

Spørreundersøkelsen maritim sikkerhet – overordnede funn

Generelt om spørreundersøkelsen

Spørreundersøkelsen maritim sikkerhet er en kartlegging av sjøansattes oppfatninger om ulike sikkerhetsrelaterte forhold til sjøs. Drøyt 8 400 sjøansatte har deltatt i undersøkelsen

Det er flere grunner til at den gjennomføres, blant annet å utgjøre et underlag for utvikling av sikkerhetstiltak. Vi vil den skal gi innsikt i ulike temaområder, og være et dataunderlag for tilsynsarbeid. I tillegg skal den være et talerør for sjøansatte, og med det sette sikkerhet på dagsorden i næringen.

I denne artikkelen legger vi frem overordnede funn fra spørreundersøkelsen. Det vil si at vi ser overordnet og samlet på resultater fra de tre fartøykategoriene lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy¹. Mer inngående funn og forskjeller mellom de ulike underkategoriene vil komme frem i egne artikler.

Samlede resultater

Tabellen under viser samlede resultatene for hovedkategoriene lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy samlet. 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.

Opplevd mobbing/trakassering de siste 12 månedene

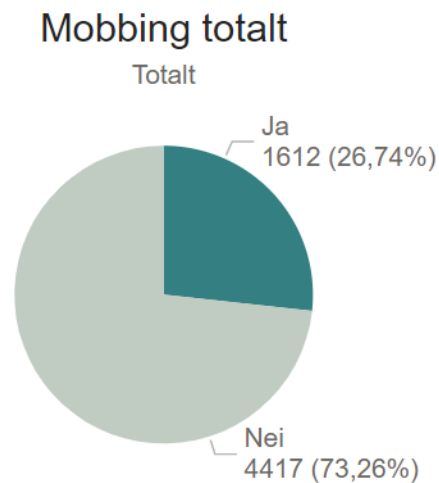
Et av de mest oppsiktsvekkende funnene i undersøkelsen er det som kom frem under temaet mobbing/trakassering, og derfor tas dette med innledningsvis.

Innenfor mobbing/trakassering er det temaene seksuell trakassering, utestengelse, personrettet kritikk, påminnelser om tidligere feil, kritikk av arbeidsinnsats, upassende morsomheter på deres bekostning og baksnakking og ryktespredning som var definert. Det ble spurt om, de hadde opplevd ulike former for vedvarende mobbing eller trakassering de siste 12 månedene. Det er flest som har opplevd baksnakking og ryktespredning (14%) og personrettet kritikk (11%).

Blant alle sjøansatte er det ca. 27% som har opplevd en eller flere former for mobbing/trakassering. Mellom fartøytypene (lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy) varierer resultatet fra 19% til 32%.

¹ De tre kategoriene kan videre fordeles i 11 underkategorier, henholdsvis for 1.) lasteskip - underkategoriene offshorekip, nærskipfart, oversjøisk fart og lasteskip under 24 meter. 2.) Passasjerskip deles i innenriks ferje, hurtigbåt, større passasjerskip og mindre passasjerskip. Innenfor 3.) fiskefartøy har vi underkategoriene fiskefartøy under 15 meter, fiskefartøy over 15 meter under 500 BT, og fiskefartøy over 15 meter over 500 BT.

