

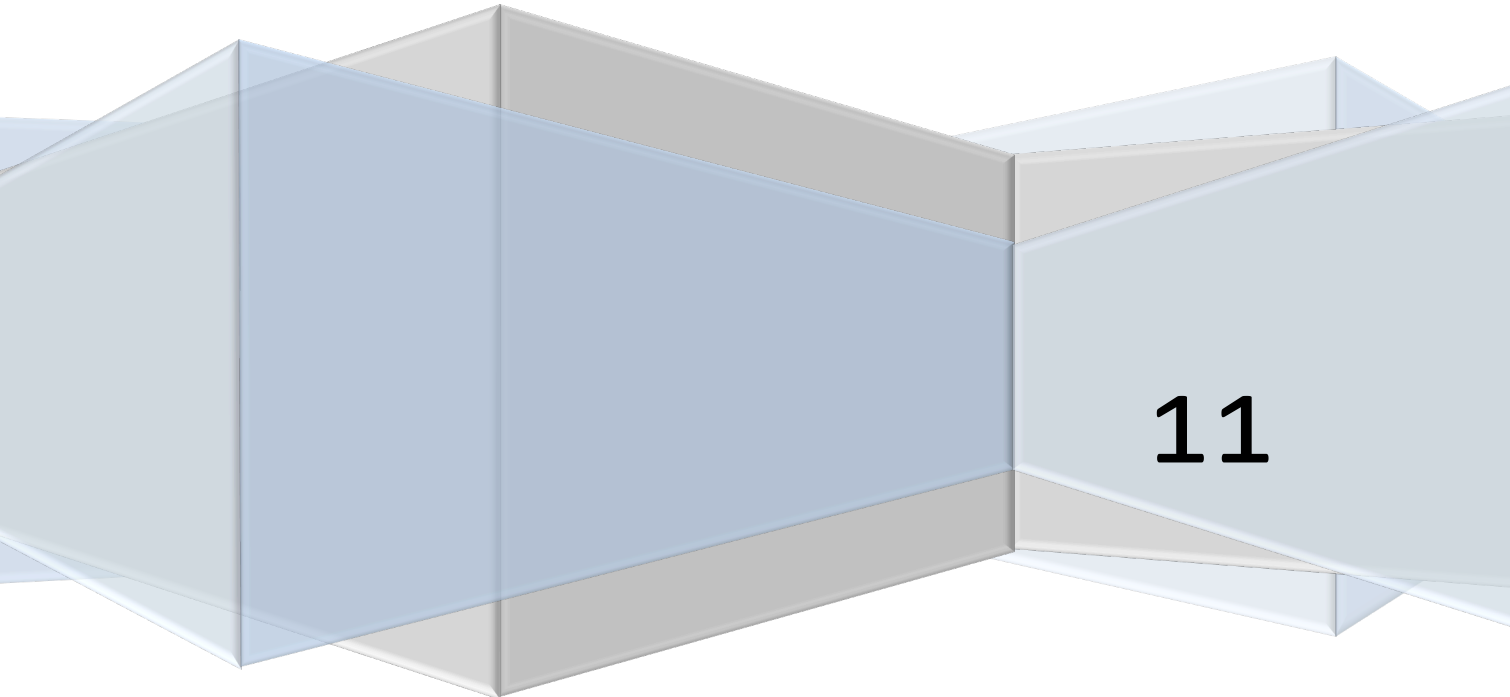
**Norsk Forening for Fartøyvern**

# **Norsk Forening for Fartøyvern**

## **Prosjekt Sikkerhetsstyringssystem (SSS) for verneverdige fartøy**

**Sikkerhetsstyringssystem, - hvorfor og hvordan?**

**Av Gunnar Stormo**



**11**

## Innhold

|                                                                                                    |                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Forord .....                                                                                       | 2                                       |
| Inndeling i medlems fartøygrupper .....                                                            | 2                                       |
| 1. Hva er et SikkerhetsStyringsSystem (SSS) og hvorfor må vi ha det?.....                          | 3                                       |
| 1.1 Sikkerhet, hva er det? .....                                                                   | 4                                       |
| 1.2 Historikk .....                                                                                | 5                                       |
| 1.3 Regelverk .....                                                                                | 6                                       |
| 1.4 Styresystemer/Kvalitetssikring .....                                                           | 6                                       |
| 2. Hva ønsker vi å oppnå med kvalitetssikring/sikkerhetsstyring? .....                             | 6                                       |
| Hvorfor trenger vi et SSS? .....                                                                   | 8                                       |
| 3. Hvordan lykkes med etableringen av et SikkerhetsStyringsSystem? (Kritiske suksessfaktorer) .... | 9                                       |
| Sikkerhetskultur .....                                                                             | 9                                       |
| Kvalitetspolitikk .....                                                                            | 10                                      |
| Nullfilosofi er ikke nulltoleranse .....                                                           | 10                                      |
| Skipperens Rolle, sjømannskap og sikkerhet .....                                                   | 10                                      |
| Hendelse med M/K “Nils Finnøy” .....                                                               | 11                                      |
| Hva er skipperens rolle/oppgave? .....                                                             | 11                                      |
| NFF medlemskap som merkevare/kvalitetsstempel .....                                                | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| 4. Oppsummering Kritiske suksessfaktorer for innføring av SSS .....                                | 12                                      |
| SSS-flere betydninger.....                                                                         | 13                                      |
| Måloppnåelse .....                                                                                 | 13                                      |
| Hovedelementer i SSS ihht ISM .....                                                                | 13                                      |
| 5. Konklusjon .....                                                                                | 14                                      |
| Kilder:.....                                                                                       | 14                                      |
| VEDLEGG:.....                                                                                      | 15                                      |

## Forord

Det du nå leser er skrevet av undertegnede på oppdrag fra Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) med mandat og målsetting:

- Utarbeide en mal for sikkerhetssystemer for verneverdige fartøy
- Gjennomgå de nye forskriftene vedr. sikkerhetsstyringssystemer og sikre at utarbeidet mal samsvarer med forskriftene. Kravene i forskriften skal være på et minimumsnivå
- Utarbeide en veiledning som viser hvordan malen kan tilpasses hvert enkelt fartøy
- Rapportere og evaluere prosjektet
- Mal og veiledning skal legges ut på NFFs hjemmesider

### Inndeling i medlems fartøygrupper

Norsk Forening for Fartøyvern har flere kategorier kulturbærende fartøyer, både sjøgående og landsatte. I sammenheng med denne veiledning har jeg valgt å dele de inn i grupper ut fra hvilket regelverk som gjelder for den enkelte gruppe, og ikke ut fra type fartøy eller fremdrift.

