

Färjederiet

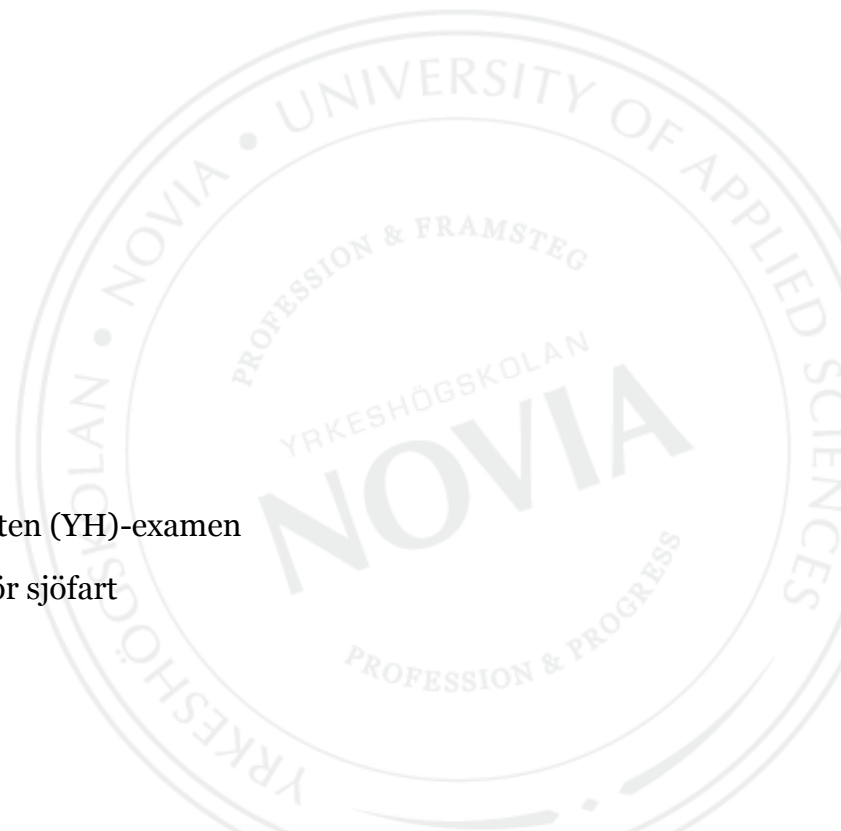
Varför avvikelserapporter inte åtgärdas i tid

Magnus Gislason

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen

Utbildningsprogrammet för sjöfart

Åbo 2014



EXAMENSARBETE

Författare: Magnus Gislason

Utbildningsprogram och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Åbo

Inriktning/alternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Mats Enberg

Titel: Färjerederiet - Varför avvikelserapporter inte åtgärdas i tid

Datum 2014.04.28

Sidantal 40

Bilagor

Sammanfattning

Avvikelsehanteringen inom Färjerederiet har inte fungerat tillfredställande under en längre tid. Därför har Färjerederiet beställt en utredning, i form av detta lärdomsprov, för att kunna fastställa varför avvikelserna inte blir åtgärdade i tid och hur det nuvarande avvikelssystemet kunde förbättras för att fungera tillfredställande.

Information har främst samlats från gällande regelverk bl.a. ISM koden samt Färjerederiets egna Safety Management System(SMS). En annan stor informationskälla är de sju interjuver med Distriktschefer som ligger till grund för slutsatserna i detta lärdomsprov.

Det som framkom genom undersökningen var en rad olika brister som får system att inte fungera tillfredsställande. Ett exempel är att Färjerederiet ur vissa aspekter ställer för höga krav på sig själva. För att avhjälpa detta har en ny process framtagits för ändamålet. Processen beskrivs i arbetet.

Språk: Svenska

Nyckelord:Avvikelse, ISM, Process

Examensarbetet finns tillgängligt antingen i webbiblioteket Theseus.fi eller i biblioteket

BACHELOR'S THESIS

Author: Magnus Gislason

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Marine Technology

Supervisors: Mats Enberg

Title: Färjerederiet - Why nonconformities are not closed in time

Date 2014.04.28 Number of pages 40 Appendices

Summary

Deviation management in Färjerederiet has not worked satisfactorily for a long time. Therefore Färjerederiet wanted an investigation, in the form of this thesis, in order to determine why the deviations are not corrected in time, and how their current deviation system could be improved to function satisfactorily.

Information was mainly gathered from current regulations including the ISM Code as well as Färjerederiet's own Safety Management System (SMS). Another sources of information are the seven interviews with District Managers that form the basis for the conclusions in this thesis.

What emerged through the interviews was that there are a variety of shortcomings that cause the system not to function properly. One deficiency is that the Färjerederiet in some aspects make excessive demands on itself. To remedy this, a new process for the purpose is presented in this thesis.

Language: Swedish

Key words: Deviation, ISM, Process

The examination work is available either at the electronic library Theseus.fi or in the library

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Målsättning.....	2
1.2	Problemformulering.....	2
1.3	Avgränsning.....	3
1.4	Metodval.....	3
2	Bakgrund.....	4
2.1	Implementering av ISM koden.....	4
2.2	Nyckelpersoner.....	5
2.2.1	DP.....	5
2.2.2	Befälhavaren.....	6
2.2.3	Besättning.....	7
2.3	Översyn av säkerhetsorganisationen.....	7
2.4	Certifiering och kontroll.....	8
2.5	Avvikelse rapportering.....	8
2.5.1	Definition av en avvikelse.....	9
2.5.2	Avvikelse rapporteringsprocess.....	10
2.6	Historik.....	11
2.6.1	Statistik avvikelser.....	12
3	Metodval.....	14
3.1	Genomförande.....	14
4	Intervjuer.....	14
4.1	Intervju med Distriktschef 1.....	15
4.2	Intervju med Distriktschef 2.....	17
4.3	Intervju med Distriktschef 3.....	19
4.4	Intervju med Distriktschef 4.....	22
4.5	Intervju med Distriktschef 5.....	25
4.6	Intervju med Distriktschef 6.....	28
4.7	Intervju med Distriktschef 7.....	29
5	Resultat och förbättringsförslag.....	31
5.1	Varför avvikelserna inte blir åtgärdade och stängda i tid.....	32
5.2	Förbättringsförslag.....	33
5.2.1	Kapitel 1.9 omskrivet.....	34
6	Avslutning.....	38
	Källförteckning.....	40