Opplevd mobbing/trakassering de siste 12 mnd



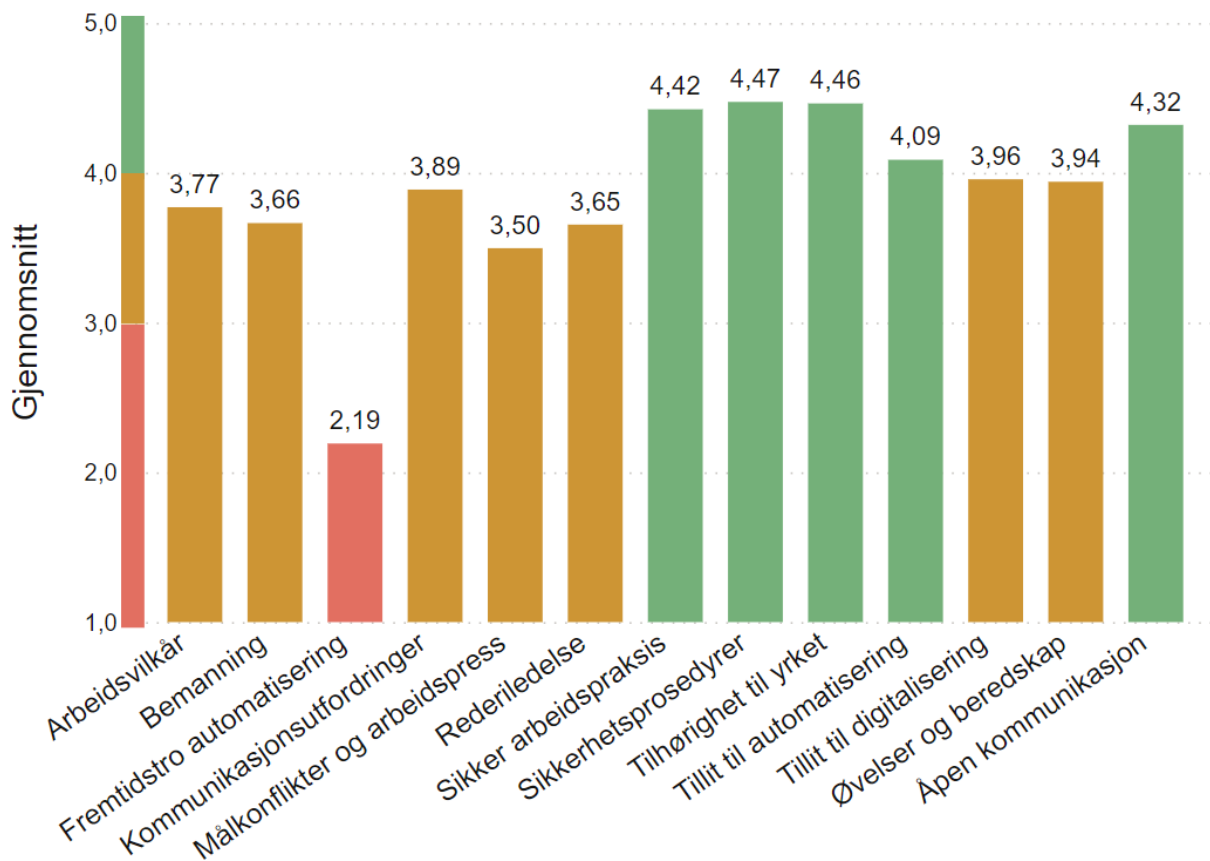
Når det gjelder seksuell trakassering, sier 2% av alle sjøansatte at de har opplevd dette de siste 12 måneder. Ser vi derimot på de 400 kvinnene som har svart på undersøkelsen, er det 15% som har opplevd seksuell trakassering siste 12 mnd.

På bakgrunn av dette er det åpenbart et behov for å arbeide med holdninger og arbeidsmiljø generelt for å unngå en del av dette. Det er viktig både for trivsel, for psykisk helse og dermed også økt sikkerhet, og ikke minst også for å opprettholde rekruttering og det å bli værende i yrket.

Oversikt over resultater

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.

Hovedresultater per tema



Temaer i spørreundersøkelsen

Spørsmålene som ble stilt knytter seg til 13 faktorer, og samlet resultat av de faktorene ses i tabellen over. Det følgende viser litt mer inngående hva faktorene inneholder:

- 1. Sikker arbeidspraksis**
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.
- 2. Arbeidsvilkår**
balansen mellom arbeidsbelastning og tilstrekkelig hvile.
- 3. Målkonflikter og arbeidspress**
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
- 4. Rederiledelse**
om rederiets håndtering og oppfølging av hendelser og rapportering, oppfølging av sikker arbeidspraksis og sikkerhetsrutiner, og om velferd ombord.
- 5. Bemanning**
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.
- 6. Kommunikasjonsutfordringer**

utfordringer knyttet til sammenhengen mellom sikkerhet og språk, ulike nasjonaliteter og kommunikasjon om bord

7. Åpen kommunikasjon

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.

8. Øvelser og beredskap

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).

9. Tilhørighet til yrket

spørsmål om sjøansattes holdninger til sjømannsyrket.

10. Sikkerhetsprosedyrer

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.

11. Tillit til digitalisering

spørsmål om tillit til at digitale systemer er pålitelige, forutsigbare og fungerer som de skal.

12. Tillit til automatisering

spørsmål om tillit til at automatiserte systemer er pålitelige, forutsigbare og fungerer som de skal.

13. Fremtidstro automatisering

spørsmål om sjøfolks holdninger til hvorvidt autonome fartøy og økt automatisering vil bedre sikkerheten.