1. Fartøy som benyttes i næring med sertifikat for >100 passasjerer
2. Fartøy som benyttes brukes i næring med sertifikat for 13-99 passasjerer
3. Fartøy som benyttes i næring med sertifikat for <12 passasjerer
4. Fartøy som benyttes i næring uten passasjersertifikat (slep og last)
5. Fartøy som er lystfartøy
6. Fartøy som er landsatt for lengere tid

Den vedlagte veiledningen er primært rettet mot de som bruker sitt medlemsfartøy til næringsvirksomhet i form av passasjerbefordring, som en viktig del av inntektsgrunnlaget for drift. De av medlemmene som har sjøgående lystfartøy eller landsatte fartøy vil allikevel ha god nytte av å lese veiledning av følgende årsaker:

1. Unngå skader på mennesker, miljø og materiell på fartøy tilknyttet NFF
2. Få en innføring i gjeldende lover og regler som gjelder for seilende fartøy
3. Være med på å skape en felles sikkerhetspolitikk for fartøy tilsluttet NFF.
4. Oppnå troverdighet og "good will" som organisasjon mot sertifiserende myndigheter og andre samfunnsinteresser.

Det er ikke min hensikt å være verken frelser eller svovelpredikant, men jeg håper produktet kan bidra til bevisstgjøring, skape noen tankevekkere og fruktbare diskusjoner.

Jeg håper også at denne veiledning kan bidra til økt motivasjon og være til god hjelp i den enkelte foreningens arbeid mot en god sikkerhetskultur. Videre håper jeg at denne veiledningen vil være et hjelpemiddel i opprettelsen eller revisjonen av et enkelt og velbrukt sikkerhetsstyringssystem som er tilpasset det enkelte fartøys størrelse, driftsmønster, og fartsområde.

Husk at det er ikke antall skrevne sider som gjelder, men derimot et enkelt system som blir brukt og vedlikeholdt, fremfor et stort komplisert som ikke blir brukt.

Lykke til med arbeidet.

Gunnar Stormo  
prosjektleder

# 1. Hva er et Sikkerhetsstyringssystem (SSS) og hvorfor må vi ha det?

Når vi påtar oss et oppdrag, enten det er som rederi, skipper eller mannskap på et fartøy, må vi forvente at både organisasjonen og hver og en av de berørte i organisasjonen oppfyller både myndighetenes og interne krav.

På samme måte forventer samfunnet, et forsikringsselskap, eller en oppdragsgiver i form av en blåtur, en som ønsker et slep, et lasteoppdrag osv., at fartøyet han/hun leier er sjødyktig og i god stand, at mannskapet har nødvendige kvalifikasjoner og opplæring, at sikkerhetsutstyret er vedlikeholdt og i orden og at mannskapet er opplært og trent i bruken av dette.

Men hvordan kan vi vite eller kontrollere dette?

Skipsfarten generelt er en konservativ bransje. Hvis vi ser f.eks. på luftfarten er det mange ti-år siden de innførte "sikkerhetsfolder i stollommen foran deg" og sikkerhetsinformasjon før avgang. I skipsfarten er dette relativt nytt, og i enkelte miljøer og områder av skipsfarten er dette fremdeles ikke innført eller implementert.

Dagen samfunn, i form av oppdragsgivere, myndigheter, forsikring, media osv. stiller høye krav til sikkerhet i næringen, uavhengig om fartøyet er ordinært rutegående eller et verneverdig fartøy. De som selger tjenesten bør således være absolutt klar over hvilke regelverk som gjelder og opptre deretter. En oppdragsgiver derimot har i mange tilfeller dessverre ikke forutsetning for å bedømme dette, før det inntreffer en hendelse, nestenulykke eller i verste fall en ulykke.

Nettopp dette har vært utgangspunktet for en kontinuerlig prosess fra de enkelte lands myndigheter, gjennom IMO (International Maritime Organisation)

Denne prosessen har gått over mange år og har medført både reviderte og nye lover. Noen av de viktigste lov og forskriftsendringene er bl.a.:

|      |                                                                                                                                                                            |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1994 | LOV 1994-06-24 nr. 39: Lov om sjøfarten (sjøloven).                                                                                                                        |
| 1999 | Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (International Safety Management (ISM) Code)                                   |
| 2003 | FOR 2003-05-09 nr. 687: Forskrift om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger.           |
| 2007 | LOV 2007-02-16 nr. 09: Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven). Gyldig fra 1 juli 2007, opphever samtidig flere eldre lover.                                          |
| 2008 | Forskrift 14. mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger (revidert utgave av ISM-koden fra 1999) Ikrafttredelse 24. mars 2008. |
| 2009 | FOR 2009-11-24 nr. 1400: Forskrift om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. Ikrafttredelse 1. januar 2011, med unntak av Svalbard og Jan Mayen.         |

I de følgende kapitler skal vi forsøke å bevisstgjøre vårt ansvar som redere, forvaltere, skippere og mannskap for at det ikke skal oppstå utilsiktede hendelser om bord i vårt fartøy.

Sikkerhetsstyringssystem er et langt ord som for enkelte er helt dagligdags å snakke om, mens det for andre igjen nesten virker uoverkommelig bare å uttale.

#### **Definisjon av Sikkerhetsstyringssystem:**

***“Alle systematiske tiltak som reder skal iverksette for å sikre at virksomheten planlegges, organiseres, utøves og vedlikeholdes i samsvar med de krav fastsatt i den til enhver tid gjeldende forskrift om sikkerhetsstyringssystem.”*** (Kilde Sjøfartsdirektoratet)

Vi skal se hva som ligger bak ordet, men først og fremst skal vi ufarliggjøre det litt ved å si:

**SikkerhetsStyringsSystem = SSS = Sjømannskap Satt i System**

Dette skal vi imidlertid komme tilbake til senere.

