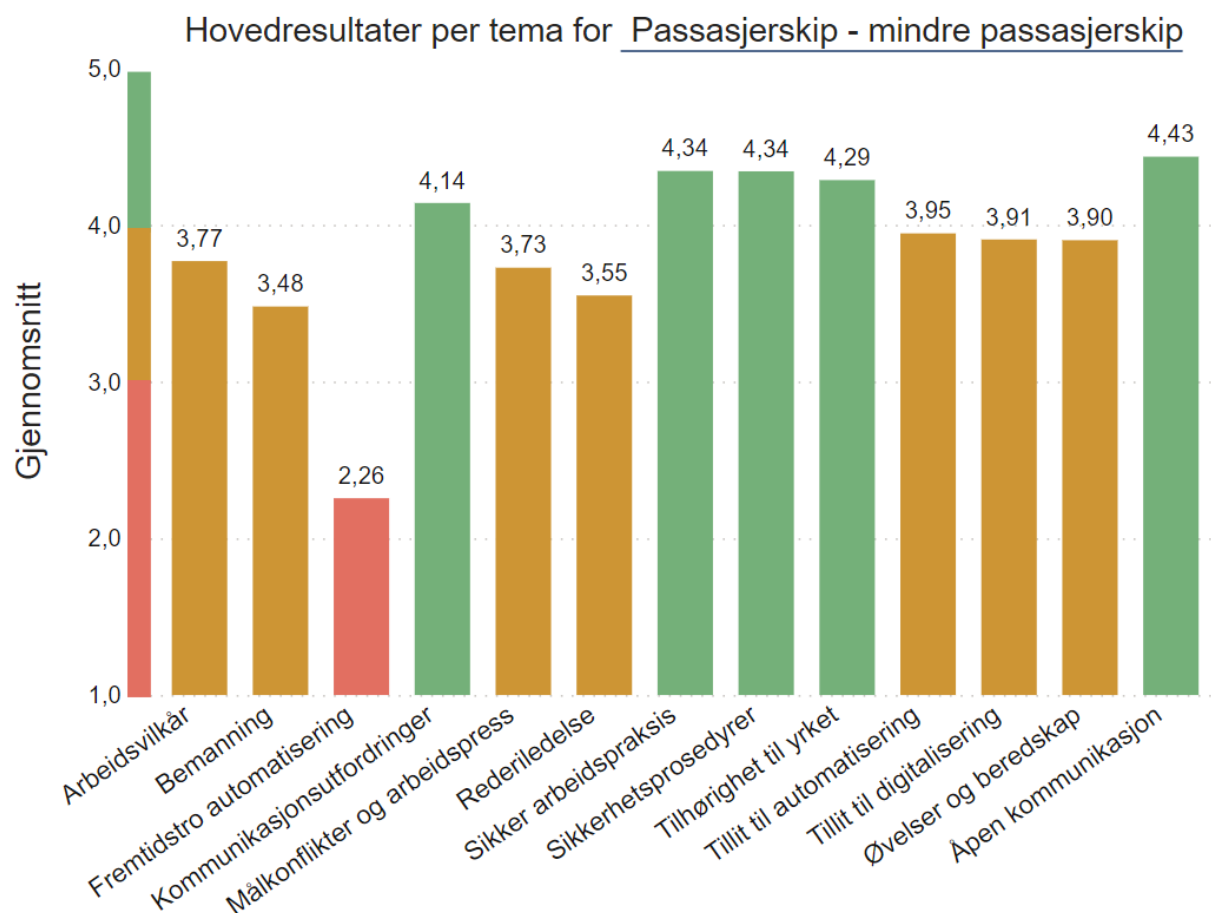
De er mer negative på spørsmål på bruk av midlertidig ansatte, tilstrekkelig tid til opplæring av ansatte – og hvorvidt kollegaer har tilstrekkelig kompetanse til å utføre arbeidsoppgaver på en sikker måte. De er også mer negative på hvorvidt de digitale systemene om bord fungerer som de skal, samt hvorvidt det er rom for å stille spørsmål ved beslutninger tatt av de med høyere rang/autoritet.

Tabell 4-11 Andel av ansatte på større passasjerskip som imøtekommer utvalgte variabler

| Variabel  | Antall ja 2023 | Andel ja 2023 | Andel ja 2021 | Andel ja 2019 |
|---|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 187            | 31,10 %       | 19,40 %       | 20,20 %       |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 39             | 6,50 %        | 2,30 %        | 4,60 %        |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 564            | 93,20 %       | 95,70 %       | 91,20 %       |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 71             | 11,70 %       | 15,60 %       |               |

Resultatene tyder på at over tid har det vært en økning i andel som har vært involvert i alvorlige ulykker og situasjoner som kunne utviklet seg til alvorlig ulykke siste 12 måneder. Det tyder på mindre endring i andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner. Det er færre som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere sammenlignet med de to siste undersøkelsene. Se resultatene i Tabell 4-11.

## 4.1.4 Mindre passasjerfartøy



| Tema                          | Gj.snitt 2023 | Antall svar | Endring fra 2021 | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|---------------|-------------|------------------|--|
| Arbeidsvilkår                 | 3,77          | 111         | -0,01            | 0,00                                   |
| Bemanning                     | 3,48          | 109         | -0,02            | -0,17                                  |
| Fremtidstro automatisering    | 2,26          | 90          |                  | 0,08                                   |
| Kommunikasjonsutfordringer    | 4,14          | 103         | 0,39             | 0,24 ▲                                 |
| Målkonflikter og arbeidspress | 3,73          | 109         | -0,11            | 0,24 ▲                                 |
| Rederiledelse                 | 3,55          | 102         | -0,15            | -0,10                                  |
| Sikker arbeidspraksis         | 4,34          | 103         | -0,10            | -0,07                                  |
| Sikkerhetsprosedyrer          | 4,34          | 107         |                  | -0,14                                  |
| Tilhørighet til yrket         | 4,29          | 104         |                  | -0,18                                  |
| Tillit til automatisering     | 3,95          | 41          |                  | -0,14                                  |
| Tillit til digitalisering     | 3,91          | 16          |                  | -0,06                                  |
| Øvelser og beredskap          | 3,90          | 105         |                  | -0,03                                  |
| Åpen kommunikasjon            | 4,43          | 103         |                  | 0,11                                   |

Figur 4-8 Resultater faktorer 2023 for mindre passasjerskip

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 og sammenlignet med andre fartøygrupper.

Sammenlignet med gjennomsnittet for øvrige fartøygrupper, er besvarelsene til ansatte på mindre passasjerskip signifikant mer positive på faktorene Målkonflikter og arbeidspress og Kommunikasjonsutfordringer (Figur 4-8)

Tabell 4-12 Enkeltspørsmål som skåres mest positivt og mest negativt blant ansatte på mindre passasjerskip i forhold til andre fartøygrupper

#### Påstander som skåres mest positivt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                          | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|--|--------------|--|
|                               | (Snudd) Det er ofte utfordrende værforhold i farvann vi vanligvis seiler   | 3,25 ●       | 0,85 ▲                                 |
|                               | (Snudd) Samarbeidet med eksterne parter (feks taubåt, VTS, los, havn/kai, andre fartøy) gjør det vanskeligere å håndtere farlige situasjoner | 4,48 ●       | 0,55 ▲                                 |
|                               | (Snudd) Manglende vedlikehold har noen ganger ført til dårligere sikkerhet   | 3,63 ●       | 0,43 ▲                                 |
| Målkonflikter og arbeidspress | (Snudd) Noen ganger bryter jeg sikkerhetsprosedyrene for å få jobben gjort   | 3,88 ●       | 0,41 ▲                                 |
| Kommunikasjon utfordringer    | (Snudd) Det hender at sammensetningen av nasjonaliteter om bord fører til dårligere samarbeid  | 3,72 ●       | 0,36                                   |

#### Påstander som skåres mest negativt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema          | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|---------------|--|--------------|--|
|               | (Snudd) Jeg er godt kjent i farvannet, og planlegger eller sjekker derfor sjeldent seilasplanen          | 2,23 ●       | -0,89 ▼                                |
| Bemannning    | Det er til vanlig flere i besetningen enn det som er fastsatt som sikkerhetsbemanning for fartøyet       | 2,95 ●       | -0,54 ▼                                |
|               | (Snudd) Rederiet benytter seg i stor grad av midlertidig ansatte på fartøyet jeg jobber ombord           | 3,20 ●       | -0,42 ▼                                |
| Arbeidsvilkår | Det er godt lagt til rette for hvile når jeg ikke er på vakt   | 3,89 ●       | -0,38 ▼                                |
|               | (Snudd) Det hender at kolleger på fartøyet jeg arbeider om bord er ruspåvirket/i bakrus i jobbsammenheng | 4,46 ●       | -0,26 ▼                                |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med andre fartøygrupper. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

På enkeltspørsmål (Tabell 4-12) er sjøansatte på mindre passasjerskip mer positive enn ansatte på andre fartøytyper på spørsmål om hvorvidt det er utfordrende værforhold, kvalitet i samarbeid med eksterne parter, hvorvidt manglende vedlikehold har ført til dårligere sikkerhet, hvorvidt de bryter sikkerhetsprosedyrer, og hvorvidt sammensetning av ulike nasjonaliteter har ført til dårligere samarbeid.

De er mer negative på spørsmål på hvorvidt det er flere i besetningen enn hva som er fastsatt som sikkerhetsbemanning, bruk av midlertidig ansatte, hvorvidt det er godt lagt til rette for hvile, samt hvorvidt besetning er påvirket av rusmidler.

De planlegger og sjekker seilasplan sjeldnere enn ansatte på andre fartøytyper.

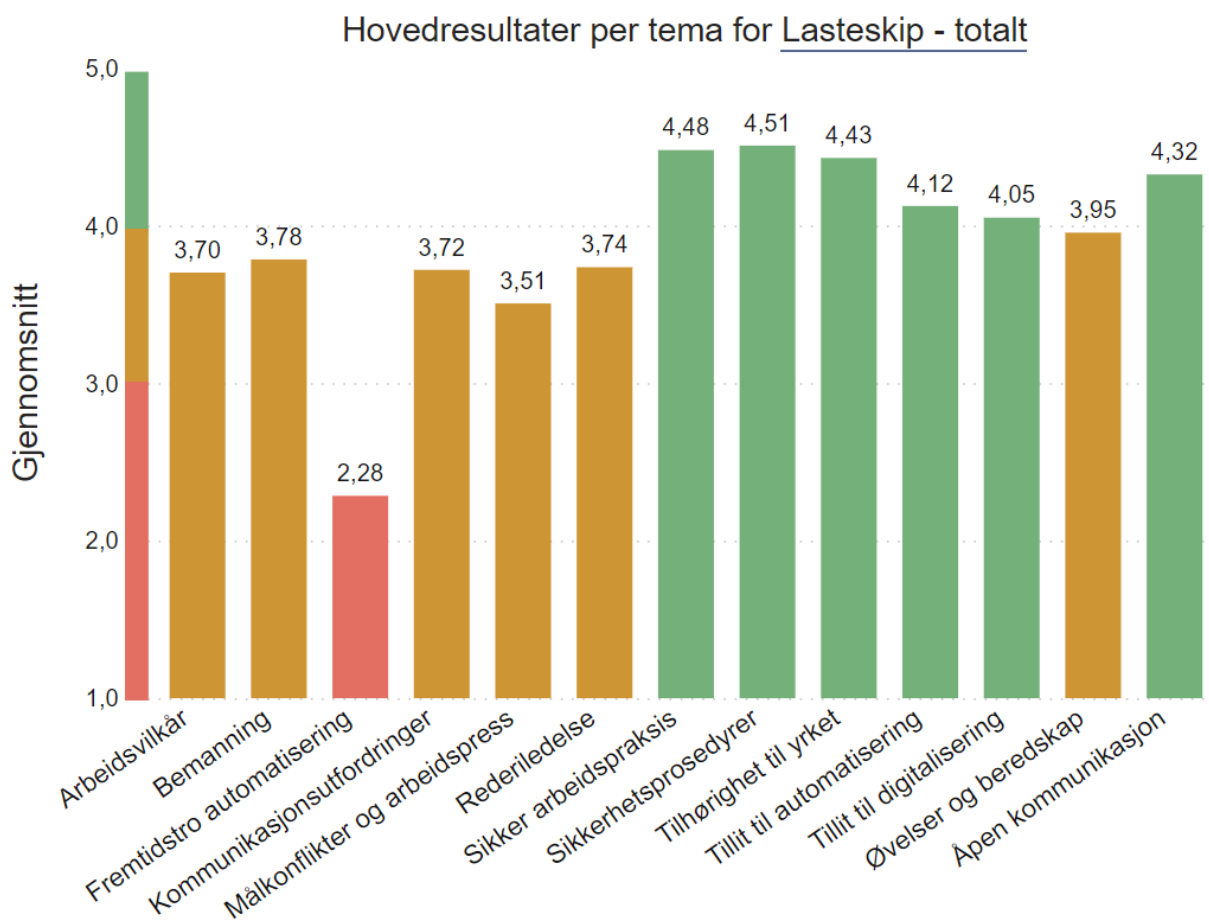


Tabell 4-13 Andel av ansatte på mindre passasjerskip som imøtekommer utvalgte variabler

| Variabel  | Antall ja<br>2023 | Andel ja<br>2023 | Andel ja<br>2021 | Andel ja<br>2019 |
|---|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 35                | 34,30 %          | 28,70 %          | 18,80 %          |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 5                 | 4,90 %           | 2,00 %           | 4,60 %           |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 82                | 85,40 %          | 80,40 %          | 92,90 %          |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 10                | 9,60 %           | 9,80 %           |                  |

Resultatene tyder på negativ utvikling i andelen som har vært involvert i alvorlige ulykker og andel som har vært involvert i situasjoner som kunne utviklet seg til alvorlige ulykker siste 12 måneder sammenlignet med siste to undersøkelser (se Tabell 4-13). Det tyder på lite endring over tid i andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner. Det er også lite endring i andel som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere sammenlignet med sist undersøkelse.