Noen av faktorene ble også stilt i 2021, og resultatene kan dermed settes opp og sammenstilles med hverandre. Noen er omtrent like, mens andre har endret seg både positivt og negativt:

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	

For Rederiledelse er påstanden «Det er god nok hastighet på internett for bruk i fritiden på mitt fartøy 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 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.
















Enkeltpåstander som har endret seg signifikant fra 2021

Resultatene på enkeltspørsmål viser en negativ endring, nedgang, for totalt 25 spørsmål sammenlignet med 2021, mens det er en positiv utvikling for 5 av spørsmålene. De resterende spørsmålene, 53 stk, har tilsvarende resultater i 2023 som i 2021.

Det kan være flere forklaringer på endringer. Blant annet var undersøkelsen i 2021 midt i Coronapandemien, og så kan det innen noen faktorer ha blitt endret litt på noen spørsmål. Likevel er det interessant, og noe oppsiktsvekkende, at så mange spørsmål som 25 stk er besvart signifikant dårligere i 2023 vs 2021. Det er spesielt viktig å merke seg at mer eller mindre alle de spørsmålene med negativ utvikling er «skarpe», altså spørsmål som omhandler noe konkret omkring sikkerheten.

Det er videre et poeng å merke seg spesielt det som har hatt en negativ utvikling, og kontinuerlig arbeide internt med årsaker til hvorfor de svarer som de gjør. I noen tilfeller kan det være tilstrekkelig å informere bedre eller involvere mer, mens i andre tilfeller trengs en enda bedre plan for overordnet sikkerhetsarbeid.

Uansett er det et poeng å bruke resultatene og tendensen til å minst beholde, eller aller helst øke oppmerksomheten omkring disse områdene internt i rederier. Da er det gjerne viktig at ledelsen går foran som gode eksempler.

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 	

Selv om trafikklysene kun ses på som en veiledning, bemerkes det at to spørsmål som var grønne i 2021 ble gule i 2023. Det gjelder «at det hender jeg føler meg presset til å fortsette operasjonen/arbeidet, selv om sikkerheten for meg selv eller fartøyet er truet» i tillegg til «det å følge sikkerhetsrutinene blir ikke verdsatt i det rederiet jeg jobber for».

Kommunikasjonsutfordringer	(Snudd) At ikke alle snakker samme språk kan resultere i farlige situasjoner	2,77	● ▼	2,96	●
Målkonflikter og arbeidspress	(Snudd) Det hender at jeg føler meg presset til å fortsette operasjonen/arbeidet, selv om sikkerheten for meg selv eller fartøyet er truet	3,97	● ▼	4,05	●
	(Snudd) Det hender at kolleger på fartøyet jeg arbeider om bord er ruspåvirket/i bakrus i jobbsammenheng	4,72	● ▼	4,83	●
Rederiledelse	(Snudd) Det å følge sikkerhetsrutinene blir ikke verdsatt i det rederiet jeg jobber for	3,96	● ▼	4,05	●
	(Snudd) Manglende vedlikehold har noen ganger ført til dårligere sikkerhet	3,21	● ▼	3,44	●
Målkonflikter og arbeidspress	(Snudd) Noen ganger bryter jeg sikkerhetsprosedyrene for å få jobben gjort	3,48	● ▼	3,64	●
	(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	3,35	● ▼	3,67	●
Målkonflikter og arbeidspress	(Snudd) På mitt fartøy blir arbeidsoppgaver som kan medføre risiko ikke alltid utført i henhold til sikkerhetsprosedyrene	3,45	● ▼	3,55	●
	(Snudd) Rederiets avlønningssystem kan gå utover sikkerheten på fartøyet	3,67	● ▼	3,85	●
Målkonflikter og arbeidspress	(Snudd) Rederiets krav til effektivitet gjør at vi noen ganger må bryte sikkerhetsprosedyrene	3,69	● ▼	3,83	●
Rederiledelse	(Snudd) Så lenge arbeidet blir gjort, bryr ikke rederiet seg noe med hvordan vi gjør arbeidet	3,86	● ▼	3,95	●
	Alle mine kolleger har tilstrekkelig kompetanse til å utføre arbeidsoppgavene sine på en sikker måte	4,08	● ▼	4,24	●
	Det brukes alltid originale deler i forbindelse med vedlikehold	4,01	● ▼	4,08	●
Sikker arbeidspraksis	Jeg gir beskjed dersom jeg ser farlige situasjoner	4,77	● ▼	4,81	●
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	● ▼	4,51	●
Sikker arbeidspraksis	Jeg stopper mitt arbeid dersom jeg mener at det kan være farlig for meg eller andre å fortsette	4,65	● ▼	4,73	●
Sikker arbeidspraksis	Mine kolleger og jeg benytter alltid påkrevd personlig verneutstyr	4,40	● ▼	4,47	●
	På mitt fartøy er oppgaver og ansvar klart fordelt	4,35	● ▼	4,47	●
Sikker arbeidspraksis	Risikofylte arbeidsoperasjoner blir alltid nøye gjennomgått før de påbegynnes	4,18	● ▼	4,30	●
Åpen kommunikasjon	Samarbeidet mellom mannskapet om bord på vårt fartøy er godt	4,42	● ▼	4,52	●
Sikkerhetsprosedyrer	Sikkerhetsprosedyrene er dekkende for å ivareta sikkerhet ved utføring av mine arbeidsoppgaver	4,34	● ▼	4,46	●
	Skipsledelsen går foran med et godt eksempel når det gjelder å ivareta egen og andres sikkerhet	4,23	● ▼	4,31	●
	Tid og ressurser til vedlikehold og kontroll av fartøy og utstyr er tilstrekkelig	3,45	● ▼	3,54	●
Sikker arbeidspraksis	Utstyret jeg trenger for å arbeide sikkert er lett tilgjengelig	4,54	● ▼	4,61	●
	Vi har tilstrekkelig tid til opplæring/familiarisering av ansatte	3,67	● ▼	3,88	●