## **1.1 Sikkerhet, hva er det?**

De fleste er gjennom sitt daglige virke godt kjent med HMS arbeid (helse, miljø og sikkerhet), som er blitt en norm for ivaretagelse av mennesker, miljø og materiell.

Definisjon på sikkerhet er: *“Kontroll over farer som kan føre til ressurstap”*. (Eksempler på dette er dødsfall, personskader, sykdommer, produksjonstap, uakseptable løsninger på ytre miljø) (Ref. Tranvåg og Sagen, ISM koden).

Det vil si: **Ulykke = Mangel på sikkerhet**

Hvilke rammer finnes for ivaretagelse av sikkerhet i vår organisasjon?

1. Eksterne regler: Myndighetskrav i form av lover og forskrifter.
2. Interne regler: Basert på organisasjonens egen politikk og kultur.
  - a. Eksterne regler er minstekravet til oppfyllelse av Interne regler.
  - b. Interne regler kan være strengere en loven, f.eks. alkoholpolitikk.

Hvis man ser på pkt.2: *“Basert på organisasjonens egen politikk og kultur”* Hva menes med dette?

Definisjon på politikk er: *“Grunnleggende retningslinjer/styringsprinsipper for en funksjon eller et saksområde”* (Ref. Tranvåg og Sagen, ISM koden).

I dette tilfellet gjelder det sikkerhet, dermed kan vi si at sikkerhetspolitikk kan defineres som:

*“Grunnleggende retningslinjer/styringsprinsipper for å få kontroll over farer som kan føre til ressurstap”* (dødsfall, personskader, sykdommer, produksjonstap, uakseptable løsninger på ytre miljø).

Har din organisasjon, -rederi, -fartøy en definert og god sikkerhetspolitikk?

Er sikkerhetspolitikken etterlevd og implementert?

Er sikkerhetspolitikken dokumentert?

## 1.2 Historikk.

Det hevdes av enkelte at lover og regler i sjøfarten er i ferd med å ta fullstendig overhånd i utførelsen av godt gammeldags sjømannskap. Dette skal vi komme tilbake til senere.

For å få en bedre forståelse for dagens krav til sikkerhet skal vi gå tilbake i historien og se på noen ulykker som har satt preg på utformingen av dagens regelverk.

S/S "Titanic" (Kilde: Wikipedia)

- Forliser 15. april 1912, av 3000 passasjerer og mannskap overlever 705.
- Livbåter til ca. 1200 mennesker.
- Ikke redningsvester til alle.
- Forliset ble starten på SOLAS konvensjonen (Safety of Lifesaving at Sea).

M/T "Torry Canyon" (Kilde: Wikipedia)

- Tankskip med 120.000 tonn råolje forliser 18 mars 1967 ved Isle of Scilly utenfor sørvestkysten av England.
- Kapteinen devierte i forhold til opprinnelig seilingsplan og tok en snarvei mellom øya og fastlandet for å spare tid.
- Ikke kart i riktig målestokk, feil bruk av posisjonsinstrument, møtte uventet trafikk.
- Uklar kommunikasjon mellom kaptein og rormann, bl.a. i forbindelse med bruk av autopilot.
- Rormann var egentlig kokk og hadde ikke opplæring som rormann.
- Som en indirekte konsekvens av forliset utvikles MARPOL i 1973.
- Forliset avdekket også manglende kunnskaper hos kaptein og styrmann og gir grunnlag for utviklingen av STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping).

M/S "Herald of Free Enterprise" (Kilde: Wikipedia)

- 6. mars 1987, Ro-Ro fergen "Herald of Free Enterprise" kantrer og synker på 10m dybde ved Zeebrugge i Belgia. 193 av ca.500 passasjerer og mannskap omkommer.
- Største britiske sivile skipskatastrofe siden Titanic.
- Mangelfull sikkerhetsledelse er indirekte årsak til ulykken (bl.a. er det ikke klarlagt hvem som hadde ansvar for å lukke baugporten etter avgang).
- Medførte starten på en prosess mot ISM koden (International Safety Management code).

M/S "Scandinavian Star" (Kilde: Wikipedia)

- 7. april 1990, Ro-Ro/Passasjerbåt, brann om bord, 158 omkommer.
- Skyld: Menneskelige feil og mangler på sikkerhetsutstyret om bord.
- Årsak: Mangler på brann og evakueringsrutiner samt øvelser på disse. (Lovpålagte brannøvelser fant aldri sted.)

M/S "Sleipner" (Kilde: Rapport fra undersøkelseskommisjonen "Hurtigbåten MS Sleipners forlis")

- 26. november 1999, forliser ved skjæret Store Bloksen, 16 omkommer.
- Konklusjon: "HSD har ikke sørget for tilstrekkelig sikkerhetsopplæring hos mannskapet. Sjøfartsdirektoratet burde heller aldri gitt seilingsstillatelse" (A.O. Eidissen, leder granskningskommisjonen.)
- Avstedkom en ny hurtigbåt kode, bl.a. basert på prosedyrer fra luftfarten.

Historien tilkjennegir at svært mye av dagens lovtekster er basert på erfaringsprinsippet. Erfaring er på mange måter noe du får, - etter at du hadde bruk for det.

### 1.3 Regelverk

Sjøfartsdirektoratets «Regler for passasjer og lasteskip mv 2011» er bl.a. tuftet på:

- IMO FN-organ for sjøsikkerhet og vern av miljø som lager resolusjoner.
- SOLAS Minimumsstandarter for konstruksjon av skip og sikkerhetsutstyr, vedlikehold, øvelser mv.
- MARPOL "Miljø/forurensningskonvensjonen" Oljelast, søppelhåndtering m.m.
- STCW 95 Setter krav til sjøfolks kompetanse og utdanning
- ILO konv. Sikkerhetsbemanning, arbeid og hviletid, krav til kvalifikasjoner angående trening, sosiale rettigheter og boforhold om bord.
- COLREG Sjøveisreglene.

I disse reglene ligger det også et krav om å ha et styringssystem for å ivareta menneske, miljø og materiell sikkerhet (ref. Skipsikkerhetsloven).