## 4.2 Lasteskip



| Tema                          | Gj.snitt 2023 |   | Antall svar | Endring fra 2021 | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|---------------|---|-------------|------------------|--|
| Arbeidsvilkår                 | 3,70          | ● | 3689        | 0,00             | -0,13                                  |
| Bemanning                     | 3,78          | ● | 3481        | 0,05             | 0,23                                   |
| Fremtidstro automatisering    | 2,28          | ● | 3143        |                  | 0,17                                   |
| Kommunikasjonsutfordringer    | 3,72          | ● | 3607        | 0,68             | -0,33                                  |
| Målkonflikter og arbeidspress | 3,51          | ● | 3478        | -0,18            | 0,02                                   |
| Rederiledelse                 | 3,74          | ● | 3247        | 0,18             | 0,17                                   |
| Sikker arbeidspraksis         | 4,48          | ● | 3251        | 0,00             | 0,10                                   |
| Sikkerhetsprosedyrer          | 4,51          | ● | 3400        |                  | 0,06                                   |
| Tilhørighet til yrket         | 4,43          | ● | 3275        |                  | -0,06                                  |
| Tillit til automatisering     | 4,12          | ● | 1182        |                  | 0,08                                   |
| Tillit til digitalisering     | 4,05          | ● | 866         |                  | 0,22                                   |
| Øvelser og beredskap          | 3,95          | ● | 3385        |                  | 0,03                                   |
| Åpen kommunikasjon            | 4,32          | ● | 3619        |                  | 0,01                                   |

Figur 4-9 Resultater faktorer 2023 for alle lasteskip

Merk: manglende grønne og røde piler indikerer at det ikke er statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 og sammenlignet med andre fartøygrupper.



Sammenlignet med gjennomsnittet for øvrige fartøygrupper skiller ikke besvarelsene til ansatte på lasteskip seg ut i verken positiv eller negativ retning på noen av faktorene. Det er heller ikke signifikant endringer sammenlignet med forrige undersøkelse i 2021 (Figur 4-9).

Tabell 4-14 Enkeltspørsmål som skåres mest positivt og mest negativt blant lasteskip i forhold til andre fartøygrupper

#### Påstander som skåres mest positivt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                          | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|--|--------------|--|
|                               | (Snudd) Jeg er godt kjent i farvannet, og planlegger eller sjekker derfor sjeldent seilasplanen  | 3,54 ●       | 0,77 ▲                                 |
|                               | Jeg tar med meg ekstra mannskap ved behov  | 3,71 ●       | 0,64                                   |
| Bemanning                     | Det er til vanlig flere i besetningen enn det som er fastsatt som sikkerhetsbemanning for fartøyet   | 3,81 ●       | 0,62 ▲                                 |
| Bemanning                     | Rederiet prioriterer tilstrekkelig bemanning for å ivareta sikkerheten om bord   | 3,91 ●       | 0,51 ▲                                 |
| Målkonflikter og arbeidspress | (Snudd) På mitt fartøy er det beskrevet beredskapsoppgaver som i praksis betyr at vi skal "være flere steder på samme tid" (uforenlige oppgaver) | 3,51 ●       | 0,40 ▲                                 |

#### Påstander som skåres mest negativt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                       | Påstand   | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|----------------------------|---|--------------|--|
|                            | (Snudd) Manglende vedlikehold har noen ganger ført til dårligere sikkerhet                    | 3,06 ●       | -0,31 ▼                                |
| Arbeidsvilkår              | (Snudd) Jeg anser skift-/vaktordningen som belastende   | 3,17 ●       | -0,30 ▼                                |
|                            | (Snudd) Det er ofte utfordrende værforhold i farvann vi vanligvis seiler                      | 2,29 ●       | -0,28 ▼                                |
| Kommunikasjon utfordringer | (Snudd) Det hender at sammensetningen av nasjonaliteter om bord fører til dårligere samarbeid | 3,22 ●       | -0,26 ▼                                |
|                            | Det er god nok hastighet på internett for bruk i fritiden på mitt fartøy                      | 2,60 ●       | -0,26 ▼                                |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med andre fartøygrupper. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

Ansatte på lasteskip svarer mer positivt på spørsmål om bemanning og beredskapsoppgaver sammenlignet med ansatte på andre fartøygrupper, og de planlegger og sjekker seilasplanen i større grad enn øvrige – vist i Tabell 4-14.

De svarer mer negativt på spørsmål om hvorvidt manglende vedlikehold har ført til dårligere sikkerhet, hvorvidt skift-/vaktordning anses som belastende, mer utfordrende værforhold i farvannet, på hvorvidt språk og ulike nasjonaliteter om bord fører til dårligere samarbeid og kan resultere i farlige situasjoner, samt kvalitet på internett-tilgang om bord.

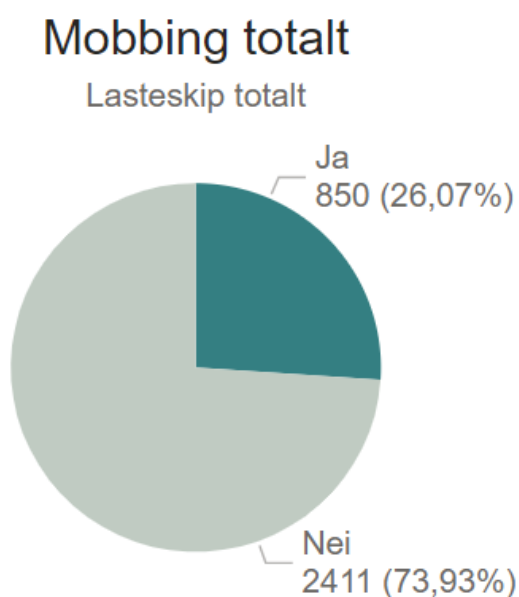
Sammenlignet med 2021, svarer ansatte på lasteskip signifikant mer negativt på 16 påstander, og signifikant mer positivt på 4 påstander. Påstandene med negativ utvikling er i hovedsak uten faktor (8 stykker), og innenfor Målkonflikter og arbeidspress (3 stykker). Påstandene med positiv utvikling er følgende:

Tabell 4-15 Andel av ansatte på lasteskip som imøtekommer utvalgte variabler

| Variabel  | Antall ja 2023 | Andel ja 2023 | Andel ja 2021 | Andel ja 2019 |
|---|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 1069           | 33,20 %       | 28,20 %       | 31,80 %       |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 175            | 5,40 %        | 4,30 %        | 5,50 %        |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 3015           | 94,00 %       | 95,00 %       | 95,20 %       |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 487            | 15,00 %       | 16,20 %       |               |

Resultatene i Tabell 4-15 tyder på en liten, men negativ, endring over tid i andel som har vært involvert i situasjoner som kunne utviklet seg til alvorlig ulykke siste 12 måneder. Det har vært lite endring i andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner og andel som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere sammenlignet med tidligere.

## Opplevd mobbing/trakassering de siste 12 mnd



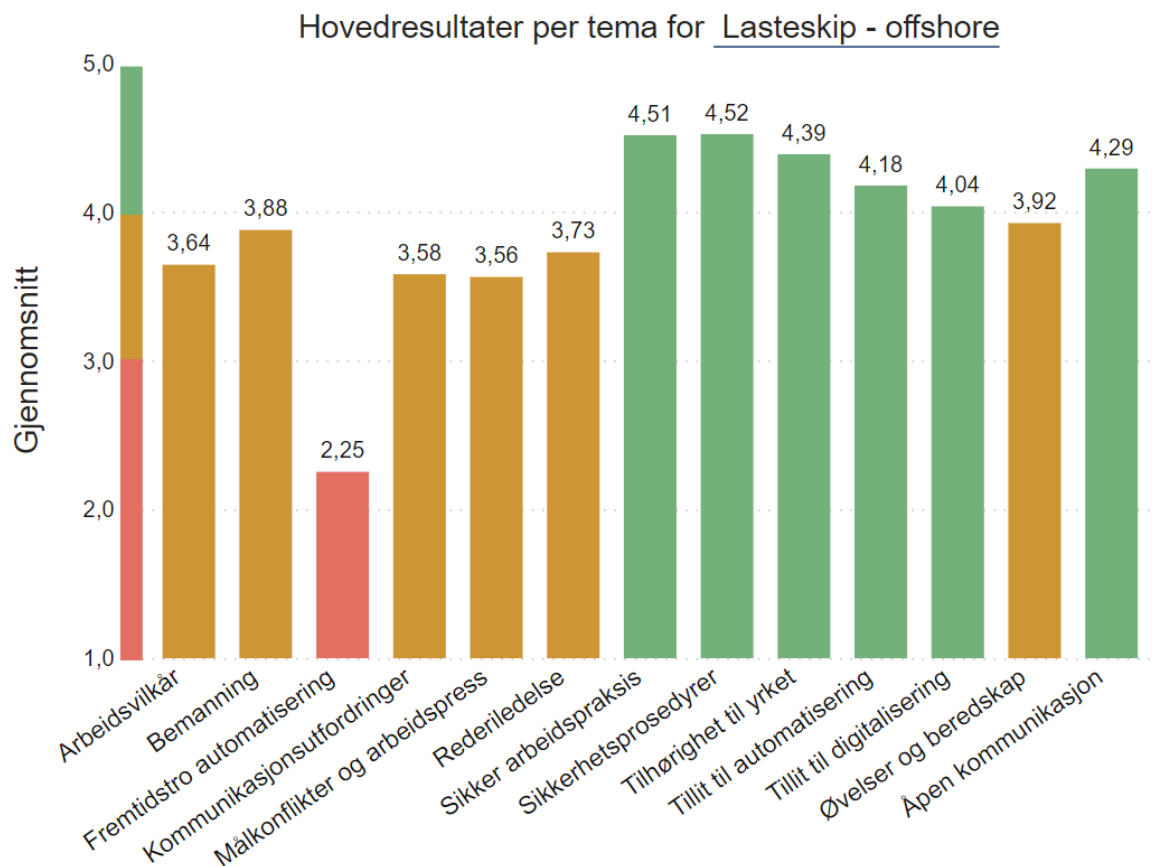
Figur 4-10 Andel av ansatte på lasteskip som har opplevd en form for mobbing eller trakassering de siste 12 mnd.

Blant ansatte på passasjerskip angir ca. 26% at de har opplevd en eller flere former for vedvarende mobbing eller trakassering siste 12 måneder. Resultatene er visualisert i Figur 4-10.



Enkelte funn presenteres mer i detalj for i de enkelte underkategoriene av lasteskip som består av fartøytypene offshoreskip, lasteskip i nærskipfart, lasteskip i oversjøisk fart, samt laste under 24 meter.

## 4.2.1 Offshoreskip



| Tema                          | Gj.snitt 2023 | Antall svar | Endring fra 2021 | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|---------------|-------------|------------------|--|
| Arbeidsvilkår                 | 3,64          | 1580        | 0,05             | -0,16                                  |
| Bemanning                     | 3,88          | 1494        | 0,09             | 0,29                                   |
| Fremtidstro automatisering    | 2,25          | 1345        |                  | 0,10                                   |
| Kommunikasjonsutfordringer    | 3,58          | 1561        | 0,69             | -0,41                                  |
| Målkonflikter og arbeidspress | 3,56          | 1491        | -0,03            | 0,09                                   |
| Rederiledelse                 | 3,73          | 1406        | 0,37             | 0,11                                   |
| Sikker arbeidspraksis         | 4,51          | 1392        | 0,05             | 0,12                                   |
| Sikkerhetsprosedyrer          | 4,52          | 1455        |                  | 0,06                                   |
| Tilhørighet til yrket         | 4,39          | 1406        |                  | -0,10                                  |
| Tillit til automatisering     | 4,18          | 445         |                  | 0,12                                   |
| Tillit til digitalisering     | 4,04          | 420         |                  | 0,10                                   |
| Øvelser og beredskap          | 3,92          | 1448        |                  | -0,01                                  |
| Åpen kommunikasjon            | 4,29          | 1562        |                  | -0,04                                  |

Figur 4-11 Resultater faktorer 2023 for offshoreskip

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 og sammenlignet med andre fartøygrupper.

Sammenlignet gjennomsnittet for øvrige fartøygrupper, er besvarelsene til ansatte på offshore fartøy signifikant mer negativt for faktorene Tilhørighet til yrket, Kommunikasjonsutfordringer og Arbeidsvilkår. Ansatte er mer positive på faktorene Tillit til automatisering, Sikker arbeidspraksis, Rederiledelse, Målkonflikter og arbeidspress, Fremtidstro automatisering og Bemanning. Alle resultatene er presentert i Figur 4-11.

Sammenlignet med forrige undersøkelse er det er en positiv utvikling for Rederiledelse og Kommunikasjonsutfordringer.

Tabell 4-16 Enkeltspørsmål som skåres mest positivt og mest negativt blant offshoreskip i forhold til andre fartøygrupper

#### Påstander som skåres mest positivt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                          | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|--|--------------|--|
|                               | (Snudd) Jeg er godt kjent i farvannet, og planlegger eller sjekker derfor sjeldent seilasplanen  | 3,77 ●       | 0,80 ▲                                 |
| Bemanning                     | Det er til vanlig flere i besetningen enn det som er fastsatt som sikkerhetsbemanning for fartøyet   | 4,08 ●       | 0,78 ▲                                 |
| Bemanning                     | Rederiet prioriterer tilstrekkelig bemanning for å ivareta sikkerheten om bord   | 3,96 ●       | 0,40 ▲                                 |
| Bemanning                     | Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas   | 4,12 ●       | 0,37 ▲                                 |
| Målkonflikter og arbeidspress | (Snudd) På mitt fartøy er det beskrevet beredskapsoppgaver som i praksis betyr at vi skal "være flere steder på samme tid" (uforenlige oppgaver) | 3,58 ●       | 0,35 ▲                                 |

#### Påstander som skåres mest negativt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema          | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|---------------|--|--------------|--|
|               | Det er god nok hastighet på internett for bruk i fritiden på mitt fartøy                       | 2,09 ●       | -0,80 ▼                                |
| Arbeidsvilkår | (Snudd) Jeg anser skift-/vaktordningen som belastende  | 3,03 ●       | -0,39 ▼                                |
|               | (Snudd) Det er ofte utfordrende værforhold i farvann vi vanligvis seiler                       | 2,14 ●       | -0,35 ▼                                |
|               | (Snudd) Rederiet benytter seg i stor grad av midlertidig ansatte på fartøyet jeg jobber ombord | 3,38 ●       | -0,30 ▼                                |
|               | Jeg føler meg klar og uthvilt når jeg mønstrer om bord   | 4,06 ●       | -0,30 ▼                                |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med andre fartøygrupper. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

Ansatte på offshoreskip svarer mer positivt på spørsmål om bemanning og beredskapsoppgaver sammenlignet med ansatte på andre fartøygrupper,

De planlegger og sjekker seilasplanen i større grad enn øvrige.