Enkeltpåstander som skårer mest positivt og mest negativt

Det som bransjen overordnet og generelt svarer mest positivt på ses i tabellen under. 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.

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 ●

I motsatt ende ser vi 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.

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 ●

Når det gjelder det ene punktet som skåres mest negativt, «at ikke alle snakker samme språk kan resultere i farlige situasjoner», så var det et funn som også kom frem i 2021. Når vi ser på samme påstand i 2023, ser vi en ytterligere reduksjon i skåren. Den har et rødt trafikklys, og skåren gikk ned fra 2,96 til 2,77. Det er spesielt interessant at de som selv arbeider om bord, og forholder seg til kolleger med ulike språk, beskriver at dette kan gå ut over sikkerheten.

Vi viser også til en nylig ulykke som skjedde i starten av 2023, der en person falt i vannet og druknet. Havarikommisjonen gikk umiddelbart i gang med å undersøke denne ulykken, og de varslet raskt om noen kritiske punkt som de mente Sjøfartsdirektoratet måtte ta tak i med en gang. Ett av punktene var at alle på båten må kunne et felles språk. Det hadde vist seg at det ikke var god nok forståelse om et felles arbeidsspråk om bord, og at det kan ha vært en medvirkende årsak til ulykken.

Enkelte tema sammenlignet med 2021 og 2019

I tabellen under er det dratt ut noen interessante temaer med funn som kan være interessante i arbeidet med sikkerhet. Svarene er sammenlignet med de fra 2021 og 2019 for å se etter en eventuell utvikling.

Det er en negativ utvikling i andel sjøansatte som har vært i en situasjon som kunne utviklet seg til en alvorlig hendelse siste 12 måneder sammenlignet med forrige undersøkelse i 2021. Det er 2242 personer som har svart ja på denne påstanden, en økning fra 27,20 % i 2021 til 32,10 % i 2023.

Det stemmer også overens med ulykkesstatistikken for næringsfartøy. Den viser en økning i rapporterte nestenulykker på 9 % fra 2021 til 2022.

Ulykkesstatistikken viser samme antall faktiske ulykker fra 2021 til 2022. I undersøkelsen er det en ørliten økning i de som svarer de har vært involvert i en situasjon som har utviklet seg til en alvorlig ulykke. Det er verdt å merke seg at hele 362 personer svarer ja på det spørsmålet.

Det ses videre en svak negativ endring i andel som utfører risikovurdering i forkant av risikofylte arbeidsoperasjoner sammenlignet med tidligere. De to siste årene, i 2021 og 2022, har fokusområdet til Sjøfartsdirektoratet vært sikkerhetskultur og risikoforståelse. Det hadde blant annet av denne grunn vært ønskelig å heller se en positiv utvikling på dette spørsmålet.