De spesifikke reglene for NFF ulike medlemsfartøy som fører passasjerer, vil omtales i forbindelse med dokumentmalen for SSS.

### 1.4 Styresystemer/Kvalitetssikring

Styringssystem /kvalitetssikring er egentlig to sider av samme sak. Det er et system for hvordan den enkelte organisasjon tilkjennegir, definerer og styrer hvordan de ønsker å ivareta kvaliteten til f.eks. en produksjon, en salgsprosess, en bedrift, driften av et fartøy osv.

Men hva er egentlig kvalitet?

Kvalitet kan i denne forbindelse defineres som: *"Overenstemmelse med spesifiserte krav"*.

Dermed vil kvaliteten beror på en selv og er/må være forankret i organisasjonens politikk.

Hvilke krav stiller ditt rederi/fartøy til egen kvalitet?

## 2. Hva ønsker vi å oppnå med kvalitetssikring/sikkerhetsstyring?

Hvis vi ser på ulykkesårsaker:

- 20 % skyldes teknisk svikt.
- 80 % skyldes menneskelig svikt.
- 90 % av alle kollisjoner og grunnstøtinger skyldes menneskelig svikt.
- 75 % av alle brann- og eksplosjonsulykker skyldes menneskelige feil.
- 80 % skyldes direkte eller indirekte et mangelfullt ledelsessystem.

(Kilde: Rapport : "Human element in shipping casualties")

*"En teknisk feil er en menneskelig feil gjort på et tidligere stadium" (ukjent).*

Ingen ønsker ulykker og man vil da bestrebe seg på å unngå disse. Derfor innføres et kvalitets/sikkerhetsstyringssystem. Er dette nok? Nei, det er dessverre ikke så enkelt.

**"Kvalitets/sikkerhetsstyring er som sex:**

**Alle er for det, og man tror det vil lykkes av seg selv.**

**Oppstår det problemer er det andre som har skylda" (Ørnulf Andersen, HITOS)**

Ut fra det faktum at årsaken til de fleste ulykker er menneskelige feil, vil de fleste være enige i at rutiner må forbedres. Dette kan gjøres ved:

**Forbedringer** krever

**forandringer**, som krever

**annerledes prioritering**, som igjen krever

**endrede holdninger**. Dette krever

**ny kunnskap**, som krever

**skolering og trening** eller

**bruk av ressurser på en annen måte.**

(Kilde: Ørnulf Andersen, HITOS, Kompendium i kvalitetssikring, HMS, ISM-koden)

En av de som har bidratt i nyere tid til kvalitetssikring er amerikanske Dr. Deming. Han var sterkt delaktig i gjenoppbygging av japansk industri etter 2. verdenskrig. Dr. Demings filosofi var veldig enkel og er fremdeles en av grunnpilarene innen kvalitetssikring. Han utviklet en modell som heter Demings sirkel.

Demings sirkel:

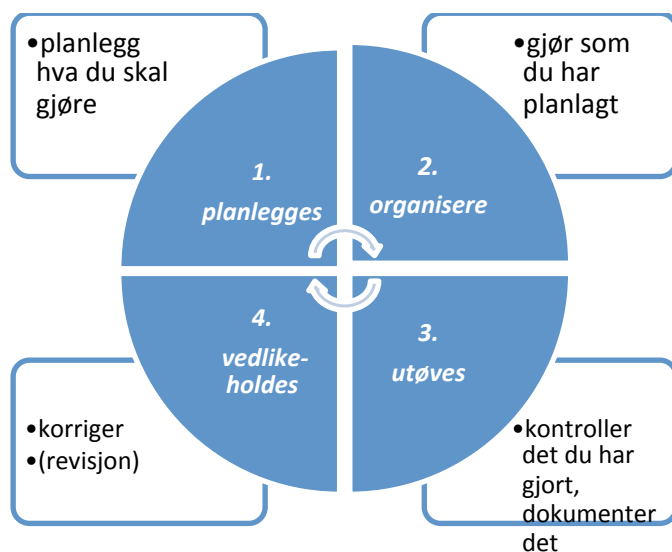
1. Planlegg hva du skal gjøre.
2. Gjør som du har planlagt.
3. Kontroller det du har gjort, dokumenter det.
4. Korrigér (revisjon).

"Tenk etter på forhånd" = Risikovurdering



**Definisjon sikkerhetsstyringssystem:** (Sjøfartsdirektoratet)

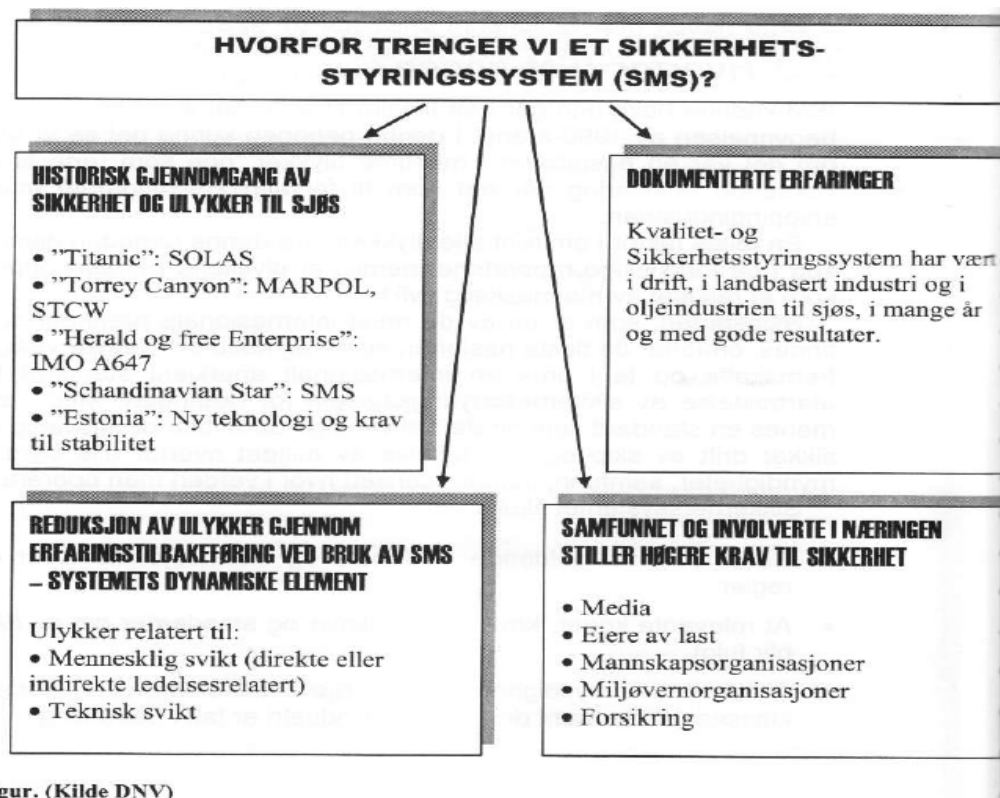
**“Alle systematiske tiltak som reder skal iverksette for å sikre at virksomheten er i samsvar med de krav, fastsatt i den til enhver tid gjeldende forskrift om sikkerhetsstyringssystem.”**



