

Ferjerederienes håndtering av ulykker og hendelser Sjøsikkerhetskonferansen 24. september 2015

Per Christian Stubban



NHO SJØFART



- Bransje- og arbeidsgiverforening tilknyttet NHO
- Ca. 30 medlemsrederier
- Ca. 400 fartøyer – alle seiler innenriks med NOR-flagg
- Medlemsrederiene gir arbeid til 6.000 sjøansatte

FAKTA OM INNENRIKSFERJENE

Årlig blir det transportert

- 55 millioner passasjerer
- Over 20 millioner kjøretøy
- Ca 3 mill avganger / ankomster
- 177 ferjer og 3250 ansatte

Ferje på grunn

29 ferjepassasjerer rammet av motorsvikt

Tre skadd da ferje grunnstøtte i Sogn og Fjordane

Bygda er isolert etter fergehavari - nå raser ordføreren

Ferje grunnstøtte

Fergehavari koster flekk

HENDELSER MED FERJER

	2013	2014	2015 (01.09)
▪ Kontaktskader	32	28	17
▪ Grunnstøtinger	13	14	10
▪ Personskader	22	18	14
▪ Kollisjon	4	0	1
▪ Maskin/miljø	20	15	6
▪ Andre hendelser	4	4	1
▪ Sum	95	79	49
▪ Nesten hendelser	33	45	27
▪ Sum	128	124	76

FORUM FOR FERJEREDERIERS SIKKERHETSSJEFER

- Opprettet av NHO Sjøfarts styre september 2012
- Ledes og koordineres av NHO Sjøfarts administrasjon
- Norled, Fjord 1, Torghatten og Boreal er representert
- Første møte gjennomført 1. oktober 2012
- 4-5 møter i året

FORUM FOR FERJEREDERIENES SIKKERHETSSJEFER

- Avklaring rapportering av hendelser med Sjøfartsdirektoratet
- Statistikk fra SD som grunnlag, utarbeider egne oversikter
- Gjennomgang av hendelser med læreinhold, finne de bakenforliggende årsaker
- Beste praksis, utveksling av gjennomførte tiltak innenfor Ledelse, Prosedyrer, Teknisk, Kultur og annet
- Det er full åpenhet i forumet, felles interesse for bedre sikkerhet
- Invitasjon av andre, medlemsrederier, offentlige instanser som både Sjøfartsdirektorat og Veidirektorat

MANDAT SAFETEC UNDERSØKELSE

NHO Sjøfarts styre ønsket en ekstern analyse av sikkerhetskultur og oppfølging av ulykker og hendelser i ferjerederiene, vår/sommer 2014. Status for sikkerhetsarbeid er fast på alle styremøter.

- Prosjektets formål var å undersøke ferjerederienes oppfølging av ulykker og hendelser, herunder
- Anvendelse/etterlevelse av prosedyrer og regelverk
- Effekt og implementering av innførte sikkerhetsfremmende tiltak
- Sikkerhetskulturen i det operative leddet i rederiene

MANDAT SAFETEC UNDERSØKELSE

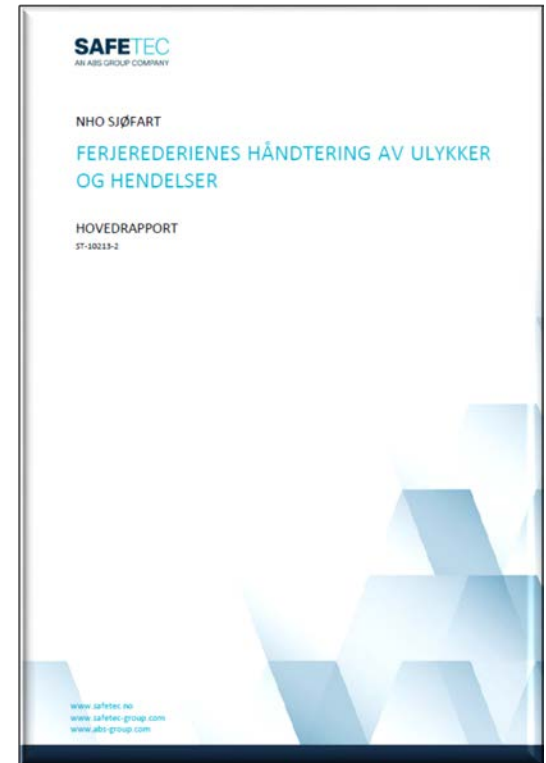
- Oppfatninger om holdninger til rapporteringskrav fra myndigheter og oppdragsgivere
- Resultatene skal bidra til forståelse av sikkerhetskulturen i ferjerederiene og til forbedringer av sikkerheten
- Prosjektet skal resultere i anbefalinger overfor rederiene
- Endelig rapport ble oversendt NHO Sjøfart januar 2015

SAFETEC UNDERSØKELSE

- 7 rederier deltok i undersøkelsen
- Forintervjuer og informasjonsinnhenting
- Spørreskjemaundersøkelse (sjøansatte og adm ansatte)
- Intervjuer
- Analyser og rapportering