De svarer mer negativt på spørsmål om kvalitet på internett-tilgang om bord, hvorvidt skift-/vaktordning anses som belastende, og hvorvidt de føler seg klar og uthvilt når de mønstrer om bord. De opplever også mer utfordrende værforhold i farvannet, samt at rederiet har større grad av bruk av midlertidig ansatte sammenlignet med ansatte på andre fartøytyper.

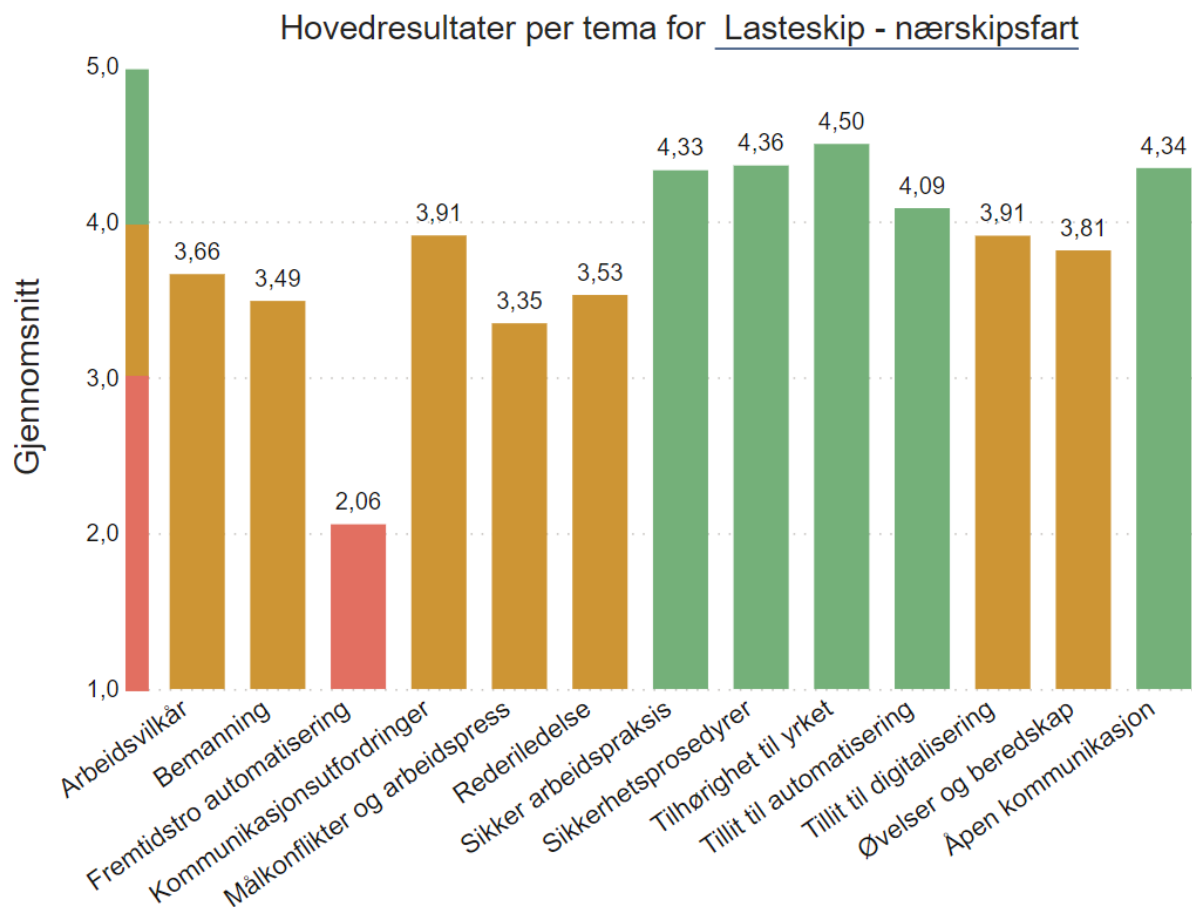


Tabell 4-17 Andel av ansatte på offshoreskip som imøtekommer utvalgte variabler

| Variabel  | Antall ja<br>2023 | Andel ja<br>2023 | Andel ja<br>2021 | Andel ja<br>2019 |
|---|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 433               | 31,40 %          | 30,80 %          | 31,40 %          |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 65                | 4,70 %           | 6,00 %           | 5,50 %           |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 1358              | 97,90 %          | 99,30 %          | 98,50 %          |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 188               | 13,40 %          | 17,80 %          |                  |

Resultatene presentert i Tabell 4-17 tyder på liten endring over tid i andel som har vært involvert i alvorlige ulykker og situasjoner som kunne utviklet seg til alvorlig ulykke siste 12 måneder. Det har også vært lite endring i andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner. Det er færre som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere sammenlignet med siste undersøkelse.

## 4.2.2 Nærskipsfart



| Tema                          | Gj.snitt 2023 | Antall svar | Endring fra 2021 | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|---------------|-------------|------------------|--|
| Arbeidsvilkår                 | 3,66          | 758         | -0,11            | -0,12 ▼                                |
| Bemanning                     | 3,49          | 710         | -0,01            | -0,18 ▼                                |
| Fremtidstro automatisering    | 2,06          | 633         |                  | -0,13 ▼                                |
| Kommunikasjonsutfordringer    | 3,91          | 741         | 0,66 ▲           | 0,01                                   |
| Målkonflikter og arbeidspress | 3,35          | 710         | -0,23 ▼          | -0,16 ▼                                |
| Rederiledelse                 | 3,53          | 659         | -0,01            | -0,13 ▼                                |
| Sikker arbeidspraksis         | 4,33          | 662         | -0,07            | -0,10 ▼                                |
| Sikkerhetsprosedyrer          | 4,36          | 703         |                  | -0,13 ▼                                |
| Tilhørighet til yrket         | 4,50          | 665         |                  | 0,03                                   |
| Tillit til automatisering     | 4,09          | 297         |                  | 0,00                                   |
| Tillit til digitalisering     | 3,91          | 129         |                  | -0,07                                  |
| Øvelser og beredskap          | 3,81          | 692         |                  | -0,13 ▼                                |
| Åpen kommunikasjon            | 4,34          | 744         |                  | 0,02                                   |

Figur 4-12 Resultater faktorer 2023 for lasteskip i nærskipsfart

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 og sammenlignet med andre fartøygrupper.

Sammenlignet gjennomsnittet for øvrige fartøygrupper, er besvarelsene til ansatte på fartøy i nærskipfart signifikant mer negative for faktorene Øvelser og beredskap, Sikkerhetsprosedyrer, Sikker arbeidspraksis, Rederiledelse, Målkonflikter og arbeidspress, Fremtidstro automatisering, Bemanning og Arbeidsvilkår (Figur 4-12).

Sammenlignet med forrige undersøkelse er det en positiv utvikling for Kommunikasjonsutfordringer, og negativ utvikling for Målkonflikter og arbeidspress.

Tabell 4-18 Enkeltspørsmål som skåres mest positivt og mest negativt blant nærskipfartøy i forhold til andre fartøygrupper

#### Påstander som skåres mest positivt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema | Påstand   | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|------|---|--------------|--|
|      | Det er god nok hastighet på internett for bruk i fritiden på mitt fartøy                        | 3,14 ●       | 0,52 ▲                                 |
|      | (Snudd) Rederiets avlønningssystem kan gå utover sikkerheten på fartøyet                        | 3,88 ●       | 0,26 ▲                                 |
|      | (Snudd) Antall fartøy gjør det vanskelig å navigere i farvannene vi vanlig seiler               | 4,24 ●       | 0,25 ▲                                 |
|      | Jeg bruker som regel seilasplaner som ligger ferdig lagret i kartplotteren                      | 3,81 ●       | 0,22 ▲                                 |
|      | (Snudd) Jeg er godt kjent i farvannet, og planlegger eller sjekker derfor sjeldent seilasplanen | 3,29 ●       | 0,21                                   |

#### Påstander som skåres mest negativt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                          | Påstand   | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|---|--------------|--|
| Målkonflikter og arbeidspress | (Snudd) Noen ganger bryter jeg sikkerhetsprosedyrene for å få jobben gjort                    | 3,20 ●       | -0,30 ▼                                |
| Rederiledelse                 | (Snudd) Så lenge arbeidet blir gjort, bryr ikke rederiet seg noe med hvordan vi gjør arbeidet | 3,59 ●       | -0,28 ▼                                |
| Bemanning                     | Rederiet gir mulighet for tilleggsbemanning ved behov   | 3,12 ●       | -0,28 ▼                                |
| Øvelser og beredskap          | Vi får alltid gjennomført de beredskapsøvelsene vi skal/er pålagt                             | 3,98 ●       | -0,22 ▼                                |
| Sikker arbeidspraksis         | Risikofylte arbeidsoperasjoner blir alltid nøye gjennomgått før de påbegynnes                 | 3,98 ●       | -0,21 ▼                                |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med andre fartøygrupper. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

Tabell 4-18 viser påstander som skåres mest positivt og negativt i forhold til andre fartøygrupper. Ansatte på lasteskip i nærskipfart svarer mer positivt på spørsmål kvalitet på internett-tilgang, hvorvidt rederiets avlønningssystem går utover sikkerheten, samt at det er mindre utfordrende værforhold i farvannet.

De svarer mer negativt på spørsmål om hvorvidt sikkerhetsprosedyrer brytes, og hvor mye rederiet bryr seg om hvordan arbeidet blir utført, og hvorvidt risikofylte arbeidsoperasjoner blir gjennomgått før de påbegynnes. De er også mer negative enn øvrige på hvorvidt rederiet gir mulighet for tilleggsbemanning og hvorvidt de får gjennomført pålagte beredskapsøvelser.

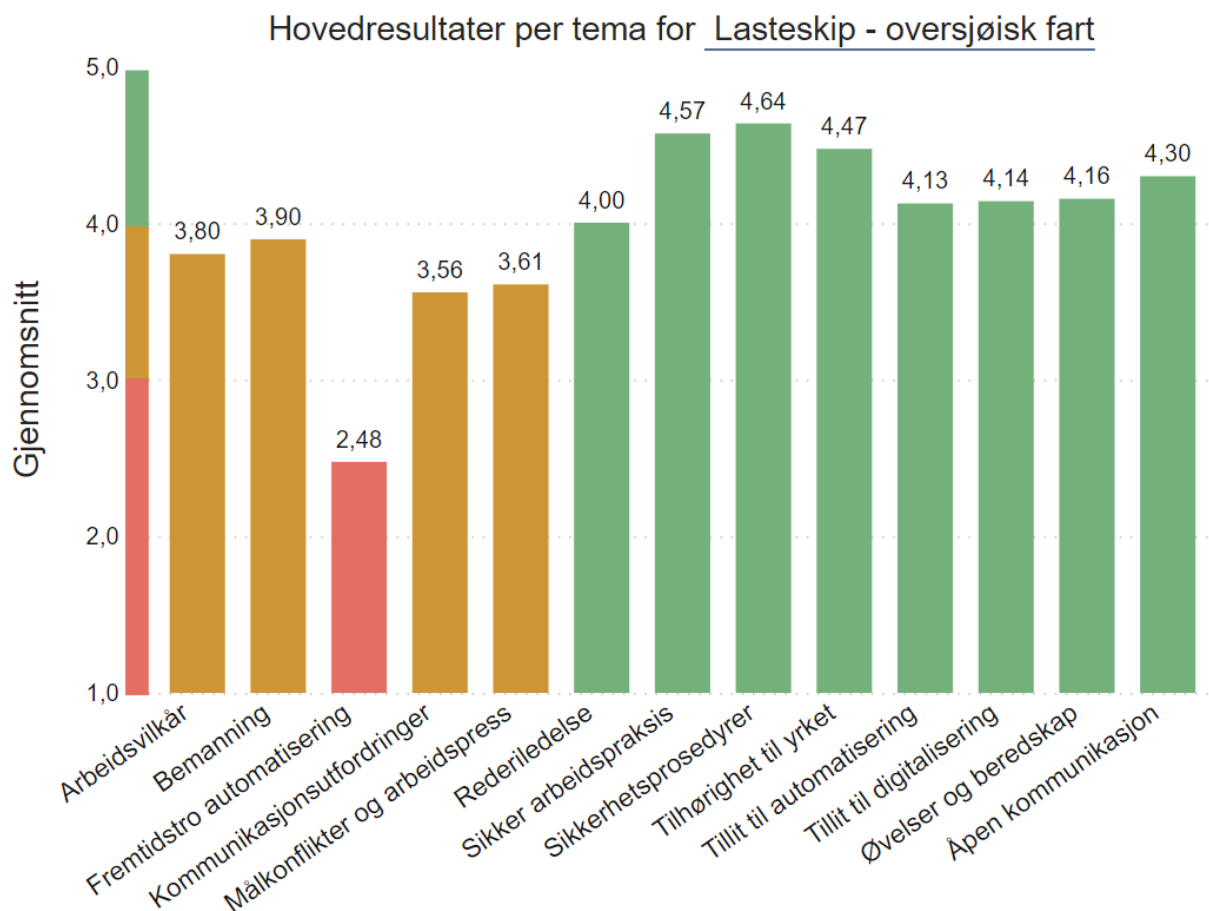


Tabell 4-19 Andel av ansatte på nærskipsfartøy som imøtekommer utvalgte variabler

| Variabel  | Antall ja<br>2023 | Andel ja<br>2023 | Andel ja<br>2021 | Andel ja<br>2019 |
|---|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 248               | 38,00 %          | 33,20 %          | 35,00 %          |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 43                | 6,60 %           | 5,00 %           | 5,30 %           |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 564               | 86,20 %          | 88,30 %          | 87,30 %          |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 126               | 19,30 %          | 17,10 %          |                  |

Resultatene presentert i Tabell 4-19 tyder på liten, men negativ, endring over tid i andel som har vært involvert i alvorlige ulykker og situasjoner som kunne utviklet seg til alvorlig ulykke siste 12 måneder. Det har også vært lite endring i andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner. Det er flere som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere sammenlignet med siste undersøkelse.