Sjøfartsdirektoratets definisjon av sikkerhetsstyringssystem har de samme elementene som Dr. Demings sirkel.

### Hvorfor trenger vi et SSS?

Vi oppsummerer det vi har sett på til nå i modell fra Det Norske Veritas (DNV)



Figur. (Kilde DNV)

(Kilde: Tranvåg og Sagen, ISM-koden)

### 3. Hvordan lykkes med etableringen av et Sikkerhetsstyringssystem? (Kritiske suksessfaktorer)

Først og fremst er vi helt avhengige av at alle nivå i organisasjonen får være med på å bidra. Dvs. at alle som skal bruke systemet er med på utformingen av risikovurderinger, prosedyrer og instruksjoner slik at de får et eieforhold til systemet. Ferdige konsulentkjøpte styringssystemer vil sjeldent bli en suksess, fordi brukerne oftest vil føle en motstand mot å få enda flere regler tredd nedover hodet.

(Ref. Skipssikkerhetsloven §8. *Medvirkningsplikt for skipperen og andre som har sitt arbeide om bord*).

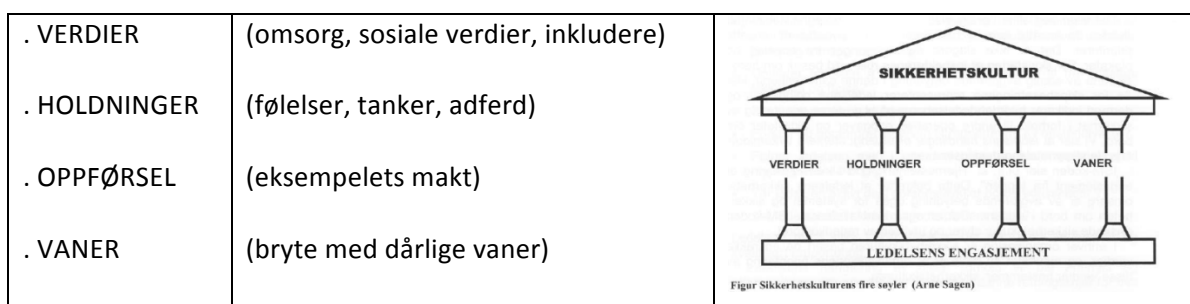
#### Sikkerhetskultur

To andre fundamentale brikker for å lykkes i prosessen er:

- En god sikkerhetskultur.
- Et solid fundament i form av ledelsens engasjement.

Vi kan sammenlikne sikkerhetskulturen i en organisasjon med et hus. Taket symboliserer sikkerhetskulturen gjennom rederiets politikk, strategi og holdninger til bl.a. regelverk og eksterne og interne krav til eget personell. Sagt med vanlige ord er sikkerhetskulturen bestemmende for den ånd eller holdninger som selskapet representerer, hvordan virksomheten opererer, hvor sikkert de enkelte ansatte arbeider samt indikerer selskapets holdninger og troverdighet overfor samfunnet (markedet).

Veggene eller søylene er de 4-bærende elementer:



(Kilde: Tranvåg og Sagen, ISM-koden)

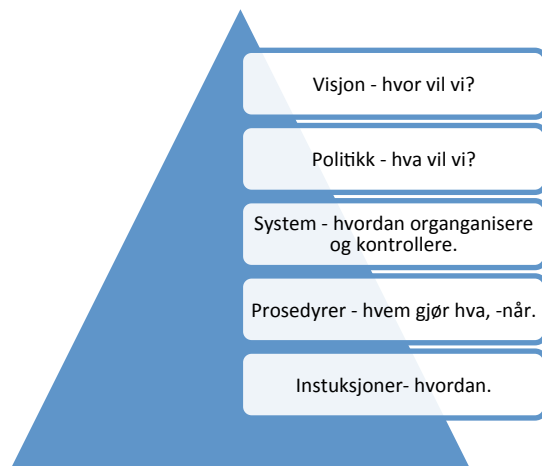
Dersom veggene er av dårlig kvalitet, eller i verste fall råtne, vil taket (sikkerhetskulturen) stå i fare for å rase sammen.

I bunnen må vi ha et solid fundament i form av ledelsens engasjement for de grunnleggende verdier som omsorg for medarbeiderne, ansvar for miljø, service til klientene, sosiale verdier osv. Hvis fundamentet er dårlig vil vi også få problemer med å holde vegger og tak oppe.

**Ledelsens engasjement og handlinger er et langt sterkere virkemiddel enn de skrevne slagord og instruksjoner.**

**Man kan også si at SSS står for: Sikkerhetskultur Smitter som Sykdom (positivt eller negativt)**

## Kvalitetspolitikk



**Kvalitetspolitikk = En kontrakt på hva vi skal oppnå og hvordan vi skal komme dit for de som skal bidra.** (*Grunnleggende retningslinjer/styringsprinsipper for en funksjon eller et saksområde* ).

Vi skal likevel være litt varsomme med å presse på en politikk, men i stedet forsøke å informere og motivere skeptikere på en positiv måte. (Ledelsens engasjement, versus “Top Down” problematikk).