■ Sendte henvendelser	3523
■ Mottatte svar	1105
■ Svarprosent	31 %

- Antall intervjuede 15 fra 2 rederier (kun sjøansatte)



SAFETEC RAPPORT - UTVIKLING I HENDELSER

- Rapporteringsgraden har blitt betydelig bedre de senere år
- Betydelig potensial med hensyn til forbedring av rapportering av nesten ulykker
- Grunnstøtinger og kontaktskader de mest hyppige
- Brann/eksplosjonsfrekvensen har økt, anses for å ha størst potensial for storulykke
- Ved tilsyn har ferjene færre pålegg per tilsyn enn hva som gjelder for hele gruppen passasjerskip

HENDELSER MED FERJE

- Utviklingen av hendelser – rapporten 10 år tilbake
- Alvorlighetsgraden av hendelser – Shiplog – AIS
- Utvikling av rapportering – forståelse og fokus
- Rapportering av nesten hendelser – sosiale media
- Alder på fartøy med hendelser – snitt 2014 = 21,1 år
 - Grunnstøting 31,9 år
 - Kontaktskade 26,1 år

HOVEDFUNN I SAFETEC RAPPORTEN

- Sikkerhetsutfordringer i ferjebransjen
- Bemanningsnivå i forhold til oppgavemengden
- Opplevelse av tidspress, fastsettelse av rutetider
- Kvaliteten på ferjene og utstyr om bord
- Liten omfang av effektiv trening på ulike beredskapssituasjoner

HOVEDFUNN I SAFETEC RAPPORTEN

Rapportering

- Underrapportering av nestenulykker
- En frikobling mellom skyldfordeling og informasjonsinnhenting er en minimumsforutsetning for et godt rapporteringssystem
- Bruken av statistikk kan påvirke rapporteringsviljen

HOVEDFUNN I SAFETEC RAPPORTEN

Oppfølging av hendelser

- Arbeidet med å forstå de bakenforliggende årsaker til hendelser
- Årsakene til at den "menneskelige faktor" sviktet blir sjelden adressert
- Sjøfartsdirektoratet gir overtredelsesgebyr for avvik, oppdragsgivere gir bøter for avvik, og rederiene utfører handlinger som oppleves som "straff"

SPØRRESKJEMAUNDERSØKELSE

- Vel halvparten av de ansatte opplever at rederiet har sikkerhet som førsteprioritet
- Noen sjøansatte mener rederiet går på akkord med sikkerhet for å redusere kostnader
- De fleste mener sikkerheten er godt ivaretatt på fartøyet de jobber
- Effektivitetskrav medfører at de noen ganger må bryte prosedyrene
- Ca halvparten oppgir at de alltid rapporterer avvik og nestenulykker

BRUK AV VERNEUTSTYR



BRUK AV VERNEUTSTYR



INTERVJUER

- Antall ankomster hver dag, vær og vind, ferjeleier, maskinkraft
- Tidspress på anløp og stramme rutetider
- På bro ved ankomster, menneskelig og teknisk svikt
- Anbud og bemanning
- Kompetanse, erfaring og sikkerhet
- Oppfølging av ulykker og uønskede hendelser
- Myndigheter og regelverk

SAFETECS RAPPORTENS TILTAKSFORSLAG

- Oppdragsgiver bør inkludere bemanning som en del av fartøysspesifikasjonene i kontraktene
- Oppdragsgiver bør inkludere spesifikke krav til timer for beredskapstrening i fartøysspesifikasjonene i konkurransegrunnlag
- Revidering av sanksjonsregimene som benyttes av aktørene
- Rapporteringsgraden har et betydelig forbedringspotensial

SAFETECS RAPPORTENS TILTAKSFORSLAG

- Skifte fokus fra å identifisere skyld til å utforske årsaker til hendelser og handlinger
- Etablere system for kontinuerlig og positive tilbakemeldinger
- Øke kompetansen innen "Human factors" i rederiene
- Øke kompetansen i granskningsmetodikk
- Fortsette praksisen med å dele informasjon fra ulykkesgranskninger mellom rederiene