Det er en liten, men positiv, utvikling i andel som jobber over 14 timer per døgn ukentlig eller oftere. Det er færre som sier ja, men likevel så mange som 1269 personer, nesten 18 % av de som svarte, som arbeider mer enn hva som i utgangspunktet er tillatt.

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.

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 %	

Oppsummering

Vi gjentar her at det er variasjoner mellom fartøykategoriene lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy. Det er også en del variasjon mellom underkategoriene i hver fartøykategori. Det vil si at en vil kunne

se en del forskjeller mellom f.eks. innenriks ferje, hurtigbåt og store passasjerskip under passasjerskip.

Til tross for dette mener vi at de overordnede funnene er veldig aktuelle for hele bransjen å merke seg. Det er mye godt arbeid både rederier og organisasjoner kan gjøre for å ta tak i en del av forholdene som ikke er gunstige.

Blant annet vil vi trekke frem punktet med mobbing og trakassering. Det psykososiale miljøet om bord på samtlige fartøy er direkte knyttet mot sikkerhet. Ansatte som trives, er motiverte og årvåkne, som samarbeider godt, som ønsker å ta til seg læring og så videre, vil føre til økt sikkerhet. Her er det mye som kan gjøres fra flere ledd.

Videre bemerkes det en negativ utvikling på 25 av spørsmålene i undersøkelsen, mens kun 5 spørsmål hadde en positiv utvikling. Av de 25 spørsmålene med negativ utvikling var det et flertall av «skarpe» spørsmål, altså det som påvirker sikkerheten konkret. Kommunikasjonsutfordringer, målkonflikter og arbeidspress, sikker arbeidspraksis og rederiledelse var det som gikk igjen.

Det bør være et poeng å adressere disse funnene og utviklingen til organisasjoner og rederier, og arbeide for å snu utviklingen. Det er de som arbeider ute på fartøy som rapporterer dette, og det gir da en klar indikasjon på hva som bør være en del av det hverdagslige sikkerhetsarbeidet til rederiene.

En av de positive tingene i undersøkelsen var at det var flere «skarpe» spørsmål som var blant de som skåret høyest av alle. Eksempler på det er «jeg gir beskjed dersom jeg ser farlige situasjoner», «jeg stopper mitt arbeid dersom jeg mener at det kan være farlig for meg eller andre å fortsette», «utstyret jeg trenger for å arbeide sikkert er lett tilgjengelig», og ikke minst «jeg er trygg på å få støtte fra skipsledelsen dersom jeg prioriterer sikkerhet i alle situasjoner». Disse sier noe om at sikkerhetskulturen i det store og hele er ganske bra.

I motsatt ende av skalaen ser vi de påstandene som skårer mest negativt av samtlige. En ny faktor som ble tatt med i undersøkelsen, «fremtidstro automatisering», peker seg ut med skepsis eller negativitet blant de som arbeider selv på sjøen. Aller lavest skåret påstanden «jeg tror autonomi (selvkjørende fartøy) kommer til å gjøre sjøfarten sikrere». Like bak kom påstanden «økt automatisering om bord vil bidra positivt til sikkerhet»

En annen faktor som er i denne enden skalaen, henger sammen med velferd. «Rederiet tilbyr gode velferdstiltak» skårer lavt, sammen med påstanden «det er god nok hastighet på internett for bruk på fritiden på mitt fartøy». Svarene tyder klart på at det er forbedringspotensial hos de fleste her. Det kan være grunn til å tro at å påvirke det psykososiale positivt også vil ha god påvirkning på sjøsikkerheten.

Det fremkommer også på negativ side at mange mener det kan være krevende å få gjort alt som skal gjøres. Påstanden «på mitt fartøy har vi arbeidsoppgaver som i praksis betyr at vi skal «være flere steder på samme tid» (uforenlige oppgaver)».

Til sist vil vi spesielt minne om påstanden om kommunikasjonsutfordringer. «At ikke alle snakker samme språk kan resultere i farlige situasjoner» skårer veldig lavt. Det er avgjørende viktig at rederier har gode rutiner og oppfølging slik at alle som arbeider om bord kan forstå hverandre godt.

En oversikt over spørsmål og svar fra spørreundersøkelsen maritim sikkerhet, der en kan sortere på fartøyskategorier, legges ut på Sjøfartsdirektoratet sine sider. Der kan en selv se over hvordan det står til innenfor de enkelte faktorene og dermed arbeide internt for å bli enda bedre i sikkerhetsarbeidet.