**Gruppearbeid. List opp noen hovedelementer i en god kvalitetspolitikk.**

**Hva er god kvalitetspolitikk og hvordan skal vi oppnå den? (Virkemidler).**

### Nullfilosofi er ikke nulltoleranse

En fare ved nulltoleranse er at feilhandlinger og feilvurderinger kan føre til leting etter syndebukker. Man vil holde tilbake informasjon som kan bli brukt mot oss. Siden man vet at mennesker og teknologi kan svikte, innebærer nullfilosofi at man ønsker å nyttiggjøre lærdommen av feil. Dette er vesentlig i kvalitetspolitikken og i bruk av avviksmeldinger i et hvilket som helst KS/SS system.

## Skipperens rolle, sjømannskap og sikkerhet

Mange erfarne skipperer er sterke personligheter som har sterke meninger om hvordan ting bør være. Det gjelder ikke bare om bord i fartøyet, men også i rederiorganisasjonen. Dette trenger ikke nødvendigvis være negativt, tvert om. Innen fartøyvern kan man se at disse personene ofte kan inneha en nøkkelrolle. I enkelte tilfeller har de også flere hatter, og noen ganger avhenger hele organiseringen rundt fartøyet seg av disse skipperne/ildsjelene. Miljøet rundt fartøyet vil da naturlig nok preges av deres lederstil.

Enkelte skipperer er autoriteter basert på deres erfaring, kunnskap og inkluderende løsningsorienterte lederskap. De spør, lytter og involverer både mannskap og andre i sin beslutningsprosess, men utøver sin makt når det behøves.

Andre skipperer er igjen autoriteter gjennom å utøve en autoritær og strengt hierarkisk lederstil. Ikke slik å forstå at disse ikke har kunnskap og erfaring, men lederstilen kan noen ganger kanskje virke mot sin hensikt. En (unødvendig?) autoritær lederstil kan f.eks. virke

ekskluderende på nye impulser og ideer, nye medlemmer eller andre som kan eller ønsker å bidra positivt i miljøet rundt fartøyet.

Uansett lederstil har skipperen en fremtredende og ansvarsfull rolle. Skipperens kompetanse er viktig, både som skipper og i etableringen av et Sikkerhetsstyringssystem. Skipperens holdning til regelverk og sikkerhetskultur er ofte en kritisk suksessfaktor til etableringen og implementeringen av et sikkerhetsstyringssystem.

### Hendelse med M/K “Nils Finnøy”

- Tidligere fiskebåt. I dag strukturbåt, tilhørende et kystlag.
- 7.juli 2010 gikk fartøyet på grunn utenfor Harstad. Midt på dagen og i godt vær.
- Hadde om bord 12 passasjerer, derav flere barn med spesielle behov (kommunal avlastning).
- Hadde ikke godkjente redningsvester, men diverse redningsvester av ymse slag.
- Hadde flåte til 8 personer.
- Verken fartøy eller fører(eier) hadde nødvendige sertifikat.

Undertegnede kom til åstedet med småbåt kort tid etter grunnstøtingen og slepte redningsflåten med barna over til legeskyssbåten “Alden”. Hentet og fraktet også 4 voksne passasjerer over til legeskyssbåt og havnefartøy som var kommet til.

Se for øvrig linker under.

<http://www.ht.no/incoming/article372503.ece>

<http://www.ht.no/incoming/article372902.ece>

**Er det slik vi ønsker at vernede fartøy skal fremstå i media og i samfunnet?**

### Hva er skipperens rolle/oppgave?

Alle som fører en båt har et skipperansvar. Skipperens oppgave er å føre båten fra A til B på en trygg og sikker måte gjennom å:

1. **Utvide godt sjømannskap.**
2. **Følge lover og regler.**
3. **Utøve sikker navigasjon.**
4. **Håndtere en nødsituasjon.**

**Sjømannskap:** Hva er godt sjømannskap?

- Godt sjømannskap dreier seg i høy grad om evne til å takle uventede hendelser når de inntreffer.
- Godt sjømannskap dreier seg om å ivareta både sikkerhet og kvaliteten på tjenestene.
- Gode risikovurderinger er en sentral del av godt sjømannskap.
- Godt sjømannskap henger sammen med praktisk arbeidserfaring.
- Godt sjømannskap omfatter også evne til å ta seg av nyansatte.
- Idealene for godt sjømannskap er de samme på tvers av stillinger og disipliner ombord, men de er sterkest rotfestet blant eldre sjøfolk.
- ”Godt sjømannskap” definerer også en grense mellom ”vi” og ”dem” – for eksempel ”skogsarbeiderne” i rederiets landorganisasjon.

(Kilde: Resultater fra Statoils Fartøystudie (Stian Antonsen, 2009) Utdrag av foredraget “Godt sjømannskap, -en gammel floskel?” av Ragnar Rosness, SINTEF, sjøsikkerhetskonferansen, Haugesund, 2009)

### ***Følge lover og regler:***

Først og fremst sjøveisregler (COLREG) som er “styringsreglene til sjøs”, men også godt kjennskap til myndighetskrav gjennom forskjellige lover, som f.eks. :

- SOLAS, krav til sikkerhetsutstyr og vedlikehold av dette, samt øvelser.
- STCW (Kvalifikasjonsforskriften), krav til mannskapets kunnskap og sikkerhetsopplæring.
- ILO konvensjonen, sikkerhetsbemanning, arbeid og hviletid, krav til kvalifikasjoner.
- MARPOL, forurensning m.m.
- “Sjøfartsdirektoratets Regler for passasjer og lasteskip mv 2011”

### ***Sikker navigasjon:***

Ved hjelp av pålagte navigasjonshjelpemiddel (iht. forskrift), oppfylle navigasjonens grunnsetning:

- Hvor er vi?
- Hvor skal vi?
- Hvordan kommer vi oss dit på en trygg og sikker måte?
- Hvor lang tid vil det ta?

### ***Håndtere en nødsituasjon/havari:***

Ha kunnskap om tiltak i nødsituasjoner/havari og ha rutiner for å trene ulike scenario jevnlig sammen med mannskapet. (Ref. IMO resA.852(20)). Sammenstøt/grunnstøting, lekkasjer, nødsleping, evakuering, brann, mann over bord, førstehjelp, nødstyring, nødankring, nødmeldinger på VHF, nødsignaler osv.