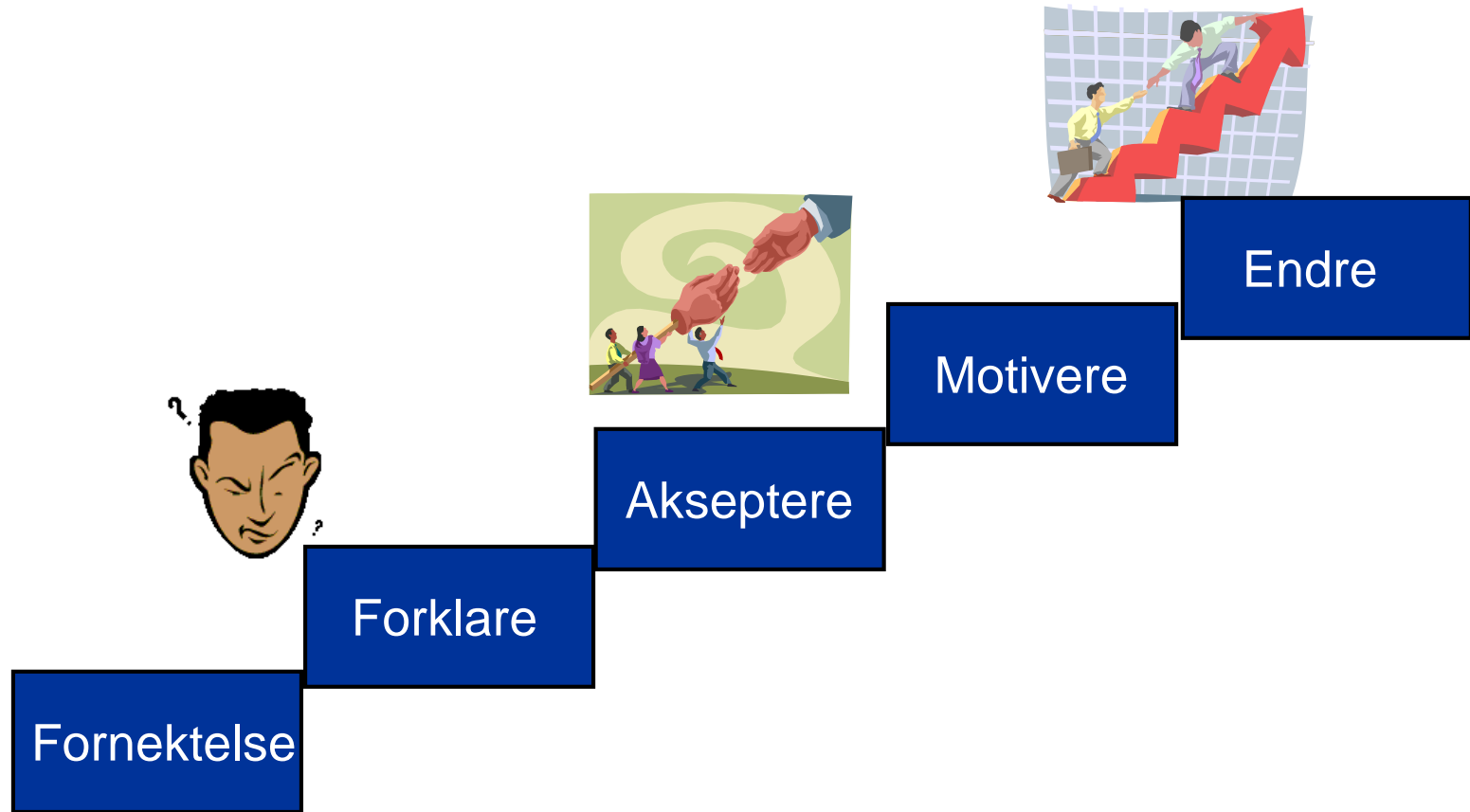
REDERIENES ARBEID ETTER MOTTAK AV RAPPORTEN

- Spesifikk rapport er gjennomgått i styrer og ledelsesgrupper
- Gjennomgår rapporten i samlinger med ansatte
- Vurderer tiltak for endringer, kan ta noe tid
- Et rederi igangsatt "Rederiløftet", et annet "Sikker drift" – prosjekter som vektlegger å styrke den enkeltes kompetanse, holdninger og adferd – med vekt på det menneskelige aspekt
- BRM/ERM vurderes verdifullt som kurs

REDERIENES ARBEID ETTER MOTTAK AV RAPPORTEN

- Rederiene legger vekt på skipsledelsen i sitt videre arbeid
- Et rederi vurderer assessorutsjekk på ferjer
- Rederiene benytter granskning ved alvorlige hendelser, et rederi har hatt deltakere på granskningskurs på universitet
- Den mentale trappen benyttes ved gjennomgang av rapporten

DEN MENTALE TRAPP



NHO SJØFARTS ARBEID MED SAFETEC RAPPORTEN

- Gjennomført møte med Vei- og Sjøfartsdirektoratet sammen med sikkerhetssjefene – hovedrapport gjennomgått. Her gjenstår videre arbeid og tiltak
- Oppfølging sammen med direktoratene for å finne forbedringspotensialer i rapportering, regelverk, krav i anbud etc
- Fortsetter arbeidet sammen med sikkerhetssjefene, videre tiltak ved erfaringsoverføringer mellom rederiene på bakgrunn av rapporten.

NHO SJØFARTS ARBEID MED SAFETEC RAPPORTEN

- I siste møte orienterte sikkerhetssjefene om hver sin hendelse, menneskelig feil, plassering av utstyr, reservefartøy og granskning av hendelse – alt i forhold til sikkerhet og forbedring, læring og erfaringsoverføring
- NHO Sjøfart vurderer oppfølging av rapporten med ny spesifikk undersøkelse, fokus på viktige elementer fra denne rapporten