## 4.2.3 Oversjøisk fart



| Tema                          | Gj.snitt 2023 | Antall svar | Endring fra 2021 | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|---------------|-------------|------------------|--|
| Arbeidsvilkår                 | 3,80          | 937         | 0,10 ▲           | 0,03                                   |
| Bemanning                     | 3,90          | 889         | -0,03            | 0,29 ▲                                 |
| Fremtidstro automatisering    | 2,48          | 829         |                  | 0,34 ▲                                 |
| Kommunikasjonsutfordringer    | 3,56          | 919         | 0,44 ▲           | -0,40 ▼                                |
| Målkonflikter og arbeidspress | 3,61          | 890         | -0,20 ▼          | 0,13 ▲                                 |
| Rederiledelse                 | 4,00          | 848         | 0,38 ▲           | 0,42 ▲                                 |
| Sikker arbeidspraksis         | 4,57          | 845         | 0,01             | 0,18 ▲                                 |
| Sikkerhetsprosedyrer          | 4,64          | 873         |                  | 0,18 ▲                                 |
| Tilhørighet til yrket         | 4,47          | 852         |                  | 0,01                                   |
| Tillit til automatisering     | 4,13          | 261         |                  | 0,05                                   |
| Tillit til digitalisering     | 4,14          | 289         |                  | 0,22 ▲                                 |
| Øvelser og beredskap          | 4,16          | 872         |                  | 0,26 ▲                                 |
| Åpen kommunikasjon            | 4,30          | 921         |                  | -0,03                                  |

Figur 4-13 Resultater faktorer 2023 for oversjøisk fart

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 og sammenlignet med andre fartøygrupper.





Sammenlignet gjennomsnittet for øvrige fartøygrupper, er besvarelsene til ansatte på fartøy i oversjøisk fart signifikant mer positive for faktorene Øvelser og beredskap, Tillit til digitalisering, Sikkerhetsprosedyrer, Sikker arbeidspraksis, Rederiledelse, Målkonflikter og arbeidspress, Fremtidstro automatisering, og Bemanning. De svarer mer negativt sammenlignet med andre på Kommunikasjonsutfordringer. Se resultatene i Figur 4-13.

Sammenlignet med forrige undersøkelse er det en positiv utvikling for Rederiledelse, Kommunikasjonsutfordringer og Arbeidsvilkår, og negativ utvikling for Målkonflikter og arbeidspress.

Tabell 4-20 Enkeltspørsmål som skåres mest positivt og mest negativt blant oversjøisk fart i forhold til andre fartøygrupper

#### Påstander som skåres mest positivt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                       | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|----------------------------|--|--------------|--|
|                            | (Snudd) Jeg er godt kjent i farvannet, og planlegger eller sjekker derfor sjeldent seilasplanen    | 3,97 ●       | 0,97 ▲                                 |
| Bemanning                  | Det er til vanlig flere i besetningen enn det som er fastsatt som sikkerhetsbemanning for fartøyet | 4,10 ●       | 0,72 ▲                                 |
| Rederiledelse              | Rederiet tilbyr gode velferdstiltak  | 3,48 ●       | 0,62 ▲                                 |
| Rederiledelse              | Rederiet responderer (forbedringstiltak, informasjon, etc.) på forhold vi rapporterer              | 4,13 ●       | 0,50 ▲                                 |
| Fremtidstro automatisering | Økt automatisering om bord vil bidra positivt til sikkerhet  | 2,95 ●       | 0,48 ▲                                 |

#### Påstander som skåres mest negativt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                       | Påstand   | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|----------------------------|---|--------------|--|
|                            | (Snudd) Antall fartøy gjør det vanskelig å navigere i farvannene vi vanlig seiler             | 3,31 ●       | -0,84 ▼                                |
|                            | (Snudd) Manglende vedlikehold har noen ganger ført til dårligere sikkerhet                    | 2,66 ●       | -0,64 ▼                                |
|                            | Jeg bruker som regel seilasplaner som ligger ferdig lagret i kartplotteren                    | 3,30 ●       | -0,38 ▼                                |
|                            | (Snudd) Rederiets avlønningssystem kan gå utover sikkerheten på fartøyet                      | 3,36 ●       | -0,34 ▼                                |
| Kommunikasjon utfordringer | (Snudd) Det hender at sammensetningen av nasjonaliteter om bord fører til dårligere samarbeid | 3,09 ●       | -0,31 ▼                                |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med andre fartøygrupper. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

Ansatte på lasteskip i oversjøisk fart svarer mer positivt enn ansatte på andre fartøytyper på rederiets velferdstiltak og hvorvidt rederiet responderer på forhold som rapporteres. De har også større tro på at økt automatisering vil bidra positivt til sikkerheten (se Tabell 4-20).

De responderer at besetningen til vanlig er større enn sikkerhetsbemanning.

De planlegger og sjekker seilasplanen i større grad enn øvrige, og de bruker i mindre grad seilasplaner som ligger lagret i kartplotter.



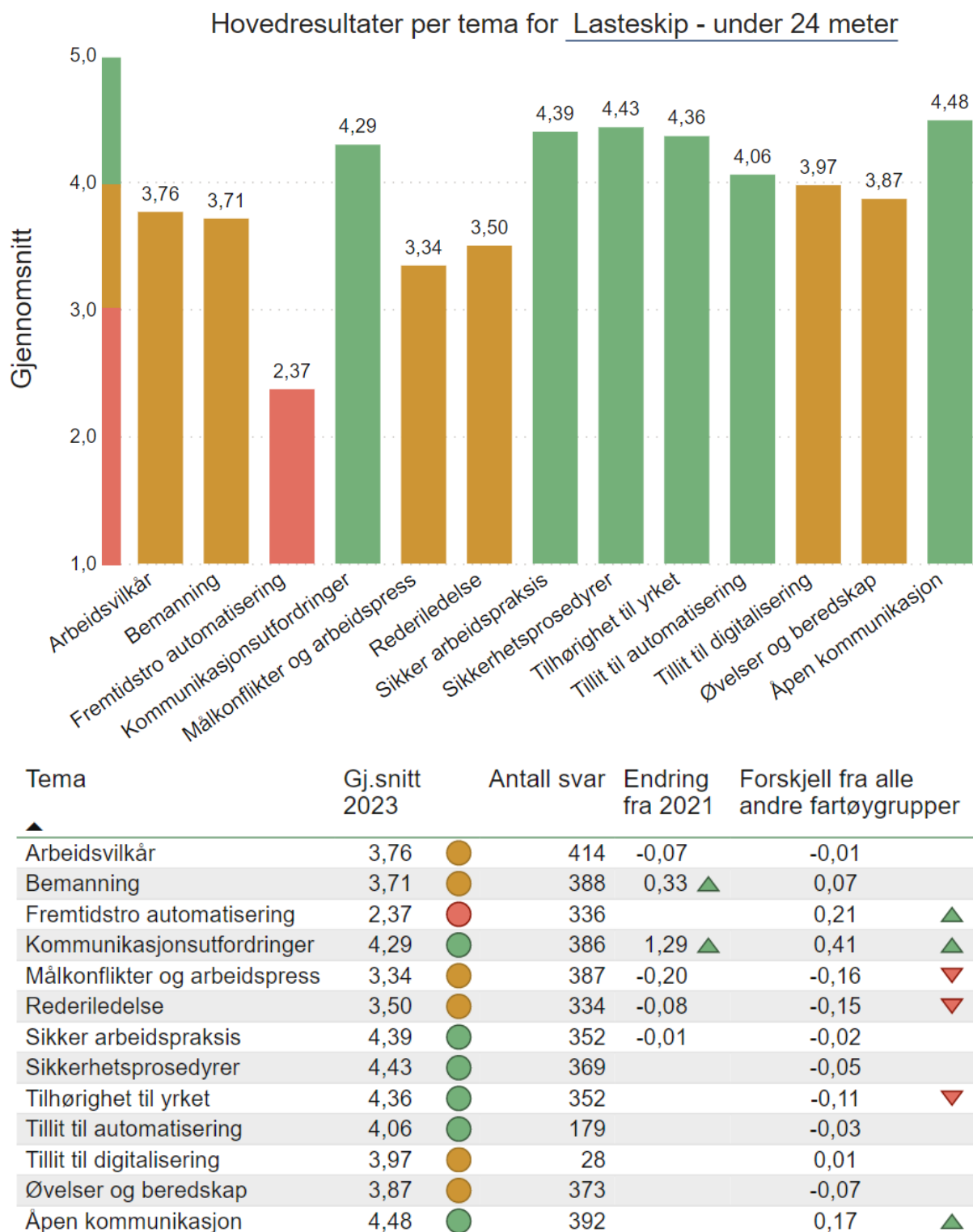
De svarer mer negativt på spørsmål om hvorvidt antall fartøy gjør det vanskeligere å navigere, hvorvidt manglende vedlikehold har ført til dårligere sikkerhet, at rederiets avlønningssystem går ut over sikkerheten, samt hvorvidt sammensetning ulike nasjonaliteter om bord fører til dårligere samarbeid.

Tabell 4-21 Andel av ansatte på lasteskip i oversjøisk fart som imøtekommer utvalgte variabler

| Variabel  | Antall ja<br>2023 | Andel ja<br>2023 | Andel ja<br>2021 | Andel ja<br>2019 |
|---|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 257               | 30,50 %          | 25,40 %          | 26,70 %          |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 46                | 5,50 %           | 3,70 %           | 3,90 %           |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 810               | 96,40 %          | 98,30 %          | 96,20 %          |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 136               | 16,10 %          | 16,10 %          |                  |

Resultatene presentert i Tabell 4-21 tyder på en negativ endring over tid i andel som har vært involvert i alvorlige ulykker og situasjoner som kunne utviklet seg til alvorlig ulykke siste 12 måneder. Det har vært lite endring i andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner og andel som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere sammenlignet med tidligere.

## 4.2.4 Lasteskip under 24 meter



Figur 4-15 Resultater faktorer 2023 for lasteskip under 24 meter

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 og sammenlignet med andre fartøygrupper.

Figur 4-15 viser at sammenlignet med gjennomsnittet for øvrige fartøygrupper, er besvarelsene til ansatte på lasteskip under 24 meter signifikant mer negative for faktorene Tilhørighet til yrket, Rederiledelse og Målkonflikter og arbeidspress. De svarer mer positivt sammenlignet med andre på Åpen kommunikasjon, Kommunikasjonsutfordringer og Fremtidstro automatisering.

Sammenlignet med forrige undersøkelse er det er en positiv utvikling for Kommunikasjonsutfordringer og Bemanning.

Tabell 4-22 Enkeltspørsmål som skåres mest positivt og mest negativt blant lasteskip under 24 meter i forhold til andre fartøygrupper

#### Påstander som skåres mest positivt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                       | Påstand   | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|----------------------------|---|--------------|--|
|                            | Jeg tar med meg ekstra mannskap ved behov   | 4,31 ●       | 1,24 ▲                                 |
|                            | Det er god nok hastighet på internett for bruk i fritiden på mitt fartøy          | 3,61 ●       | 0,98 ▲                                 |
| Kommunikasjon utfordringer | (Snudd) At ikke alle snakker samme språk kan resultere i farlige situasjoner      | 3,33 ●       | 0,58 ▲                                 |
|                            | (Snudd) Antall fartøy gjør det vanskelig å navigere i farvannene vi vanlig seiler | 4,36 ●       | 0,36 ▲                                 |
| Bemanning                  | Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas                  | 4,15 ●       | 0,34 ▲                                 |

#### Påstander som skåres mest negativt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                          | Påstand   | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|---|--------------|--|
| Bemanning                     | Det er til vanlig flere i besetningen enn det som er fastsatt som sikkerhetsbemanning for fartøyet                        | 2,91 ●       | -0,61 ▼                                |
|                               | Seilasplanen gjennomgås sammen med alle navigatører om bord i forkant av en ny seilas                                     | 3,33 ●       | -0,61 ▼                                |
| Målkonflikter og arbeidspress | (Snudd) På mitt fartøy blir arbeidsoppgaver som kan medføre risiko ikke alltid utført i henhold til sikkerhetsprosedyrene | 3,06 ●       | -0,41 ▼                                |
| Målkonflikter og arbeidspress | (Snudd) Noen ganger bryter jeg sikkerhetsprosedyrene for å få jobben gjort  | 3,14 ●       | -0,35 ▼                                |
|                               | (Snudd) Jeg er godt kjent i farvannet, og planlegger eller sjekker derfor sjeldent seilasplanen                           | 2,78 ●       | -0,35 ▼                                |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med andre fartøygrupper. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

På enkeltspørsmål, vist i Tabell 4-22, svarer sjøansatte på lasteskip under 24 meter mer positivt enn sjøansatte på andre fartøytyper på spørsmål om de tar med ekstra mannskap ved behov og om bemanningen om bord er tilstrekkelig for å ivareta sikkerhet. De svarer også mer positivt på spørsmål om kvalitet på internett-tilgang om bord, i hvilken grad ulike språk fører til farlige situasjoner, og at det i mindre grad er en utfordring med antall fartøy i farvannet.



De svarer mer negativt på spørsmål på hvorvidt arbeidsoppgaver blir gjennomført i henhold til sikkerhetsprosedyrer. Sammenlignet med øvrige svarer de i mindre grad at besetningen er større enn fastsatt sikkerhetsbemanning.