1 Inledning

Under fem år har jag arbetat som befälhavare på Färjerederiets olika fartyg. Detta har givetvis gjort att jag fått en inblick i Färjerederiets säkerhetsorganisation och deras Säkerhetsorganisationssystem (SMS). Vid flera tillfällen har jag medverkat under olika besiktningar. Eftersom rederiets fartyg enbart trafikerar i inre fart är det den egna Flaggstaten som utför alla inspektioner. En återkommande brist som flera av Färjerederiets fartyg har fått, lyder som följande: *"Rutiner för korrigerande åtgärder på avvikelser saknas. Vissa avvikelser skickas vidare till DC eller Teknik och stängs i systemet utan någon dokumentation av slutlig åtgärd."* (Transportstyrelsen Statusrapport, 2013-06-14)

Eftersom bristerna är utfärdade av en tillsynsmyndighet som har till uppgift att säkerställa säker sjöfart är givetvis denna typ av brist allvarlig och bör åtgärdas inom utsatt tid. I värsta fall kan Transportstyrelsen utfärda ett nyttjandeförbud för enskilt eller för samtliga fartyg ifall DOC (Document Of Compliance) ej utfärdas, detta händer när brister återkommer samt om de inte blir åtgärdad i tid. Enligt Föreskriften om tillsyn av inom sjöfartsområdet säger i 48§ *" Det åligger fartygets redare eller befälhavare att se till att brister och avvikelser som har upptäckts vid besiktning eller rederikontroll åtgärdas utan dröjsmål och är klara för avsyning senast det datum som Transportstyrelsen beslutar. Om bristerna och avvikelserna inte har åtgärdats i rätt tid kan utfärdat certifikat komma att ogiltigförklaras."*

Efter att jag gemensamt med Färjerederiets ledning kommit fram till att detta problem borde åtgärdas mer grundligt med en ny process för hur avvikelserrapporteringen bör se ut för att kunna rätta till den ständigt återkommande bristen från Transportstyrelsen, har jag nu på uppdrag, av min arbetsgivare, fått till uppgift att göra en grundlig undersökning samt komma med förbättringsförslag.

Arbetet kommer att delas upp i tre delar, en del kommer att enbart innehålla regeltolkningar. Regeltolkningar är väldigt viktiga för att utröna hur ett effektivt avvikelserrapporteringssystem skall se ut. Denna del är även väldigt värdefull för rederiet som kan nyttja dessa regeltolkningar för att bygga upp ett fungerande system som följer alla föreskrifter som är applicerbara på denna typ av verksamhetsområde.

Andra delen av arbete kommer att innehålla historia om Färjerederiets nuvarande system samt hur det fungerar idag. Dels hur själva inrapporteringarna sker samt hur dessa rapporteringar sköts och tas om hand av ansvarige personer inom rederiverksamheten.

Den sista och tredje delen kommer att koncentreras främst på slutsatser och förbättringsförslag. Eftersom detta är beställningsarbete kommer arbetet i största möjliga mån följa beställarens önskemål samt koncentreras till deras redan existerande SMS manual.

1.1 Målsättning

Målsättningen med arbetet är att utveckla en process över Färjerederiets avvikelserapportering samt förbättra den nuvarande avvikelshanteringen. Att kunna fastställa varför inte bristerna i dagens läge inte blir åtgärdade inom utsatt tid kommer även vara en centralpunkt samt målsättningen i detta examens arbete.

En annan väldigt viktig del i detta beställningsarbete är givetvis att beställaren blir nöjd samt känner att detta arbete ger en positiv input i deras dagliga arbete.

1.2 Problemformulering

Färjerederiets nuvarande avvikelssystem fungerar inte på tillfredställande sätt. Transportstyrelsen har vid flera tillfällen lagt denna brist och kräver att det skall åtgärdas av rederiet. Därför har det i detta arbete valts att lyftas fram två problemformuleringar;

- Varför blir inte inkomna avvikelserna åtgärdade samt stängda inom utsatt tid?
- Hur skall en ny process se ut för att få ett fungerande samt tillfredställande avvikelshanteringssystem?

1.3 Avgränsning

Detta arbete kommer att avgränsas till Trafikverket Färjerederiets ledning och organisation, tillhörande färjeleder, fartyg och medarbetare. De interjuver som kommer att utföras samt faktainsamling kommer att begränsas till ledningen samt distriktschefer. De största litteraturkällorna kommer att bestå av ISM koden och av Färjerederiets egen SMS. Tanken med detta arbete är att utveckla och förbättra det nuvarande systemet., därför begränsas även arbetet till att enbart till det nuvarande systemet och inte utvecklande av ett helt nytt system.

1.4 Metodval

Metoden kommer att vara kvalitativ, detta beskrivs närmare i kapitel 3. Den slutgiltiga processen kommer att vara baserad på resultatet av intervjuerna samt teorin innehållande gällande regelverk, författningssamlingar och förordningar.

De interjuver som kommer att genomföras under arbetets gång kommer fokuseras runt distriktschefer arbete inom avvikelshantering. Materialet som kommer att stå som grund för intervjufrågorna är baserat på teorin, främst ISM manualen, samt rederiets egna förutsättningar och nuvarande system. Den röda tråden som kommer att löpa genom intervjuerna är frågeställningen "hur sköts avvikelserapporteringen i ert distrikt". Genom denna röda tråd vill jag kunna samla in samt sammanställa en överblick hur det ser ut på ett urval av olika distrikt.

Intervjuerna kommer att ske genom ett personligt möte i så stor utsträckning som möjligt. Avståndet till vissa distrikt göra att en del interjuver kommer att utföras via Lync (Microsofts mjukvara för videosamtal).

Sammanställningen samt redovisningen av intervjuerna kommer att utföras distriktsvis, periodvis samt grupperad efter typ av brist.