**Av dette kan vi konkludere med:**

**En god skipper utviser god oppførsel og formidler sunne holdninger til egen og andres sikkerhet gjennom å følge regelverk, navigere trygt, utvise godt sjømannskap og være forberedt på å takle en nødsituasjon gjennom regelmessige øvelser.**

**Men, -en skipper er ikke udødelig!!!**

**Dersom skipperen skader seg, får et illebefinnende, faller over bord eller lignende. Hvem tar over ledelsen? Hvem tilkaller hjelp? Hvem håndterer fartøyet?**

**Det er det øvrige mannskap som er skipperens “livsforsikring”. Planlegg og tren også på nød og krisehåndtering ved frafall av nøkkelpersoner -og gjerne frafall av flere nøkkelpersoner samtidig.**

## **4. Oppsummering kritiske suksessfaktorer for innføring av SSS**

- Rederiets politikk, strategi og verdigrunnlag.
- Sikkerhetskultur og holdninger (følelser, tanker og adferd).
- Organisasjonens holdninger til regelverk.
- Eksterne og interne krav til eget personell.
- Bruk av tilgjengelig dokumentasjon f.eks. opplæring, trening og vedlikehold (SOLAS kap.III/LSA).
- Enkelt og oversiktlig system som blir brukt.

Andre betydningsfulle faktorer (Ref. Odd Jarl Borch):

- Stum kunnskap.
- Erfaringsoverføring .
- Ledelsens engasjement, versus "Top Down" problematikk.

### SSS - flere betydninger

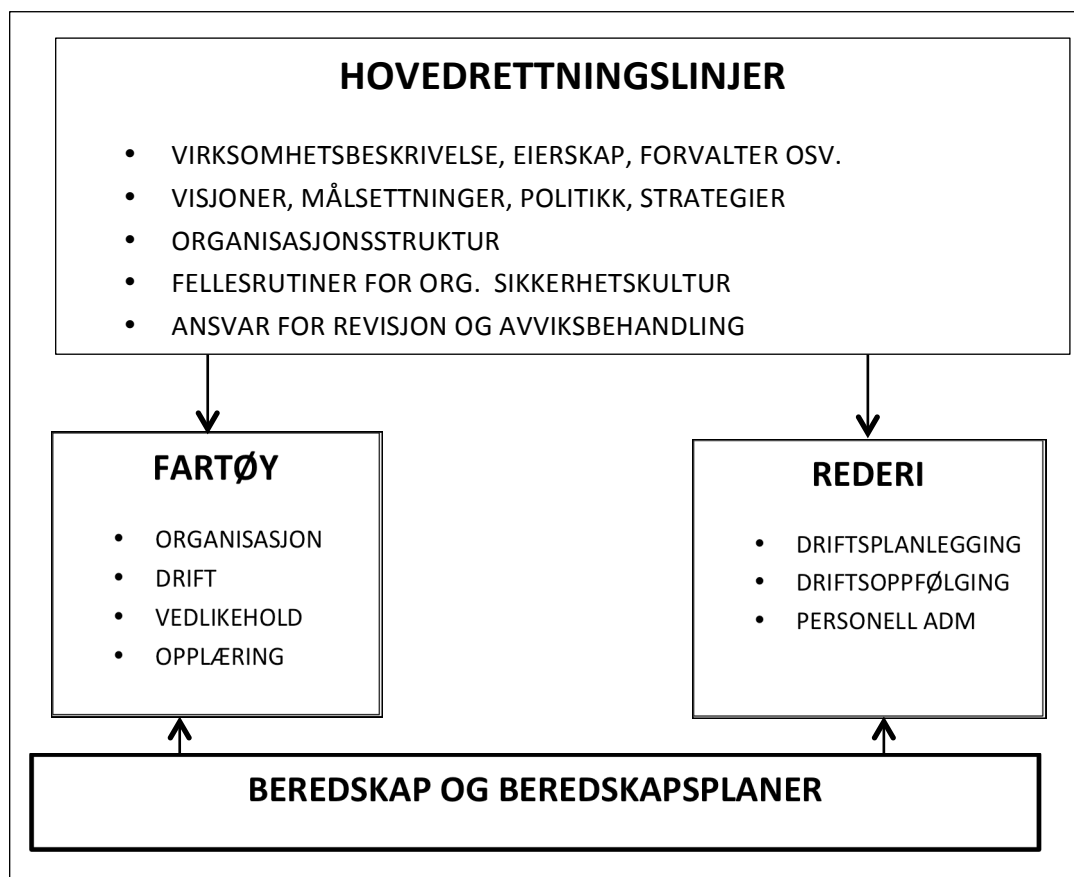
- Sikkerhetsstyringssystem
- Sjømannskap Satt i System
- Skipperens rolle, Sjømannskap og Sikkerhet
- Sikkerhetskultur Smitter som Sykdom

### Måloppnåelse

- **Kunnskap** tar deg langt.
- **Hardt arbeid** tar deg enda nærmere,
- men for å nå helt frem må du ha:
- **Riktig holdning.**

Ledelsens handlinger er et langt sterkere virkemiddel enn skrevne slagord og instruksjer.

### Hovedelementer i SSS iht. ISM



Innen fartøyvern kan vi forenklet bruke:

1. Organisasjonen (land og felles).
2. Fartøyet, spesifikt.
3. Beredskapsplaner, inklusive sikkerhetshåndbok.
4. Vedlegg.

## 5. Konklusjon

Skipperen er ofte nøkkelpersonen, og han/hennes lederstil og sikkerhetskultur er svært avgjørende for hvorvidt organisasjonen vil lykkes på veien mot innføringen av et SSS. Uansett om skipperen og mannskap er erfarne gamle sjøulker som har seilt på alle verdens hav, er det viktig at de har prosedyrer å rette seg etter og støtte seg til. Både i opplæringen av mannskap, og for å dokumentere at de med en god sikkerhetspolitikk og kultur ivaretar sikkerheten til menneske, miljø og materiell på en best mulig måte. I dette tilfellet er det både kundens (oppdragsgiverens) og samfunnets interesse at både fartøy og de ombord kommer seg trygt frem i løpet av en fastsatt tid.