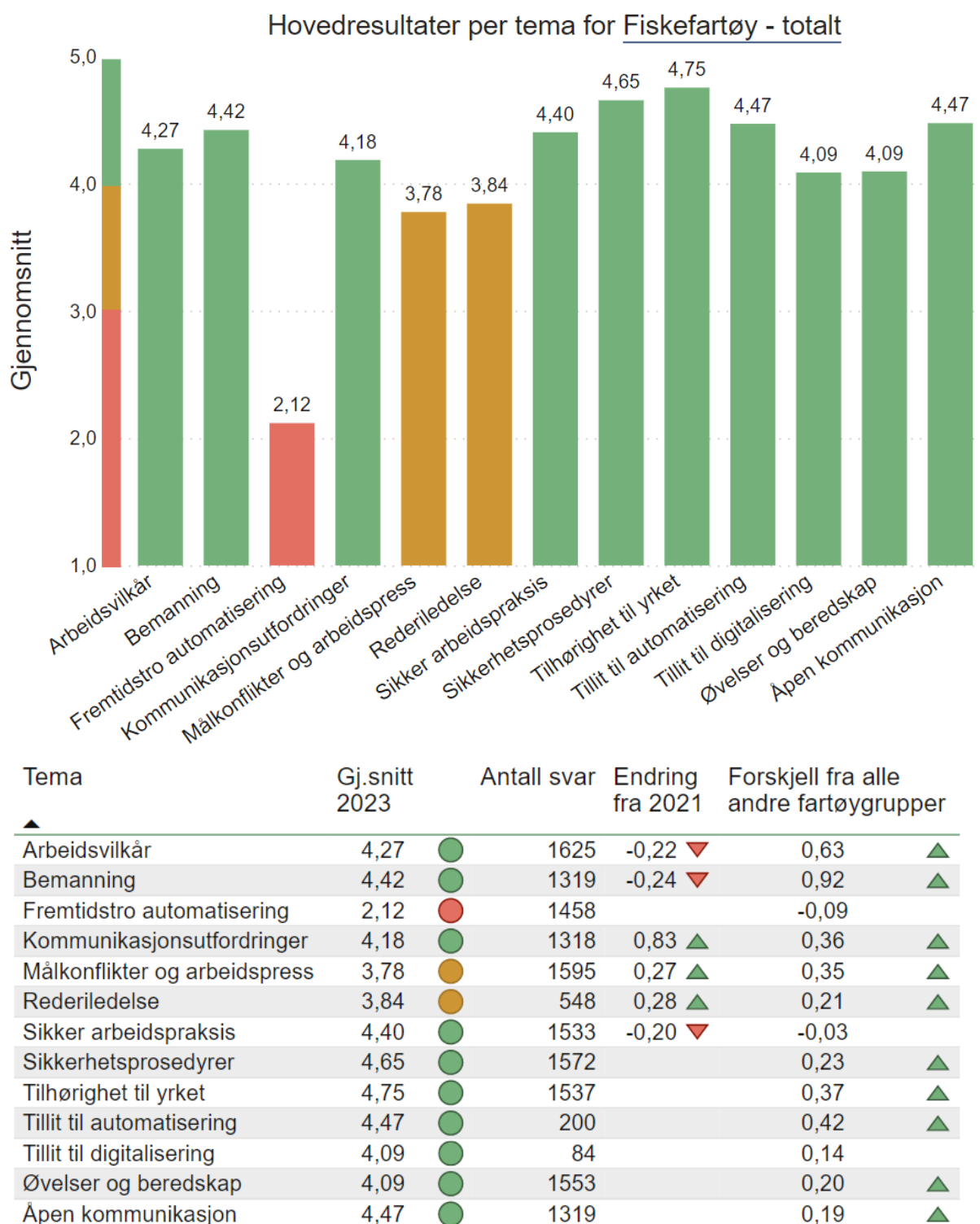
De svarer i lavere grad enn ansatte på øvrige fartøytyper at seilasplan gjennomgås i forkant av seilas planlegger, og de planlegger og sjekker seilasplan sjeldnere.

Tabell 4-23 Andel av ansatte på lasteskip under 24 meter som imøtekommer utvalgte variabler

| Variabel  | Antall ja<br>2023 | Andel ja<br>2023 | Andel ja<br>2021 | Andel ja<br>2019 |
|---|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 131               | 37,90 %          | 24,10 %          | 40,00 %          |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 21                | 6,10 %           | 3,00 %           | 12,90 %          |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 283               | 86,50 %          | 81,30 %          | 77,70 %          |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 37                | 10,50 %          | 11,70 %          |                  |

Resultatene vist i Tabell 4-23 tyder på negativ utvikling i andelen som har vært involvert i alvorlige ulykker og situasjoner som kunne utviklet seg til alvorlige ulykker siden undersøkelsen i 2021, men til dels i positiv retning sammenlignet med undersøkelsen i 2019. Det tyder på en positiv utvikling i andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner. Det er færre som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere sammenlignet med tidligere.

## 4.3 Fiskefartøy



Figur 4-17 Resultater faktorer 2023 for alle fiskefartøy

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 og sammenlignet med andre fartøygrupper.

Sammenlignet med gjennomsnittet for øvrige fartøygrupper, er besvarelsene til ansatte på fiskefartøy signifikant mer positive for alle faktorer unntatt Tillit til digitalisering, Sikker arbeidspraksis og Fremtidstro automatisering (Figur 4-17).

Fra forrige spørreundersøkelse i 2021 er det en positiv utvikling for Rederiledelse, Målkonflikter og arbeidspress, og Kommunikasjonsutfordringer, og negativ utvikling for faktorene Sikker arbeidspraksis, Bemanning og Arbeidsvilkår. Arbeidsvilkår har hatt en negativ utvikling på påstanden som rettes mot tilstrekkelig søvn, mens Bemanning trekkes ned av en påstand om mulighet for tilleggsbemanning ved behov. Sikker arbeidspraksis har en negativ utvikling for samtlige påstander. Rederiledelse har en positiv endring relatert til velferdstiltak, mens kommunikasjonsutfordringer trekkes opp av et nytt spørsmål: «Kommunikasjonen mellom meg og mine kolleger svikter ofte på en slik måte at farlige situasjoner kan oppstå». Målkonflikter og arbeidspress har hatt en signifikant positiv endring i påstanden «Rederiets krav til effektivitet gjør at vi noen ganger må bryte sikkerhetsprosedyrene».

Tabell 4-24 Enkeltspørsmål som skåres mest positivt og mest negativt blant fiskefartøy i forhold til andre fartøygrupper

#### Påstander som skåres mest positivt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema      | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-----------|--|--------------|--|
| Bemanning | Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas                               | 4,75 ●       | 1,12 ▲                                 |
| Bemanning | Rederiet prioriterer tilstrekkelig bemanning for å ivareta sikkerheten om bord                 | 4,55 ●       | 0,96 ▲                                 |
|           | (Snudd) Rederiet benytter seg i stor grad av midlertidig ansatte på fartøyet jeg jobber ombord | 4,34 ●       | 0,90 ▲                                 |
|           | Tid og ressurser til vedlikehold og kontroll av fartøy og utstyr er tilstrekkelig              | 4,23 ●       | 0,86 ▲                                 |
| Bemanning | Rederiet gir mulighet for tilleggsbemanning ved behov  | 4,07 ●       | 0,84 ▲                                 |

#### Påstander som skåres mest negativt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                  | Påstand   | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-----------------------|---|--------------|--|
|                       | Jeg tar med meg ekstra mannskap ved behov   | 3,02 ●       | -0,52                                  |
|                       | Seilasplanen gjennomgås sammen med alle navigatører om bord i forkant av en ny seilas           | 3,50 ●       | -0,46 ▼                                |
|                       | (Snudd) Det er ofte utfordrende værforhold i farvann vi vanligvis seiler                        | 2,11 ●       | -0,34 ▼                                |
|                       | (Snudd) Jeg er godt kjent i farvannet, og planlegger eller sjekker derfor sjeldent seilasplanen | 2,94 ●       | -0,25 ▼                                |
| Sikker arbeidspraksis | Risikofylte arbeidsoperasjoner blir alltid nøye gjennomgått før de påbegynnes                   | 4,02 ●       | -0,20 ▼                                |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med andre fartøygrupper. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

På enkeltspørsmål, vist i Tabell 4-24, er sjøansatte på fiskefartøy mer positive enn ansatte på andre fartøytyper på spørsmål knyttet til bemanning, at rederiene i mindre grad benytter seg av midlertidig ansatte, og at tid og ressurser til vedlikehold og kontroll av fartøy og utstyr er tilstrekkelig.

De svarer i lavere grad enn ansatte på øvrige fartøytyper at seilasplan gjennomgås i forkant av seilas, og de planlegger og sjekker seilasplan sjeldnere.

De svarer mer negativt på spørsmål knyttet til hvorvidt det er gjennomgang av risikofylte arbeidsoperasjoner og at det i større grad er utfordrende værforhold i farvann de vanligvis seiler.

Sammenlignet med 2021 svarer ansatte på fiskefartøy signifikant mer negativt på 12 påstander, og signifikant mer positivt på 4 påstander. Faktoren med flest påstander med negativ utvikling er Sikker arbeidspraksis, med 4 påstander med negativ utvikling. Påstandene med positiv endring er rettet mot utfordrende værforhold, rederiets bruk av midlertidig ansatte, rederiets krav til effektivitet, og velferdstiltak.

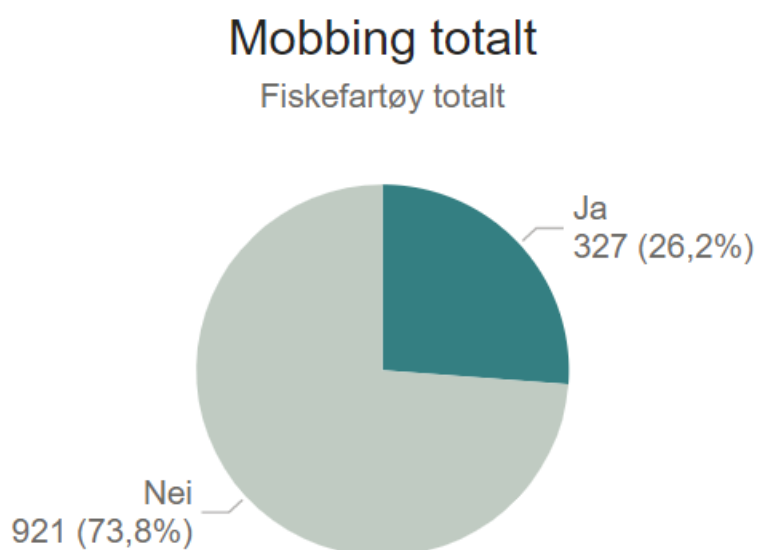
Tabell 4-25 Andel av ansatte på fiskefartøy som imøtekommer utvalgte variabler

| Variabel  | Antall ja 2023 | Andel ja 2023 | Andel ja 2021 | Andel ja 2019 |
|---|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 402            | 26,50 %       | 24,30 %       | 25,50 %       |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 73             | 4,80 %        | 5,70 %        | 6,00 %        |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 356            | 66,90 %       | 65,60 %       | 76,80 %       |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 441            | 28,60 %       | 27,30 %       |               |

Resultatene presentert i Tabell 4-25 tyder på liten endring over tid i andel som har vært involvert i alvorlige ulykker og situasjoner som kunne utviklet seg til alvorlig ulykke siste 12 måneder. Det har også vært lite endring i andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner og andel som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere sammenlignet med tidligere.



## Opplevd mobbing/trakassering de siste 12 mnd

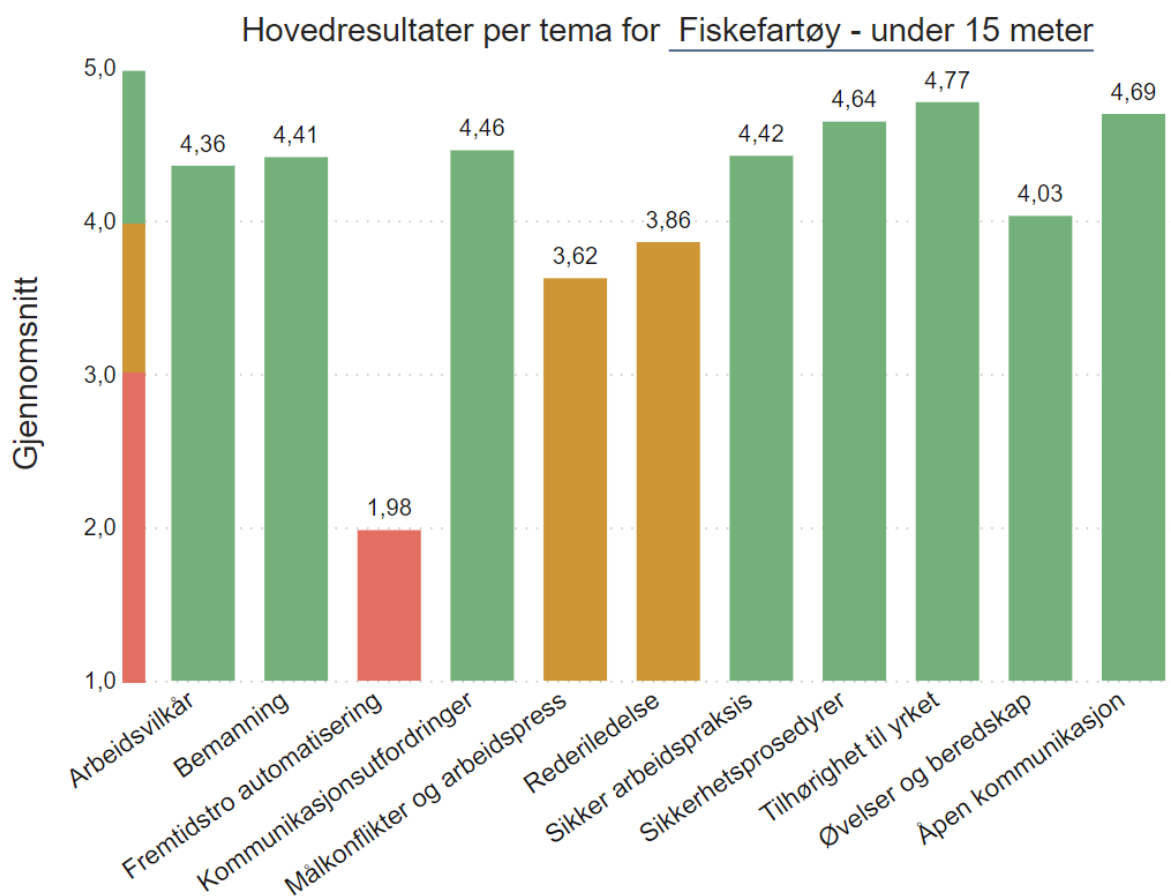


*Figur 4-18 Andel av ansatte på fiskefartøy som har opplevd en form for mobbing eller trakassering de siste 12 mnd.*

Blant ansatte på fiskefartøy angir ca. 26% at de har opplevd en eller flere former for vedvarende mobbing eller trakassering siste 12 måneder – illustrert i Figur 4-18.