2 Bakgrund

Detta arbete initierades p.g.a. den stora andelen avvikelser som inte blir åtgärdade inom given tidsram. Om man tittar på de två senaste ISM auditeringar ser man att brister har noteras i rederiets sätt att arbeta med sina avvikelserapporter. Färjerederiet har därför beställt detta arbete för att utröna orsaken till att avvikelserapporter inte bli åtgärdade i tid.

2.1 Implementering av ISM koden

International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code) antogs av International Maritime Organization (IMO) genom resolution A.741(18) och blev obligatorisk 1 juli 1998 med stöd av ikraftträdandet av SOLAS kapitel IX. (ISM Code, 2010, s.55)

De fyra grund principer för att implementera ISM koden i ett företag är:

1. Se över säkerhetsorganisation
2. Klargöra rollen för DP (Designated Person) enligt ISM koden
3. Rapportering och analys av icke överensstämmande, olyckor och "nära missar"
4. Utförande av intern audit och företags genomgång

(ISM Code, 2010, s.56)

För att bli certifierande i enlighet med ISM koden måste företaget ha klara säkerhets mål, dessa finns beskriva i kapitel 1.2 och innehåller bland annat:

- Tillse att det finns säkra arbetsrutiner och säker arbetsmiljö
- Utvärdera alla identifierande risker ombord, för personalen och miljön
- Fortlöpande förbättra personalen ombord och ilands kunskap om säkerhetsorganisationen.

(ISM Code, 2010, s.11)

Den andra stora delen är Safety Management System (SMS) som företaget ska utvecklas, implementera och upprätthålla. Viktiga beståndsdelar i SMS manualen är:

- Säkerhet och miljöskyddspolicy
- Instruktioner och procedurer för att tillse säkra operationer av fartyg och skyddande av miljö i överensstämmande med relevanta internationella och nationella krav
- Definiera nivåer av auktoritet och kommunikationslinjer mellan och bland personal iland och ombord
- Procedurer för rapportering av olyckor och icke överensstämmande i överensstämmande med bestämmelserna i denna kod
- Förfarande för att förbereda och reagera vid en krissituation
- Procedur för intern audit och företags revision

(ISM Code, 2010, s.12)

2.2 Nyckelpersoner

I detta kapitel kommer jag beskriva Designated Person (DP) och befälhavarens ansvar för säkerhetsorganisationen iland och ombord.

2.2.1 DP

DP har en viktig roll inom rederiet för att på ett effektivt sätt implementera och upprätthålla säkerhetsorganisationen. Hen sitter på en nyckelposition och har som arbetsuppgift att se till och ha uppföljning på all säkerhet och förebyggande verksamhet för utsläpp av varje fartyg. För att befälhavaren skall kunna utföra sitt jobb på ett säkert sätt måste DPn tillse att nödvändig support finns från landorganisationen. Denna övervakning skall minst innehålla följande:

- Kommunikation och implementering av säkerhet och miljöskyddspolicy
- Utvärdering av säkerhetsorganisationen
- Rapportering och analys av icke överensstämmande, olyckor och "nära-missar"

- Organisering och övervakning av interna auditeringar
- Lämpliga ändringar av SMS
- Tillse att tillräckligt med resurser och support från land finns

(ISM koden, 2010, s.57)

2.2.2 Befälhavaren

Som befälhavare måste man tillse att man är förtrogen med fartyget för att kunna

1. *"fullgöra sina skyldigheter i fråga om säkerheten på fartyget"*
2. *"förhindra förorening"*

När en ombordanställd tillträder sin tjänst ombord är det befälhavarens ansvar att tillse att denna får behövlig kännedom om:

1. *fartyget,*
2. *grundläggande säkerhetsbestämmelser,*
3. *bestämmelser till skydd mot förorening från fartyg,*
4. *åtgärder vid sjöolycka*

(Fartygs säkerhetslagen 2003:364 2kap 6 §)

Befälhavaren skall vara väl förtrogen med säkerhetsorganisationen och i denna skall det klart beskrivas vad befälhavaren har för ansvar med hänseende till:

- Implementering av företagets säkerhet och miljöskyddspolicy
- Motivering av besättningen för att hålla sig kunskap uppdaterad om policyn
- Utfärda lämpliga och klara order/instruktioner på ett enkelt sätt
- Kontroll av att specifika krav iakttas
- Periodvis se över säkerhetsorganisationssystemet och rapportera förekommande brister till kontoret iland

(ISM koden, 2010, s.13-14)

2.2.3 Besättning

För nyanställd personal och interna förflyttningar måste man tillse att personen i fråga får tillbörlig förståelse för säkerhetsorganisationen, arbetsuppgiften, lagar och riktlinjer på arbetsplatsen. Denna introduktion skall utföras innan påbörjat arbete och dokumenteras. (ISM koden, 2010, s.14)

2.3 Översyn av säkerhetsorganisationen

Säkerhetsorganisationen behöver översyn och detta utförs intern av företaget minst en gång per år. Det åligger även befälhavaren att se över innehållet och rapportera eventuella brister som upptäcks. Beroende på resultatet av översynen skall företaget göra förändringar inom organisationen för att tillse att den förblir effektiv. Viktigt att ha i åtanke när dessa förändringar görs är att företagets uttalade säkerhets mål följs. Resultat av översynen och eventuella förändringar skall presenteras på ett formellt sätt för involverad personal. En översyn av detta slag skall åtminstone ta i beaktande avvikelserapporter av besättningen, befälhavarens översyn, bevis eller indikationer på att SMS manualen innehåller felaktigheter för att bedriva säker sjöfart och utomståendes rapporter och inspektioner. (ISM koden, 2010, s.58-59)

Utöver detta utförs även interna auditeringar för att få uppföljning på att aktiviteten inom företaget överensstämmer med procedurerna beskrivna i rederiets säkerhetsorganisationssystem. Detta skall utföras efter fastslagna rutiner beskrivna i manualen. Innehållet i en internaudit skall åtminstone ta i beaktande följande:

- Ansvarsområden
- Kompetens och val av revisorerna
- Schemaläggning av auditeringar
- Förberedelser och planering av auditeringar
- Utförande av auditeringar
- Rapport på auditeringar
- Uppföljning av korrigerande åtgärder

(ISM koden, 2010, s.60)