De som skal arbeide etter en prosedyre i sikkerhetsstyringssystemet bør i størst mulig grad involveres og inkluderes i utformingen av prosedyren. Hvis det fokuseres mer på deres kompetanse og kvaliteter og ikke bare på opplæring, vil viljen og interesse for å etterleve prosedyren være vesentlig bedret, enn om brukerne skulle få den "ferdig".

Et sikkerhetsstyringssystem skal foruten å oppfylle krav til regelverk, være tilpasset fartøyets størrelse, driftsmønster, og operasjonsområde. Det skal også være dynamisk være slik at en prosedyre som ikke blir brukt eller ikke fungerer tilfredsstillende må kunne fjernes eller erstattes hvis bruker og "kvalitetssjef" finner dette er mer hensiktsmessig. Dette er utfordringer for brukerne og selskapets kvalitetsledelse.

### Kilder:

"ISM-koden – internrevisjon", Jørn Ola Tranvåg, Arne Sagen, Tapir akademisk forlag, 2004  
ISBN 8251919649, 9788251919647

"Kompendium i Kvalitetssikring, HMS, ISM-koden", Ørnulf Andersen, Høgskolen i Tromsø,

"The Human element in shipping casualties", Bryant D.T. (1991).

"Hurtigbåten MS Sleipners forlis 26.november 1999", Rapport fra undersøkelseskommissjonen.

Prosjekt: "Kan prosedyrer for oppstart av broen bidra til bedre sikkerhet og økt kvalitet på skip?"

Intervju av Kapteinene Kyrre Nygård, MS Fjorddronningen og Charles Anfindsen, MS Fjordprinsessen  
Av Pettersen, Berntsen og Stormo, Høgskolen i Tromsø, AFI/Nautikk 2, 2003.

### Kilder Internettsøk:

"Titanic"

[http://no.wikipedia.org/wiki/RMS\\_%C2%ABTitanic%C2%BB](http://no.wikipedia.org/wiki/RMS_%C2%ABTitanic%C2%BB)

"Herald\_of\_Free\_Enterprise"

[http://translate.google.no/translate?hl=no&langpair=en%7Cno&u=http://en.wikipedia.org/wiki/MS\\_Herald\\_of\\_Free\\_Enterprise](http://translate.google.no/translate?hl=no&langpair=en%7Cno&u=http://en.wikipedia.org/wiki/MS_Herald_of_Free_Enterprise)

"MT Torrey Canyon"

[http://en.wikipedia.org/wiki/Torrey\\_Canyon](http://en.wikipedia.org/wiki/Torrey_Canyon)

"MS Scandinavian Star"

[http://no.wikipedia.org/wiki/MS\\_%C2%ABScandinavian\\_Star%C2%BB](http://no.wikipedia.org/wiki/MS_%C2%ABScandinavian_Star%C2%BB)

Utdrag av foredraget "Godt sjømannskap, -en gammel floskel?" av Ragnar Rosness, SINTEF, sjøsikkerhetskonferansen, Haugesund, 2009 Resultater fra Statoils Fartøystudie (Stian Antonsen, 2009)

<http://www.sjofartsdir.no/upload/Sj%C3%B8sikkerhet/Sj%C3%B8sikkerhetskonferansen/2009/Presemtasjoner%20Sj%C3%B8sikkerhetskonf%2009/Godt%20sj%C3%B8mannskap%20%E2%80%93%2020en%20gammel%20floskel%20-%20Ragnar%20Rosness.pdf>

## VEDLEGG:

### Forslag til fremdriftsplan i oppbyggingen av et sikkerhetsstyringssystem for vernede fartøy.

Som vi har sett av innledning er det mange variabler som skal klaffe sammen for å komme i mål. Et kriterium er at man jobber planmessig og har god forankring for prosjektet i rederiets ledelse. Nedenfor har jeg forsøkt å liste opp noen punkter som jeg mener er avgjørende for å lykkes:

1. Aller først: Definer rederiets kvalitetspolitikk basert på:

- a. Virksomhetsbeskrivelse, eierskap, forvaltning osv.
- b. Visjon og målsetning på hva vi ønsker å oppnå.
- c. Forhold til lovverk, forskrifter og interne krav.
- d. Sikkerhetsfilosofi vedrørende mennesker, miljø og materiell.

Dernest skal vi angi hvordan vi har tenkt å nå denne visjonen gjennom bl.a.:

- a. Strategi og politikk.
- b. Sikkerhetskultur (verdier, holdninger, oppførsel og vaner).
- c. Bruk av sikkerhetsstyringssystemet for identifisering av farer og risikoområder.
- d. Dokumentert opplæring.

Kvalitetspolitikken må defineres og markedsføres ovenfor eget personell, myndigheter, samfunnet og den enkelte bruker, for å oppfylle krav og forventninger.

Rederiets ledelse signerer (forplikter seg) på kvalitetspolitikken og henger den godt synlig for alle medarbeidere og kunder.

2. Informasjonsmøte med alle medarbeidere med presentasjon av rederiets visjon for kvalitetspolitikk.
3. Motivering av medarbeidere gjennom involvering og bruk av menneskene og mannskap som ressurs.
4. Skaffe til veie minst ett eksemplar av "Grønnboka", Regler for passasjer- og lasteskip mv. 2011 i PDF-format og legg det inn på alle pc'er som skal brukes i prosjektet. Skaffe til veie eller låne et eksemplar av SOLAS. (Kap III, 43 sider).
5. Danne ulike arbeidsgrupper for bearbeidelse av de forskjellige delene av systemet. (Hver gruppe med en miks mellom temakyndige, fagkyndige fartøy og datakyndige).
6. Sette delmål og tidsfrister for delmålene, ha felles arbeidsmøter og orienter hverandre om fremdrift.
7. Sette realistisk tidsfrist for endelig mål for systemoppbyggingen.
8. Presenter og informer om det ferdige sikkerhetsstyringssystemet.
9. Opplæring, trening og implementering iht. systembeskrivelsen (gjennomgå sjekklister og prosedyrer).
10. Evaluer og eventuelt revider/juster. Gå over på nytt og vær ferdig til sesongstart.