Enkelte funn presenteres mer i detalj for i de enkelte underkategoriene av fiskefartøy som består av fartøytypene fiskefartøy under 15 meter, fiskefartøy over 15 meter og under 500 bruttotonn, og fiskefartøy over 15 meter og over 500 bruttotonn.

## 4.3.1 Fiskefartøy under 15 meter



| Tema                          | Gj.snitt 2023 |   | Antall svar | Endring fra 2021 | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|---------------|---|-------------|------------------|--|
| Arbeidsvilkår                 | 4,36          | ● | 497         | -0,26 ▼          | 0,63 ▲                                 |
| Bemanning                     | 4,41          | ● | 244         | -0,28 ▼          | 0,79 ▲                                 |
| Fremtidstro automatisering    | 1,98          | ● | 467         |                  | -0,21 ▼                                |
| Kommunikasjonsutfordringer    | 4,46          | ● | 220         |                  | 0,57 ▲                                 |
| Målkonflikter og arbeidspress | 3,62          | ● | 502         | 0,14             | 0,14 ▲                                 |
| Rederiledelse                 | 3,86          | ● | 63          | -0,18            | 0,22                                   |
| Sikker arbeidspraksis         | 4,42          | ● | 492         | -0,17 ▼          | 0,01                                   |
| Sikkerhetsprosedyrer          | 4,64          | ● | 494         |                  | 0,18 ▲                                 |
| Tilhørighet til yrket         | 4,77          | ● | 492         |                  | 0,33 ▲                                 |
| Tillit til automatisering     |               |   | 3           |                  |  |
| Tillit til digitalisering     |               |   | 0           |                  |  |
| Øvelser og beredskap          | 4,03          | ● | 480         |                  | 0,11                                   |
| Åpen kommunikasjon            | 4,69          | ● | 221         |                  | 0,38 ▲                                 |

Figur 4-19 Resultater faktorer 2023 for fiskefartøy under 15 meter

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 og sammenlignet med andre fartøygrupper.



Sammenlignet gjennomsnittet for øvrige fartøygrupper, er besvarelsene til ansatte på fiskefartøy under 15 meter signifikant mer negativ for faktoren Fremtidstro automatisering. De svarer signifikant mer positivt for faktorene Åpen kommunikasjon, Tilhørighet til yrket, Sikkerhetsprosedyrer, Målkonflikter og arbeidspress, Kommunikasjonsutfordringer, Bemanning og Arbeidsvilkår (Figur 4-19).

Sammenlignet med forrige undersøkelse er det er en negativ utvikling for Sikker arbeidspraksis, Bemanning og Arbeidsvilkår.

Tabell 4-26 Enkeltspørsmål som skåres mest positivt og mest negativt blant fiskefartøy under 15 meter i forhold til andre fartøygrupper

#### Påstander som skåres mest positivt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema      | Påstand   | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-----------|---|--------------|--|
|           | Det er god nok hastighet på internett for bruk i fritiden på mitt fartøy          | 4,04 ●       | 1,37 ▲                                 |
| Bemanning | Rederiet prioriterer tilstrekkelig bemanning for å ivareta sikkerheten om bord    | 4,75 ●       | 1,11 ▲                                 |
|           | Tid og ressurser til vedlikehold og kontroll av fartøy og utstyr er tilstrekkelig | 4,51 ●       | 1,07 ▲                                 |
| Bemanning | Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas                  | 4,82 ●       | 1,03 ▲                                 |
|           | Vi har tilstrekkelig tid til opplæring/familiarisering av ansatte                 | 4,65 ●       | 0,99 ▲                                 |

#### Påstander som skåres mest negativt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                 | Påstand   | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|----------------------|---|--------------|--|
|                      | (Snudd) Når jeg utfører tilleggsoppgaver (f.eks. kommunikasjon med eksterne aktører, logging, etc.) samtidig som jeg navigerer fartøyet, går det på bekostning av sikker navigasjon | 2,38 ●       | -1,08 ▼                                |
|                      | (Snudd) Jeg er godt kjent i farvannet, og planlegger eller sjekker derfor sjeldent seilasplanen   | 2,36 ●       | -0,84 ▼                                |
| Bemanning            | Det er til vanlig flere i besetningen enn det som er fastsatt som sikkerhetsbemanning for fartøyet  | 2,89 ●       | -0,60 ▼                                |
|                      | Jeg tar med meg ekstra mannskap ved behov   | 2,98 ●       | -0,57 ▼                                |
| Øvelser og beredskap | Vi får alltid gjennomført de beredskapsøvelsene vi skal/er pålagt   | 3,93 ●       | -0,25                                  |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med andre fartøygrupper. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

På enkeltspørsmål, vist i Tabell 4-26, er sjøansatte på fiskefartøy under 15 meter mer positive enn ansatte på andre fartøytyper på spørsmål knyttet til bemanning, at det er tilstrekkelig tid til opplæring, og at tid og ressurser til vedlikehold og kontroll av fartøy og utstyr er tilstrekkelig. De er også mer positive til kvalitet på internett-tilgang om bord.

De svarer i større grad enn ansatte på øvrige fartøytyper at de utfører tilleggsoppgaver samtidig som de navigerer fartøyet – på bekostning av sikkerhet. De planlegger og sjekker seilasplan sjeldnere.



Sammenlignet med øvrige svarer de i mindre grad at besetningen er større enn fastsatt sikkerhetsbemanning og at de tar med seg ekstra mannskap ved behov.

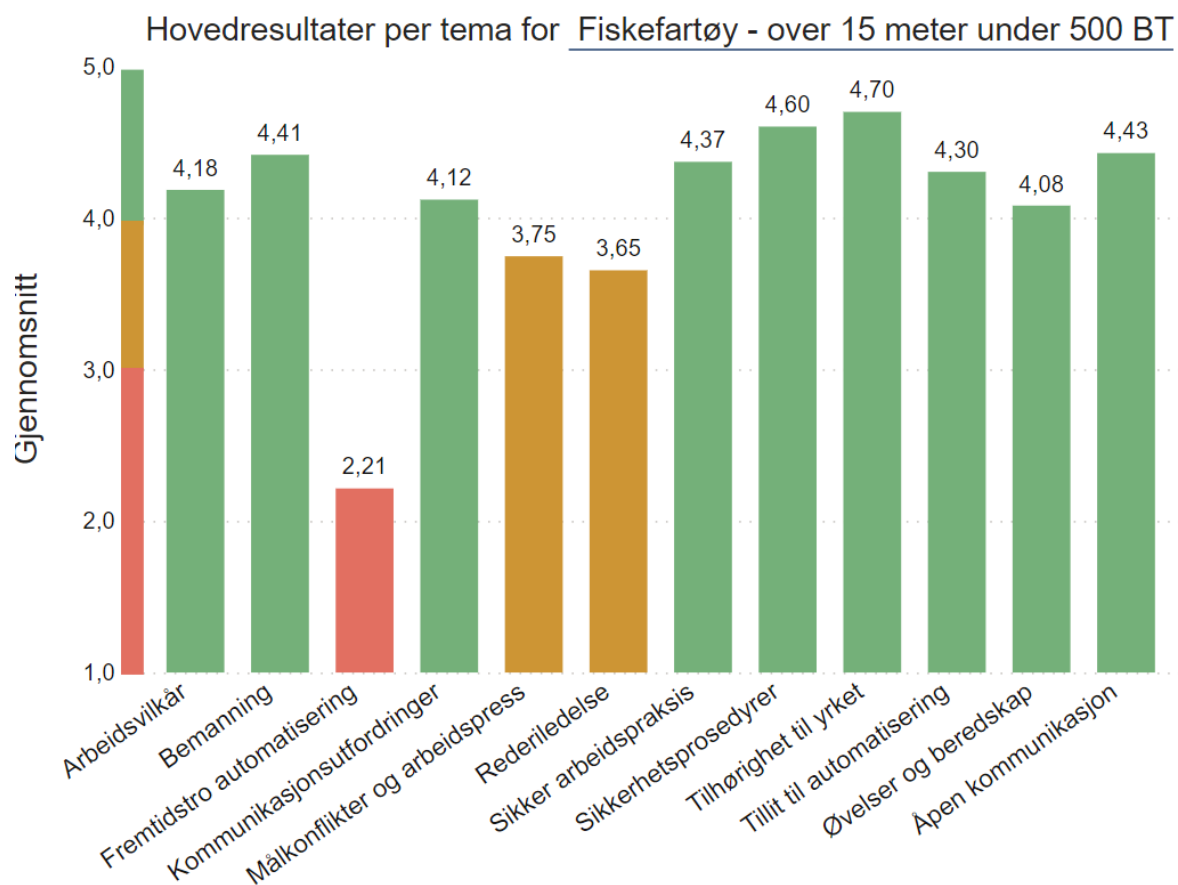
De svarer mer negativt på hvorvidt de får utført pålagte beredskapsøvelser.

Tabell 4-27 Andel av ansatte på fiskefartøy under 15 meter som imøtekommer utvalgte variabler

| Variabel  | Antall ja<br>2023 | Andel ja<br>2023 | Andel ja<br>2021 | Andel ja<br>2019 |
|---|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 106               | 21,70 %          | 19,60 %          | 17,90 %          |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 13                | 2,70 %           | 3,10 %           | 2,50 %           |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 37                | 69,80 %          | 83,30 %          | 81,80 %          |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 129               | 26,20 %          | 25,30 %          |                  |

Resultatene vist i Tabell 4-27 tyder på liten endring over tid i andel som har vært involvert i alvorlige ulykker og situasjoner som kunne utviklet seg til alvorlig ulykke siste 12 måneder. Det har også vært en negativ utvikling på andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner. Det er lite endring i andel som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere sammenlignet med siste undersøkelse.

## 4.3.2 Fiskefartøy under 500 bruttotonnasje (over 15 meter)



| Tema                          | Gj.snitt 2023 | Antall svar | Endring fra 2021 | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-------------------------------|---------------|-------------|------------------|--|
| Arbeidsvilkår                 | 4,18          | 295         | -0,41 ▼          | 0,43 ▲                                 |
| Bemanning                     | 4,41          | 279         | -0,23 ▼          | 0,80 ▲                                 |
| Fremtidstro automatisering    | 2,21          | 257         |                  | 0,04                                   |
| Kommunikasjonsutfordringer    | 4,12          | 286         | 0,96 ▲           | 0,23 ▲                                 |
| Målkonflikter og arbeidspress | 3,75          | 288         | 0,16             | 0,26 ▲                                 |
| Rederiledelse                 | 3,65          | 108         | 0,19             | 0,01                                   |
| Sikker arbeidspraksis         | 4,37          | 267         | -0,29 ▼          | -0,05                                  |
| Sikkerhetsprosedyrer          | 4,60          | 283         |                  | 0,13 ▲                                 |
| Tilhørighet til yrket         | 4,70          | 269         |                  | 0,24 ▲                                 |
| Tillit til automatisering     | 4,30          | 67          |                  | 0,23 ▲                                 |
| Tillit til digitalisering     |               | 9           |                  |  |
| Øvelser og beredskap          | 4,08          | 279         |                  | 0,16 ▲                                 |
| Åpen kommunikasjon            | 4,43          | 286         |                  | 0,11                                   |

Figur 4-20 Resultater faktorer 2023 for fiskefartøy under 500 BT (over 15 meter)

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 og sammenlignet med andre fartøygrupper.

Sammenlignet med gjennomsnittet for øvrige fartøygrupper, er besvarelsene til ansatte på fiskefartøy over 15 meter under 500 BT signifikant mer positive for faktorene Øvelser og beredskap, Tillit til automatisering, Tilhørighet til yrket, Sikkerhetsprosedyrer, Målkonflikter og arbeidspress, Kommunikasjonsutfordringer, Bemanning og Arbeidsvilkår (Figur 4-20).

Sammenlignet med forrige undersøkelse er det er en negativ utvikling for Sikker arbeidspraksis, Bemanning og Arbeidsvilkår. Det er en positiv utvikling for Kommunikasjonsutfordringer.

Tabell 4-28 Enkeltspørsmål som skåres mest positivt og mest negativt blant fiskefartøy under 500 BT over 15 meter i forhold til andre fartøygrupper

#### Påstander som skåres mest positivt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema      | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-----------|--|--------------|--|
| Bemanning | Rederiet gir mulighet for tilleggsbemanning ved behov  | 4,25 ●       | 0,92 ▲                                 |
| Bemanning | Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas                               | 4,70 ●       | 0,91 ▲                                 |
|           | (Snudd) Rederiet benytter seg i stor grad av midlertidig ansatte på fartøyet jeg jobber ombord | 4,36 ●       | 0,78 ▲                                 |
|           | Tid og ressurser til vedlikehold og kontroll av fartøy og utstyr er tilstrekkelig              | 4,15 ●       | 0,71 ▲                                 |
| Bemanning | Rederiet prioriterer tilstrekkelig bemanning for å ivareta sikkerheten om bord                 | 4,32 ●       | 0,68 ▲                                 |

#### Påstander som skåres mest negativt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                       | Påstand   | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|----------------------------|---|--------------|--|
|                            | Seilasplanen gjennomgås sammen med alle navigatører om bord i forkant av en ny seilas           | 3,21 ●       | -0,70 ▼                                |
| Øvelser og beredskap       | Øvelsene er godt planlagt   | 3,38 ●       | -0,38 ▼                                |
| Kommunikasjon utfordringer | (Snudd) At ikke alle snakker samme språk kan resultere i farlige situasjoner                    | 2,46 ●       | -0,31                                  |
| Sikker arbeidspraksis      | Risikofylte arbeidsoperasjoner blir alltid nøye gjennomgått før de påbegynnes                   | 3,88 ●       | -0,31 ▼                                |
|                            | Skipsledelsen går foran med et godt eksempel når det gjelder å ivareta egen og andres sikkerhet | 3,95 ●       | -0,29 ▼                                |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med andre fartøygrupper. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

På enkeltspørsmål, vist i Tabell 4-28, er sjøansatte på fiskefartøy over 15 meter under 500 BT mer positive enn ansatte på andre fartøytyper på spørsmål knyttet til bemanning, at det i mindre grad benyttes midlertidig ansatte, og at tid og ressurser til vedlikehold og kontroll av fartøy og utstyr er tilstrekkelig.