2.4 Certifiering och kontroll

För att säkerhetsorganisationen skall vara godkänd utfärdar transportstyrelsen ett Document Of Compliance (DOC). Detta är giltigt i fem år om mellanliggande kontroller utförs med ettårsintervaller, dessa skall göras +/- tre månader från årsdagen. Transportstyrelsen gör även de årliga kontrollerna, om större avvikelser skulle upptäckas eller om den inte utförs inom tre månader från årsdagen kan det vara föremål för indraget DOC. (ISM koden, 2010, s.18)

Ett utfärdat DOC är endast godkänt för de fartygstyper som är angivna på certifikatet. Om annan trafik skall bedrivas så krävs en omprövning för att tillse att villkoren uppföljs även på den fartygstypen. Det skall alltid finnas en kopia ombord på fartyget av DOC. (ISM koden, 2010, s.18)

2.5 Avvikelse rapportering

Avvikelse rapportering är ett krav enligt ISM koden men det kan, och ska, även användas för att förbättra fartygen och besättningens utförande av uppgifterna som de är tilldelade, i och med det kan kostnaderna minskas. För att förbättra rederiets säkerhetsorganisationssystem är utredningar runt tillbud en viktig beståndsdel som fortlöpande skall fortgå. För att detta skall fungera tillfredställande måste besättningen förstå och känna att man inte på något sätt blir straffade genom att skriva en avvikelse rapport utan istället känna att dom delar med sig av sin kunskap och det de just upplevt för att kunna undvika liknade händelser i framtiden. Därför är det viktigt att rederiet klargör hur personer involverade i en rapport kommer att behandlas (ISM koden, 2010, s.69)

För att få bästa verkningsgrad av ett avvikelse rapportsystem måste hela organisationen ha förståelse för vad en avvikelse är. Detta för att farliga situationer inte skall undkomma obemärkta och blir rapporterade. Att implementera en "just culture" kan vara ett bra sätt att uppmuntra för användandet av företagets rapporteringssystem. (ISM koden, 2010, s.69)

En "just culture" bygger på en atmosfär av ansvarsfullt beteende och tillit där människor blir uppmuntrade att förmedla viktig säkerhetsrelaterad information utan att känna rädsla för vedergällning. Dock ska det finnas klart definierat vad som kan bli fall för ett oacceptabelt beteende som i slutändan inte kan garantera att man inte ställs ansvarig, (ISM koden, 2010, s.69)

2.5.1 Definition av en avvikelse

Om utgången av ett händelseförlopp skulle kunna varit att en människa skadar sig/dör, materiella skador uppstår eller att miljön tar skada, då är det en nära miss. Det enda som förhindrade det var att förloppet blev brutet på något sätt. Exempel på brutna händelseförlopp kan vara detta:

- En händelse leder till att nödgärder vidtas för att undvika en olycka. T.ex. att en kollision undviks i sista sekund eller att en besättningsmedlem dubbelkollar en ventil och får fel värde på motstående sida.
- En händelse där ett oväntat tillstånd kan leda till en ogynnsam konsekvens men som inte uppstår. T.ex. att en besättningsmedlem flyttar sig precis innan en kran tappar sin last på just det stället eller att man upptäckte att fartyget är ur kurs på grunt vatten men inte har gått på grund p.g.a. det ovanligt höga tidvattnet

(ISM koden, 2010, s.70)

Enligt Lagen om undersökning av olyckor (1990:712) § 2b så avses olyckor och tillbud till sjöss händelser eller en serie händelser som inträffar i direkt anslutning till driften av handelsfartyg, fiskefartyg och statsfartyg. I samma lag så specificeras olyckorna och tillbudena upp i fyra olika kategorier som finns beskrivna i § 2c.

1. *Mycket allvarlig sjöolycka: en olycka som innebär:*
 - *Fartyg har försvunnit*
 - *En eller flera människor har avlidit*
 - *Allvarlig skada har uppkommit på miljön*
2. *Allvarlig sjöolycka: en olycka som inte utgör en sådan olycka som anges i 1 och där händelser såsom brand, explosion, kollision, grundstötning, skada på*

grund av hårt väder eller is, eller inträffad eller misstänkt skada på fartygets skrov, innebär:

- *fartyget inte är i sådant skick att det uppfyller gällande säkerhetskrav, och detta innebär fara för att fartyget eller personer ombord skadas, eller det utgör ett oskäligt hot mot miljön*
- *skada har uppkommit i miljön*
- *fartyget har råkat ut för ett haveri som medfört behov av bogsering eller assistans från land*

3. *Annan sjöolycka: en mindre olycka som inte utgör en sådan olycka som anges i 1 eller 2*
4. *Tillbud till sjöss: en händelse eller en serie av händelser som inte utgör en sådan olycka som anges i 1-3, men där händelserna har utsatt eller, om de inte åtgärdats, skulle ha kunnat utsätta fartyget, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön för fara.*

2.5.2 Avvikelse rapporteringsprocess

Det första steget i avvikelseprocessen är att samla in fakta om händelsen, den skall bestå av minst följande:

- Vem och vad var involverad?
- Vad hände, var, när och i vilken ordning?
- Vilka var de potentiella förlusterna och hur allvarligt ansågs det vara?
- Hur stor var sannolikheten för att förlusten skulle realiseras?
- Hur stor är sannolikheten att samma händelseförlopp uppstår igen?

Utifrån svaren på dessa frågor tar man beslut om det behövs en djupare och mer ingående utredning av incidenten eller om det enbart behövs en kortfattad rapport/kommentar. Om det finns risk för att händelsen/händelseförloppet kan uppstå igen måste alltid en mer ingående utredning genomföras (ISM koden, 2010, s.71-72)

Att genomföra en utredning av en avvikelse består i stora drag av fyra olika steg, innan detta påbörjas skall beslut tas om vem som ansvarar för utredningen och vilka resurser som krävs för att fullfölja utredningen. (ISM koden, 2010, s.72)

I det första steget så skall information samlas in som berör händelsen. Detta görs genom intervjuer av nyckelpersoner i händelsen. Detta är viktigt för att den som är ansvarig för utredningen skall kunna få en helhetsbild av händelsen. **I det andra steget** så skall informationen analyseras, genom att använda dataanalystekniker så får den utredningsansvarige en fingervisning om ytterligare information som måste samlas in. Det görs för att förenkla processen. **I det tredje steget** ska de tillfälliga faktorerna utrönas, detta kan man göra först efter när frågor som vem, vad, hur och övriga orsakar som maskinella problem är besvarade. Detta görs för att få en förbättrad förståelse för vad den tillfälliga faktorn hade för inverkan på det som inträffat. Det finns många olika metoder för detta ändamål, bland annat taxonomi (art indelning). **I det fjärde** och sista så skall utredningen slutföras och rekommendationer utfärdas. Det är viktigt att i detta steg tänka på tidigare avvikelser som kan ha varit av samma art för att de om det följer en trend. Målsättning är att få svar på frågan och på så sätt kunna utföra åtgärder för att få bukt med problemet. (ISM koden, 2010, s.72-73)

2.6 Historik

Färjerederiets verksamhetssystem (VHS) är samlingen av både säkerhetsorganisationssystemet, ISO certifieringen och arbetsmiljö. I kapitel 1.9 som behandlar avvikelshanteringens så skall i dagsläget en avvikelserapport skrivas då ”*Vid inträffade olyckor, tillbud* skall snarast en avvikelserapport ifyllas. Även vid händelser som avviker från ”det normala” samt avsteg från Verksamhetssystemet eller sådant som anses viktigt att fler i rederiet bör ta del av ska en avvikelserapport ifyllas.*”

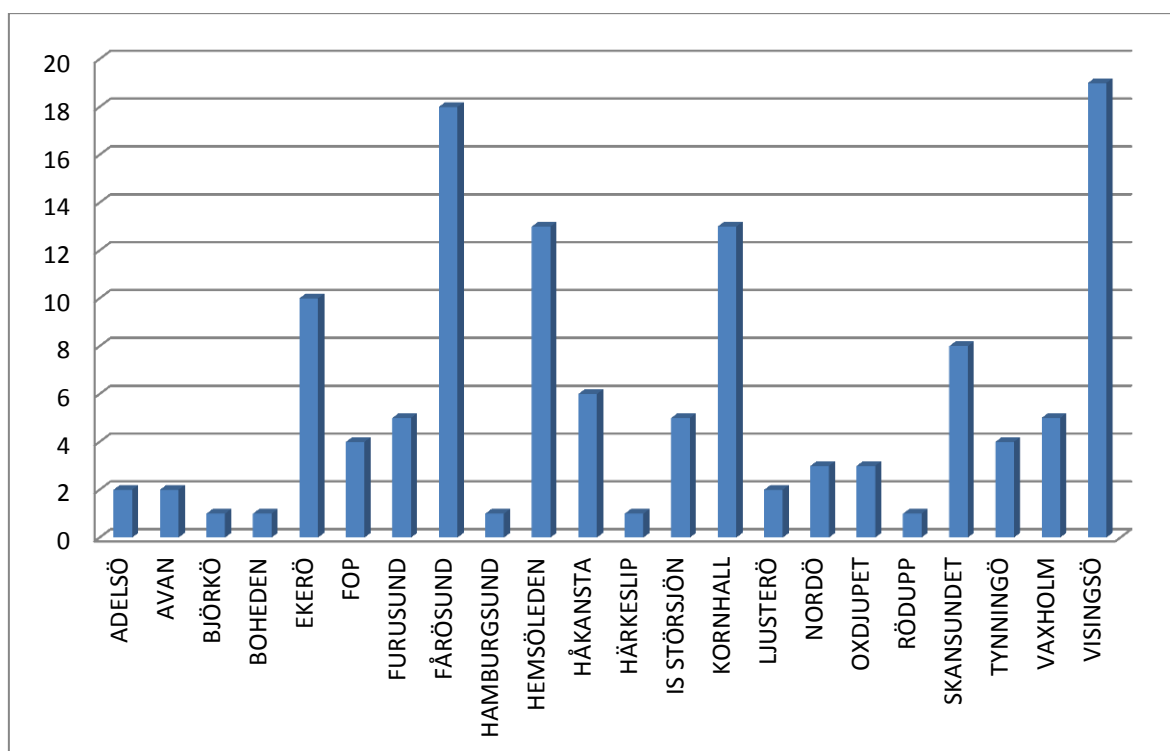
Denna rapport skall sedan följa arbetsprocessen som beskrivs i andra stycket i samma kapitel ”*Rapportören skall om möjligt snarast undanröja den akuta orsaken till det inträffade och därefter fylla i en avvikelserapport. Krävs korrigerande åtgärder beskriver ansvarig chef dessa i ärendet (om dessa åtgärder ligger inom chefens ram, ansvarsområde, budget, eller liknande). När korrigerande åtgärder vidtagits beskriver ansvarig chef vilka åtgärder som utförts samt dess verkan och effekt. Avvikelsen stängs därefter genom att ansvarig chef ändrar statusen i alternativ - rutan på rapporten till ”Stängd”. Vid allvarlig olycka/tillbud sker denna ”stängning” i samråd med DP. Vid*

åtgärdsdirektiv från DP eller åtgärdsförslag från Teknikfunktionen ansvarar arbetsplatsens chef för att korrigerande åtgärder vidtas.”