Sammenlignet med øvrige svarer de i lavere grad at seilasplan gjennomgås i forkant av seilas.

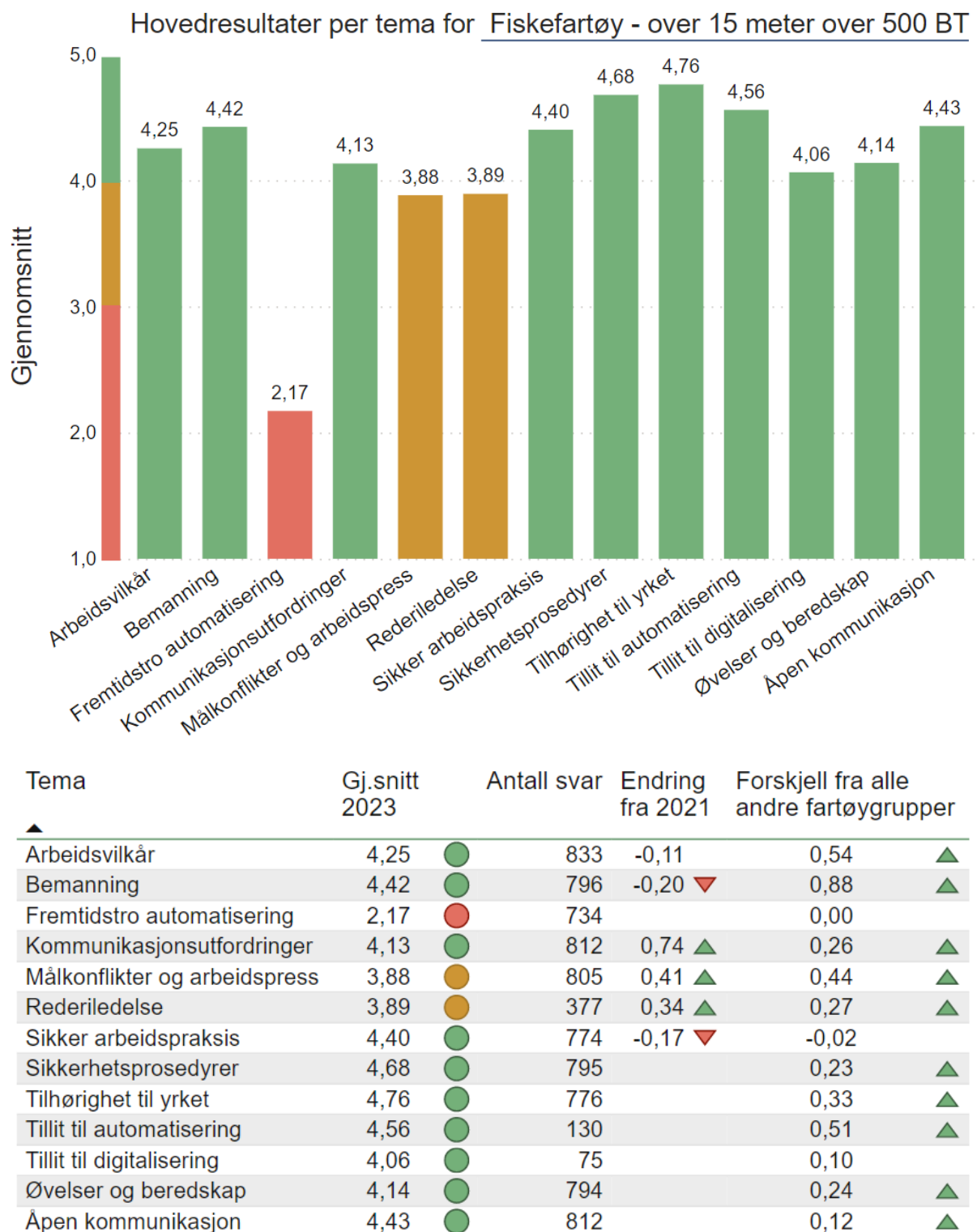
De svarer mer negativt hvorvidt øvelser er godt planlagt, hvorvidt risikofylte arbeidsoperasjoner blir gjennomgått før de påbegynnes, og i hvilken grad skipsledelsen går foran som godt eksempel på ivaretagelse av sikkerhet.

Tabell 4-29 Andel av ansatte på fiskefartøy under 500 BT over 15 meter som imøtekommer utvalgte variabler

| Variabel  | Antall ja 2023 | Andel ja 2023 | Andel ja 2021 | Andel ja 2019 |
|---|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 69             | 26,30 %       | 26,40 %       | 25,00 %       |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 23             | 8,80 %        | 6,00 %        | 5,80 %        |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 66             | 61,70 %       | 56,30 %       | 75,50 %       |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 91             | 33,70 %       | 27,40 %       |               |

Resultatene i Tabell 4-29 tyder på liten, men negativ, endring over tid i andel som har vært involvert i alvorlige ulykker og situasjoner som kunne utviklet seg til alvorlig ulykke siste 12 måneder. Det er en liten positiv utvikling i andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner sammenlignet med sist undersøkelse, men fortsatt færre enn hva som ble oppgitt i undersøkelsen i 2019. Det er flere som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere sammenlignet med siste undersøkelse.

## 4.3.3 Fiskefartøy over 500 bruttotonnasje (over 15 meter)



Figur 4-21 Resultater faktorer 2023 for fiskefartøy over 500 BT (over 15 meter)

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med resultatene fra spørreundersøkelsen i 2021 og sammenlignet med andre fartøygrupper.



Sammenlignet med gjennomsnittet for øvrige fartøygrupper, er besvarelsene til ansatte på fiskefartøy over 15 meter over 500 BT signifikant mer positive for faktorene Åpen kommunikasjon, Øvelser og beredskap, Tillit til automatisering, Tilhørighet til yrket, Sikkerhetsprosedyrer, Målkonflikter og arbeidspress, Kommunikasjonsutfordringer, Bemanning og Arbeidsvilkår (Figur 4-21).

Sammenlignet med forrige undersøkelse er det er en negativ utvikling for Sikker arbeidspraksis og Bemanning. Det er en positiv utvikling for Rederiledelse, Målkonflikter og arbeidspress, og Kommunikasjonsutfordringer.

Tabell 4-30 Enkeltspørsmål som skåres mest positivt og mest negativt blant fiskefartøy over 500 BT over 15 meter i forhold til andre fartøygrupper

#### Påstander som skåres mest positivt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema      | Påstand   | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-----------|---|--------------|--|
| Bemanning | Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas  | 4,75 ●       | 1,05 ▲                                 |
| Bemanning | Rederiet prioriterer tilstrekkelig bemanning for å ivareta sikkerheten om bord  | 4,59 ●       | 1,00 ▲                                 |
|           | (Snudd) Manglende vedlikehold har noen ganger ført til dårligere sikkerhet  | 3,98 ●       | 0,83 ▲                                 |
|           | (Snudd) Når jeg utfører tilleggsoppgaver (f.eks. kommunikasjon med eksterne aktører, logging, etc.) samtidig som jeg navigerer fartøyet, går det på bekostning av sikker navigasjon | 4,08 ●       | 0,83 ▲                                 |
|           | Tid og ressurser til vedlikehold og kontroll av fartøy og utstyr er tilstrekkelig   | 4,19 ●       | 0,79 ▲                                 |

#### Påstander som skåres mest negativt i forhold til andre fartøygrupper

| Tema                  | Påstand  | Gjennomsnitt | Forskjell fra alle andre fartøygrupper |
|-----------------------|--|--------------|--|
|                       | (Snudd) Det er ofte utfordrende værforhold i farvann vi vanligvis seiler   | 1,96 ●       | -0,48 ▼                                |
| Sikker arbeidspraksis | Risikofylte arbeidsoperasjoner blir alltid nøye gjennomgått før de påbegynnes  | 3,96 ●       | -0,23 ▼                                |
|                       | Seilasplanen gjennomgås sammen med alle navigatører om bord i forkant av en ny seilas  | 3,67 ●       | -0,23                                  |
| Åpen kommunikasjon    | Besetningen kan fritt stille spørsmål vedrørende beslutninger og handlinger tatt av personer med høyere rang / mer autoritet | 4,05 ●       | -0,22 ▼                                |
| Øvelser og beredskap  | Øvelsene er godt planlagt  | 3,65 ●       | -0,11                                  |

Merk: grønne og røde piler indikerer statistisk signifikant forskjell i resultater i henholdsvis positiv og negativ retning sammenlignet med andre fartøygrupper. Negativt ladede spørsmål er snudd slik at en høy skåre er mer positivt enn en lav skåre.

På enkeltspørsmål (Tabell 4-30) er sjøansatte på fiskefartøy over 15 meter over 500 BT mer positive enn ansatte på andre fartøytyper på spørsmål knyttet til bemanning, at tid og ressurser til vedlikehold og kontroll av fartøy og utstyr er tilstrekkelig – og hvorvidt manglende vedlikehold har ført til dårligere sikkerhet.

De svarer i lavere grad enn ansatte på øvrige fartøytyper at de utfører tilleggsoppgaver samtidig som de navigerer fartøyet – på bekostning av sikkerhet.

De svarer mer negativt hvorvidt det er utfordrende værhold i de farvann de seiler, hvorvidt risikofylte arbeidsoperasjoner blir gjennomgått før de påbegynner, og i hvilken grad besetningen kan stille spørsmål til beslutninger tatt av personer med høyere rang/autoritet.

Tabell 4-31 Andel av ansatte på fiskefartøy over 500 BT over 15 meter som imøtekommer utvalgte variabler

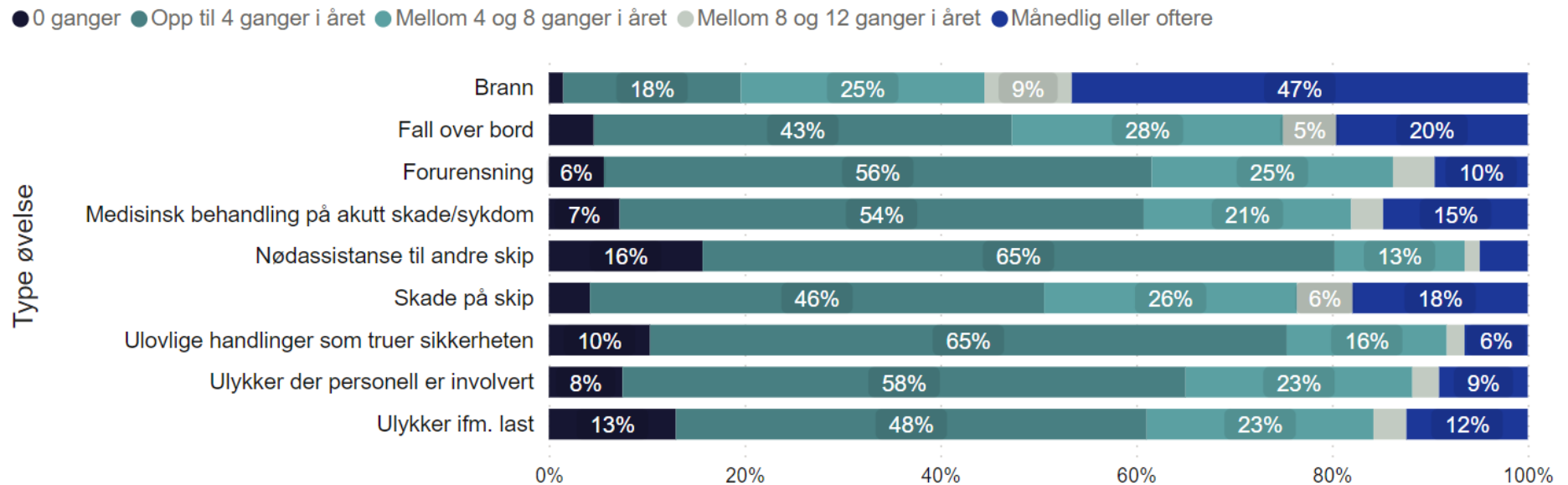
| Variabel  | Antall ja<br>2023 | Andel ja<br>2023 | Andel ja<br>2021 | Andel ja<br>2019 |
|---|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke, men ikke gjorde det? | 227               | 29,60 %          | 28,90 %          | 36,20 %          |
| Har du i løpet av de siste 12 månedene vært involvert i en eller flere situasjoner som utviklet seg til alvorlig ulykke?                                  | 37                | 4,80 %           | 8,80 %           | 9,90 %           |
| Utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner   | 253               | 68,00 %          | 66,40 %          | 75,70 %          |
| Jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere   | 221               | 28,40 %          | 29,70 %          |                  |

Resultatene presentert i Tabell 4-31 tyder på liten endring over tid i andel som har vært involvert i situasjoner som kunne utviklet seg til alvorlig ulykke siste 12 måneder, men positiv utvikling for andel som har vært involvert i alvorlige ulykker siste 12 måneder sammenlignet med tidligere. Det har også vært lite endring i andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner. Det er også liten endring i andel som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere sammenlignet med siste undersøkelse.