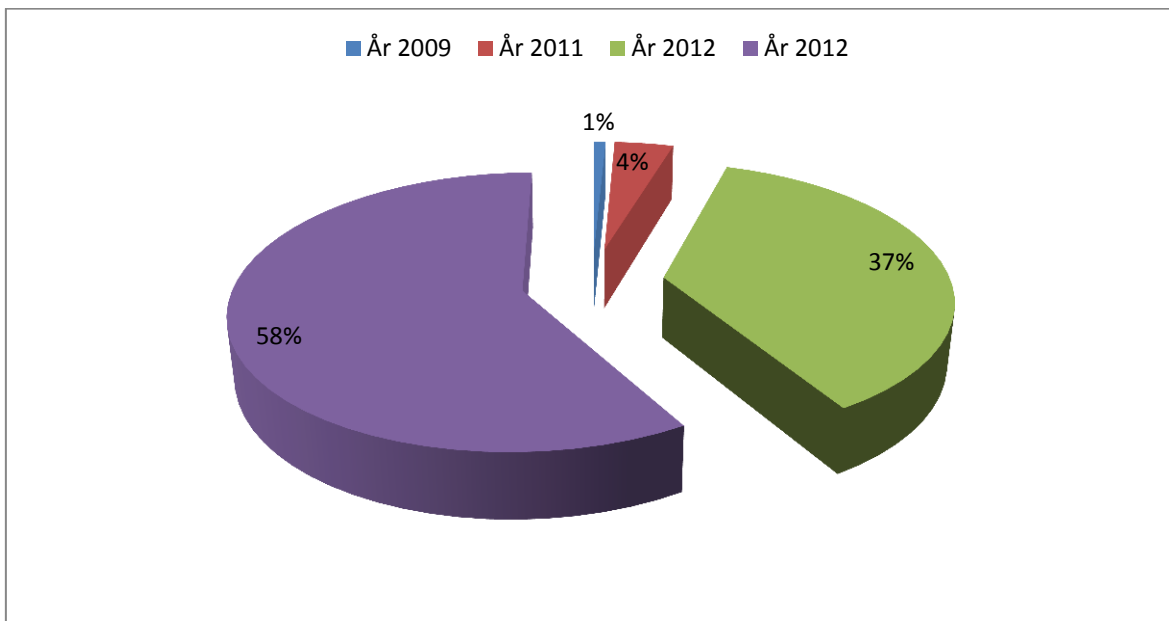
Denna information skall sedan analyseras av DP för eventuella åtgärdsdirektiv som publiceras i det virtuella arbetsrum som finns på Färjerederiets interna nät under direktiv från DP. Om allvarigare sjöolycka sker så skall även rapport om sjöolycka fyllas i och skickas in till Transportstyrelsen (TS). (SMS Färjerederiet, Kap1.9)

2.6.1 Statistikavvikelser

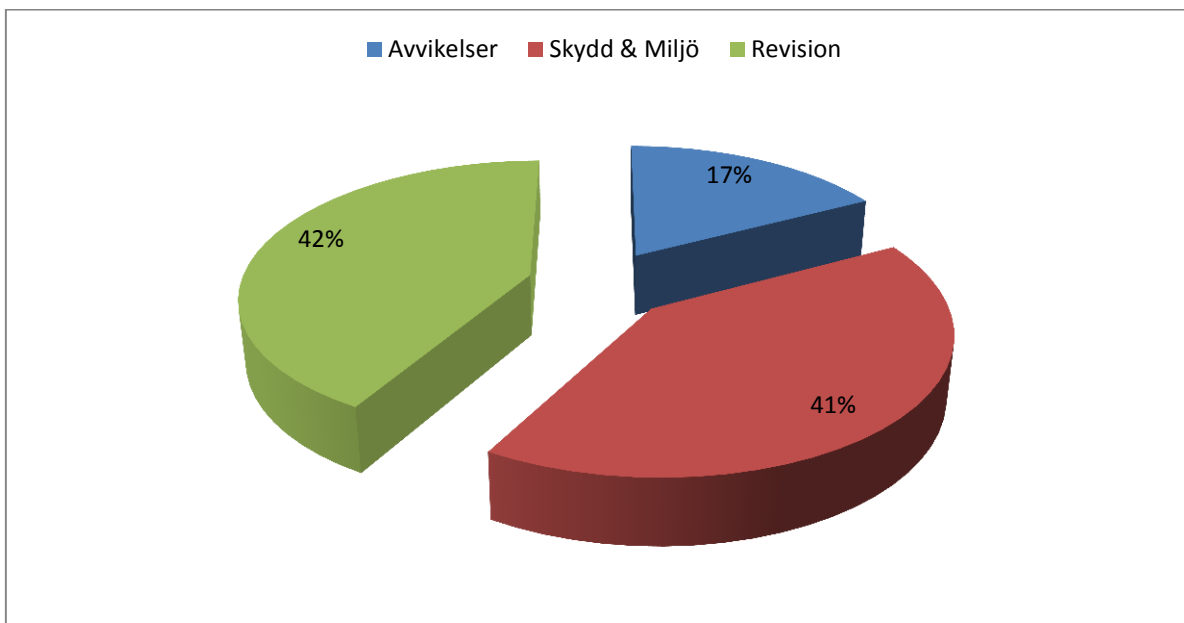
Den 25 januari 2014 när underlaget hämtades finns det i rederiet 128 stycken avvikelser inom olika områdena avvikelserrapporter, skydds och miljö och revisionsrapporter som har passerat tidsramen på 6 månader. I figurerna nedan är underlaget uppdelat i olika diagram för att på så sätt få en lättare översikt.



Figur 1. Totala antalet kvarstående avvikelser äldre än sex månader (Färjerederiets verksamhetssystem, 2014)



Figur 2. Kvarstående brister fördelat på året de är inrapporterade (Färjerederiets verksamhetssystem, 2014)



Figur 3. Bristerna specificerade enligt typ (Färjerederiets verksamhetssystem, 2014)

3 Metodval

I mitt arbete har jag valt att använda en indirekt metod för att få svar på mina frågor. D.v.s. en fri intervju där den som blir intervjuad bara styrs in grovt på det som jag vill ha svar på. Vidare finns det att välja mellan öppna och bundna frågor, bundna frågor används mycket inom enkäter då det ges färdiga svarsalternativ. Jag som har för avsikt att samla så mycket information som möjligt valde öppna frågor för att ta del av personens kunskap inom området. Detta sätt var till stor nytta när man ville få information om ett nytt område och är smidigt då man har möjligheter att under intervju fördjupa sig på de punkter som verkar intressanta. (Ekholm & Fransson, 1992, s.13 & 73)

3.1 Genomförande

Intervjuerna skedde på plats då det va geografiskt möjligt, övriga skedde med Microsofts programvara LYNC. Totalt samlades det in 125 minuter rådata på sju intervjuer som sedan har bearbetats för att ta ut det som är relevant för arbetet. Innan förbättringsförslaget fastställdes så samverkade jag med rederiets DP för åsikter.

4 Intervjuer

Jag har i mitt arbete intervjuat sju Distriktschefer inom Färjerederiet. De har valts ut efter samlad statistik, geografisk placering och vad dom har för sorts tonnage i sitt distrikt. Intervjuerna är uppställda i datumordning. För att hålla de personer jag har intervjuat anonyma har jag valt att inte specificera mer exakt hur de blev utvalda.

Som grund till intervjuerna hade jag totalt 13 frågor. Där de första tre frågorna ställdes för att få en grunduppfattning om vad den intervjuade personen har för bakgrund, erfarenhet och även hur länge personen i fråga har jobbat inom Färjerederiet. Följande fem frågor ställdes för att få en inblick i hur personerna

jobbade inom sitt distrikt och även se om fastställda rutiner följdes. De sista fem frågorna ställdes närmast för att få en uppfattning om hur de som jobbar med systemet upplever det. Om det krävs förändringar och hur de skulle kunna tänka sig att det ska se ut.

4.1 Intervju med Distriktschef 1

Tid som Distriktschef?

Jag har varit Distriktschef i två år sen ombildningen. Men har jobbat som chef inom färjerederiet i sju år.

Bakgrund?

Innan dess har jag jobbat till sjöss på maskinsida inom handelsflottan, har gjort militärtjänstgöring inom marin. Sedan har jag haft diverse jobb inom restaurangbranschen, som restaurangchef, vakt, bartender och servitör. Jag har drivit tre olika företag varav två entreprenörsföretag och ett tjänsteföretag.

Erfarenheter av ISM?

Regelverk och sjölag har jag arbetat med i 22 år redan, detta kom direkt när jag började till sjöss. Sedan har jag varit och varit med och infört ISM när det kom på två olika rederier, Rederi AB Kind och även Rederi AB Västervik. Då var jag med och byggde upp deras ISM. Sedan har jag varit med att arbeta aktivt med ISM inom Färjerederiet när dom införde det.

Känner ni till rederiets avvikelssystem som är beskrivet i SMS kapitel 1.9?

Ja det som handlar om själva hanteringen av avvikelser.

Vad innehåller det för dig?

Innehållet för mig säger mig att det behöver uppdateras om det inte har skett de senaste dagarna. Men annars berättar det för mig och befälhavarna hur en avvikelse ska hanteras. När den ska skrivas, vad den ska innehålla och även hur man stänger en avvikelse.

Vem sköter om avvikelshanteringen på din led?

Befälhavare och övrig besättning skriver avvikelser. Jag anser att vem som helst inom besättningen kan skriva en avvikelse men när det kommer till skyldigheten att skriva en så vänder jag mig mot befälhavaren, t.ex. vid en incident av något slag. Sedan är det jag som har hand om den.

Hur fungerar avrapporteringen av brister?

Mitt arbete är att följa upp det som har inträffat och sedermera stänga avvikelsen. I arbetet att stänga en avvikelse så tar jag hjälp av andra beroende på vad den har för art, t.ex. om det har med teknik att göra så samråder jag med distriktsteknikern och är det en incidentavvikelse så tar jag hjälp av skyddsombudet på arbetsplatsen.

Hur återrapporterar du en stängd avvikelse?

Återrapporterar gör jag i samband med att jag stänger en avvikelse. När jag stänger den går jag in och berättar att jag stänger den, vilket datum, vad den korrigerande åtgärden var och vad den har fått för resultat.

Anser du att det finns brister inom vår rutin för avvikelserapportering? Om ja, vad?

Inget jag kan peka på såhär direkt, men jag anser väl att befälhavaren skulle kunna vara en person som kan släcka en avvikelse också. Det behöver inte vara redaren eller distriktschefen som stänger utan besättningen skulle kunna ha en större del i detta.

DP, vad är dennes uppgift enligt dig i avvikelshanteringen?

DP ska enligt mig samla ihop och systematisera avvikelserapporterna. Han ska se till så att avvikelserna hamnar på rätt bord. Att teknik får de teknikrelaterade avvikelserna och att operativa får dom som finns inom deras ansvarsområde. Han skall också dela med sig av den informationen han får in. Det är han som skall se till att besättningar med liknade utrustning får ta del av det som kanske har hänt på något annat fartyg.

Vad är en avvikelse/tillbud enligt dig?

När något händer som går utanför den normala driften. Det behöver inte vara så att någon/något har ådragit sig skada utan det räcker med att det skulle kunna ha blivit

skadat. T.ex. att någon tappar en hammare från bryggvingen, ingen står där under men det skulle fortfarande ha kunnat vara så att någon befann sig där, då är det för mig en avvikelse. En avvikelse är inte ett uttryck för missnöje eller felanmälan utan det handlar ju om att hitta, förebygga och eliminera risker och se till att det har fungerat.

Om du fick ändra på rutinen för avvikelshanteringen hur skulle den då se ut?

Jag skulle nog inte ändra så mycket på den, det är en rätt bra rutin. Jag skulle vilja flytta på förbättrings/förslagsdelen utanför avvikelssedelen så att det blir skiljt. Jag skulle även vilja se till att kunskap breddas för att få rätt saker rapporterade. Man skulle även kanske behöva förtydliga själva delen var en avvikelse går när man skriver den, det finns ju idag med det kanske inte är tillräckligt tydligt.

Tror du att anonymitet skulle ha en positiv inverkan på vårt avvikelssystem?

Jag tror ett system där medarbetens identitet inte visas skulle kunna påverka systemet positivt då det inte för läsaren har någon effekt att rapportörens namn står där.

4.2 Intervju med Distriktschef 2

Tid som Distriktschef?

Jag har varit Distriktschef (DC) sedan 2012, men har varit Ledchef som det hette tidigare sedan 2005.

Bakgrund?

Fiskare i botten som jag började med efter grundskolan. Läst lite småkurser på sjöfartsskolan, som skeppare A och maskin A. Det är det jag har sedan tidigare, men innan jag började i Trafikverket Färjerederiet så läste jag Sjökapten.

Erfarenheter av ISM?

Nej inga större skulle jag säga, det är väl det jag har fått när jag har arbetat för Färjerederiet. Mest vart man ska hitta saker när man letar, annars inga särskilda.

Känner ni till rederiets avvikelssystem som är beskrivet i SMS kapitel 1.9

Ja det gör jag.

Vad innehåller det för dig?