## 5 Øvelser

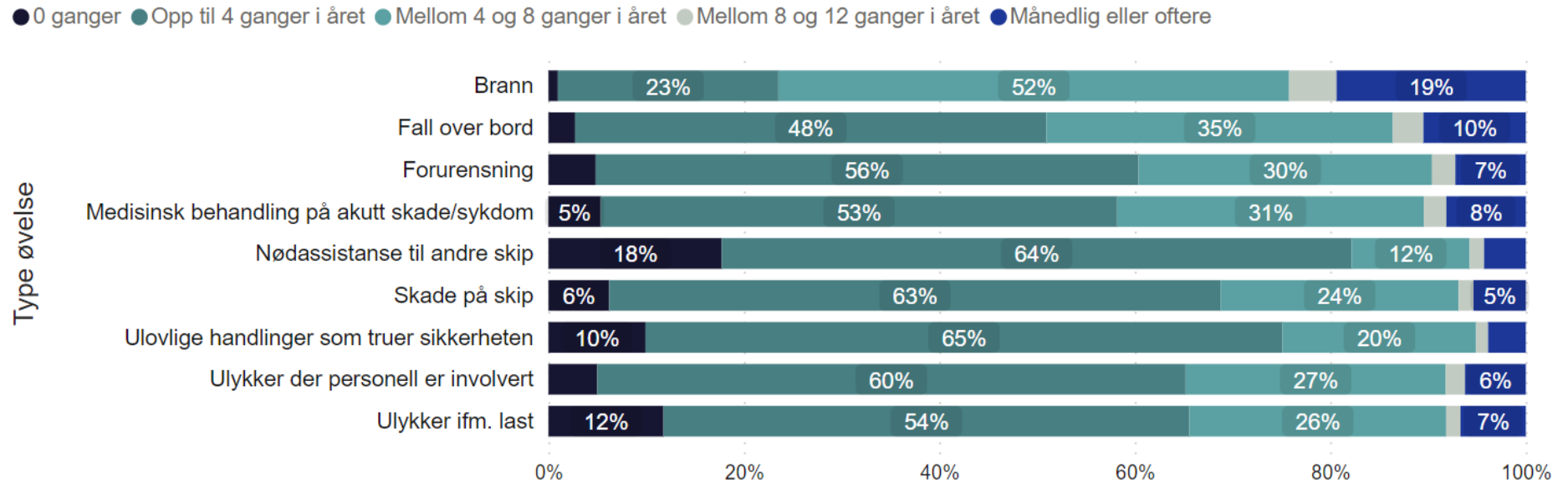
Tabellene under gjengir relativ frekvens av øvelser på ulike områder for henholdsvis passasjerskip (Figur 5-1), lasteskip (Figur 5-2) og fiskefartøy (Figur 5-3). Gjennomgående er det høyeste relativ frekvens av øvelser på brann og fall over bord, og laveste relative frekvens på øvelser på ulovlige hendelser og nødassistanse til andre fartøy. Blant sjøfolk på fiskefartøy er det, til sammenligning med de andre fartøytypene, et større utvalg som ikke har øvd på de ulike øvelsesområdene siste 24 mnd.

### Gjennomførte øvelser de siste 24 mnd: Passasjerskip totalt



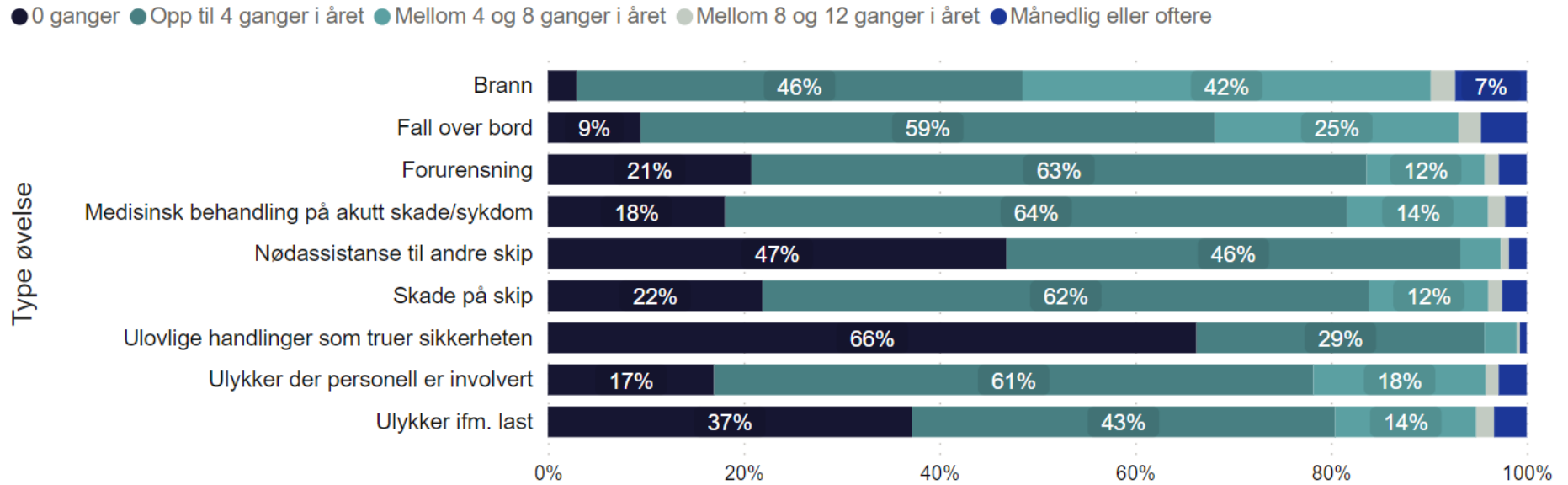
Figur 5-1 Øvelser gjennomført av ansatte på passasjerskip de siste 24 mnd.



Gjennomførte øvelser de siste 24 mnd: Lasteskip totalt

Figur 5-2 Øvelser gjennomført av ansatte på lasteskip de siste 24 mnd.

### Gjennomførte øvelser de siste 24 mnd: Fiskefartøy totalt



Figur 5-3 Øvelser gjennomført av ansatte på fiskefartøy de siste 24 mnd.



## 6 Vedlegg A – Faktoranalyse

| Påstand   | Sikker arbeidspraksis | Rederiledelse | Målkonflikter og arbeidspress | Åpen kommunikasjon | Arbeidsvilkår | Øvelser og beredskap | Bemanning | Tilhørighet til yrket | Kommunikasjonsutfordringer | Fremtidstro automatisering | Sikkerhetsprosedyrer |
|---|-----------------------|---------------|-------------------------------|--------------------|---------------|----------------------|-----------|-----------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------|
| Jeg stopper mitt arbeid dersom jeg mener at det kan være farlig for meg eller andre å fortsette | 0,786                 |               |                               |                    |               |                      |           |                       |                            |                            |                      |
| Jeg gir beskjed dersom jeg ser farlige situasjoner  | 0,734                 |               |                               |                    |               |                      |           |                       |                            |                            |                      |
| Mine kolleger stopper meg dersom jeg arbeider på en farlig måte                                 | 0,683                 |               |                               |                    |               |                      |           |                       |                            |                            |                      |
| Mine kolleger og jeg benytter alltid påkrevd personlig verneutstyr                              | 0,646                 |               |                               |                    |               |                      |           |                       |                            |                            |                      |
| Utstyret jeg trenger for å arbeide sikkert er lett tilgjengelig                                 | 0,59                  |               |                               |                    |               |                      |           |                       |                            |                            |                      |
| Mine kolleger og jeg rapporterer alle uønskede hendelser  | 0,585                 |               |                               |                    |               |                      |           |                       |                            |                            |                      |
| Risikofylte arbeidsoperasjoner blir alltid nøye gjennomgått før de påbegynnes                   | 0,528                 |               |                               |                    |               |                      |           |                       |                            |                            |                      |
| Rederiet responderer (forbedringstiltak,  |                       | 0,736         |                               |                    |               |                      |           |                       |                            |                            |                      |

|   |  |       |       |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---|--|-------|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| informasjon, etc.) på forhold vi rapporterer  |  |       |       |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Vi får tilbakemeldinger om forbedringstiltak som blir igangsatt basert på rapporterte uønskede hendelser                    |  | 0,733 |       |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Jeg mener at rederiets reaksjoner på regel og prosedyrebrudd er rettfærdige   |  | 0,689 |       |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Så lenge arbeidet blir gjort, bryr ikke rederiet seg noe med hvordan vi gjør arbeidet                                       |  | 0,557 |       |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Det å følge sikkerhetsrutinene blir ikke verdsatt i det rederiet jeg jobber for   |  | 0,55  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Rederiet tilbyr gode velferdstiltak.  |  | 0,513 |       |  |  |  |  |  |  |  |  |
| På mitt fartøy har vi arbeidsoppgaver som i praksis betyr at vi skal "være flere steder på samme tid" (uforenlige oppgaver) |  |       | 0,635 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| På mitt fartøy blir arbeidsoppgaver som kan medføre risiko ikke alltid utført i henhold til sikkerhetsprosedyrene           |  |       | 0,635 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Noen ganger bryter jeg sikkerhetsprosedyrene for å få jobben gjort  |  |       | 0,614 |  |  |  |  |  |  |  |  |



|  |  |  |       |       |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|-------|-------|--|--|--|--|--|--|--|
| Rederiets krav til effektivitet gjør at vi noen ganger må bryte sikkerhetsprosedyrene  |  |  | 0,607 |       |  |  |  |  |  |  |  |
| På mitt fartøy er det beskrevet beredskapsoppgaver som i praksis betyr at vi skal "være flere steder på samme tid" (uforenlige oppgaver) |  |  | 0,602 |       |  |  |  |  |  |  |  |
| Det hender at jeg føler meg presset til å fortsette operasjonen/arbeidet, selv om sikkerheten for meg selv eller fartøyet er truet       |  |  | 0,471 |       |  |  |  |  |  |  |  |
| Besetningen kan fritt stille spørsmål vedrørende beslutninger og handlinger tatt av personer med høyere rang / mer autoritet             |  |  |       | 0,697 |  |  |  |  |  |  |  |
| Besetningen snakker åpent ut hvis de ser noe som kan påvirke sikkerheten   |  |  |       | 0,696 |  |  |  |  |  |  |  |
| Besetningen på mitt fartøy er redde for å stille spørsmål når det er noe som virker feil   |  |  |       | 0,628 |  |  |  |  |  |  |  |
| Samarbeidet mellom mannskapet om bord på vårt fartøy er godt   |  |  |       | 0,604 |  |  |  |  |  |  |  |
| Jeg har mulighet til å få hjelp og støtte fra mine kolleger når jeg  |  |  |       | 0,585 |  |  |  |  |  |  |  |





|  |  |  |  |  |       |       |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|-------|-------|--|--|--|--|--|
| trenger det (eller andre fartøy om du arbeider alene om bord)  |  |  |  |  |       |       |  |  |  |  |  |
| Jeg får tilstrekkelig søvn og hvile om bord til å utføre alle mine arbeidsoppgaver på en sikker måte |  |  |  |  | 0,694 |       |  |  |  |  |  |
| Jeg anser skift-/vaktordningen som belastende  |  |  |  |  | 0,633 |       |  |  |  |  |  |
| Det hender jeg er så utmattet i arbeidstiden at det kan gå utover sikkerheten                        |  |  |  |  | 0,608 |       |  |  |  |  |  |
| Det er godt lagt til rette for hvile når jeg ikke er på vakt   |  |  |  |  | 0,565 |       |  |  |  |  |  |
| Det er ofte utfordrende værforhold i farvann vi vanligvis seiler                                     |  |  |  |  | 0,46  |       |  |  |  |  |  |
| Jeg får ikke gjort jobben min slik jeg skal fordi jeg har for mye å gjøre                            |  |  |  |  | 0,44  |       |  |  |  |  |  |
| Øvelsene er godt planlagt  |  |  |  |  |       | 0,732 |  |  |  |  |  |
| Øvelsene er realistiske (samsvarer godt med virkeligheten)   |  |  |  |  |       | 0,721 |  |  |  |  |  |
| Vi får alltid gjennomført de beredskapsøvelsene vi skal/er pålagt                                    |  |  |  |  |       | 0,574 |  |  |  |  |  |



|   |  |  |  |  |  |       |       |       |       |  |  |
|---|--|--|--|--|--|-------|-------|-------|-------|--|--|
| Jeg føler meg trygg på at vi klarer å håndtere akutt skade eller sykdom hvis det skulle oppstå på mitt fartøy |  |  |  |  |  | 0,558 |       |       |       |  |  |
| Det er til vanlig flere i besetningen enn det som er fastsatt som sikkerhetsbemanning for fartøyet            |  |  |  |  |  |       | 0,736 |       |       |  |  |
| Bemanningen om bord er tilstrekkelig til at sikkerheten ivaretas.   |  |  |  |  |  |       | 0,734 |       |       |  |  |
| Rederiet prioriterer tilstrekkelig bemanning for å ivareta sikkerheten om bord                                |  |  |  |  |  |       | 0,634 |       |       |  |  |
| Rederiet gir mulighet for tilleggsbemanning ved behov   |  |  |  |  |  |       | 0,496 |       |       |  |  |
| Sjømannsyrket er ikke bare en jobb, det er en livsstil  |  |  |  |  |  |       |       | 0,862 |       |  |  |
| Sjømannsyrket er en del av min identitet  |  |  |  |  |  |       |       | 0,861 |       |  |  |
| Jeg er stolt av å være sjømann  |  |  |  |  |  |       |       | 0,762 |       |  |  |
| At ikke alle snakker samme språk kan resultere i farlige situasjoner  |  |  |  |  |  |       |       |       | 0,855 |  |  |
| Det hender at sammensetningen av nasjonaliteter om bord fører til dårligere samarbeid                         |  |  |  |  |  |       |       |       | 0,8   |  |  |

|  |  |  |  |       |  |  |  |  |       |       |       |
|--|--|--|--|-------|--|--|--|--|-------|-------|-------|
| Kommunikasjonen mellom meg og mine kolleger svikter ofte på en slik måte                       |  |  |  | 0,421 |  |  |  |  | 0,445 |       |       |
| Jeg tror autonomi (selvkjørende fartøy) kommer til å gjøre sjøfarten sikrere                   |  |  |  |       |  |  |  |  |       | 0,87  |       |
| Økt automatisering om bord vil bidra positivt til sikkerhet                                    |  |  |  |       |  |  |  |  |       | 0,869 |       |
| Jeg har enkel tilgang til sikkerhetsprosedyrer som gjelder mitt arbeid                         |  |  |  |       |  |  |  |  |       |       | 0,695 |
| Sikkerhetsprosedyrene er dekkende for å ivareta sikkerhet ved utføring av mine arbeidsoppgaver |  |  |  |       |  |  |  |  |       |       | 0,624 |