Tillvägagångssättet, vem som skall göra vad och vad som skall rapporteras som en avvikelse och vem som skall släcka dom uppkomna bristerna. Det är det de innehåller för mig och vad jag ska ta hand om, det känns rätt tydligt. Lättare avvikelser, men är det något som kanske behöver synas av inom hela rederiet som kan vara ett problem så får ju Designated Person (DP) gå in och titta och hjälpa till att släcka det.

Vem sköter om avvikelshanteringen på din led?

Det är skepparna i första hand som rapporterar in händelserna sedan går jag in och tittar på dom och åtgärdar brister. Hur stor del besättning har i hanteringen beror väl på hur jag använder dom, men till största delen är det just bara rapporteringen.

Hur fungerar avrapporteringen av brister?

Dom är dåliga på att rapportera överhuvudtaget, de är många småsaker som hamnar lite fel. Det kan vara felanmälningar som istället blir avvikelser och vice versa.

Hur återrapporterar du en stängd avvikelse?

Vi har ju arbetsrum som går ut till besättningen hur saker har blivit åtgärdade och vad vi ska göra för att det inte skall uppstå igen. Sedan tar vi upp avvikelser på arbetsplatsträffar och går igenom vad som hänt och åtgärderna som har blivit gjorda.

Anser du att det finns brister inom vår rutin för avvikelserapportering? Om ja, vad?

Nej de tycker jag inte. Jag känner att jag är rätt nöjd.

DP, vad är dennes uppgift enligt dig i avvikelshanteringen?

Han ska ju se till att hjälpa mig om det behövs och bistå mig för att kunna släcka en brist. Men hans roll är väl att vara behjälplig om det finns något övergripande fel inom rederiet och plocka fram direktiv som bör gälla för att åtgärda problemet.

Vad är en avvikelse/tillbud enligt dig?

Det kan väl vara att någon har varit nära att hamna i kläm. Det kunde ha hänt en grej men det gjorde aldrig det. T.ex. att det har varit halt på däck och att ingen har saltat och personen undkommer utan att slå omkull.

Om du fick ändra på rutinen för avvikelsehanteringen hur skulle den då se ut?

Jag tycker det fungerar bra, kan inte säga något annat. Jag får ett email när det har varit en avvikelse och sen så tittat jag på det och så plockar jag fram hur vi kan åtgärda det eller gå vidare med det. Så tycker inte jag behöver ändra på det.

Tror du att anonymitet skulle ha en positiv inverkan på vårt avvikelsesystem?

Nej jag tror inte det. Är det så att det händer något så är folk måna att rapportera in det och få en förändring.

4.3 Intervju med Distriktschef 3

Tid som Distriktschef?

Jag började 2008. För storsjön dom senaste tre åren och även haft Hemsön under ett år. Innan var jag på Holmöleden som chef i tre år.

Bakgrund?

Sjökapten och 30 år i handelsflottan.

Erfarenheter av ISM?

Början på 90-talet började vi med det moderna ISM, jag var ju i tankbåtar i supertankerstorlek så där jobbade man med det mest hela tiden i en eller annan form. Det har implementeras genom arbetslivet efter rådande krav som har kommit.

Känner ni till rederiets avvikelsesystem som är beskrivet i SMS kapitel 1.9?

Det känner jag igen.

Vad innehåller det för dig?

Inte så mycket egentligen, jag tycker det är lite text bara. Det finns ju en del saker som jag har tittat på, t.ex. Designated Person (DP) skall ju kunna göra åtgärder för vissa avvikelser och där står det ju att det skall hamna på DP sida, men om man går in och kollar så ser man ju att det inte finns några där. De innebär ju då att DP inte har gjort några åtgärder eller inte behövs kanske. Det här kapitlet tror jag bara är något som har hängt med. Det finns ju fler exempel, jag jobbar ju med isvägar och det är samma sak där, text och arbetssätt hänger inte ihop riktigt. Då känner ju vi som jobbar ibland att texten för dom som jobbar med interrevision och DP rollen är viktigare än hur vi jobbar praktiskt. Jag tycker att det skall vara ett samspel det är väl det enda jag har funderingar på och det gäller ju avvikelserna också.

Vem sköter om avvikelshanteringen på din led?

Det är samtliga befälhavare på färjorna och om dom inte kan så lägger jag en avvikelse baserat på deras rapport. Ibland ligger verksamhetssystemet nere eller att dom behöver hjälp. Grundtanken är att samtliga befälhavare ska lägga avvikelser.

Hur fungerar avrapporteringen av brister?

Jag får en avisering per email då en avvikelse är lagd. Då kan jag gå in och kolla på den. Meningen är ju om det är något som fattas eller att ett ljus är trasigt då skall ju besättningen åtgärda det med en gång och jag skall titta på avvikelsen och se vad den korrigerande åtgärden var, ibland behövs det ju ingen korrigerande åtgärd om dom t.ex. har lagt färjan för dåligt väder. Det kan man ju inte korrigera. Men jag försöker alltid lägga något där och stänga den när det är åtgärdat och att den har fått effekt. Det är ju inte bara att korrigera den man måste ju även se att det hände något med den åtgärden. Även befälhavare kan ju välja om avvikelsen skall gå vidare till Transportstyrelsen (TS) om de är någon som har gjort illa sig.

Hur återrapporterar du en stängd avvikelse?

Det är ju att få med en korrigerande åtgärd och att den har tagit effekt ett visst datum. Sen har jag ju haft avvikelser som har legat längre än sex månader och då skall det ju egentligen lyftas ett steg i systemet och det vet jag inte. Jag har inte sett att det har fungerat, det kan ju vara något jobba med.

Anser du att det finns brister inom vår rutin för avvikelserapportering? Om ja, vad?

En brist vi har är ju den att meningen är ju att samtliga befälhavare ska lägga avvikelser och det händer ju ibland att det händer något men jag får inte ens reda på det. Det har hänt här att dom har kört in i läget och stukat något och inte lagt någon avvikelse och då är det ju svårt att gå vidare eftersom jag får reda på det i efterhand. Ingen vet vem som gjort vad. En avvikelse ska inte ses som något dom blir beskyllda för att ha gjort. Jag har märkt att en del befälhavare kanske känner att de vill inte tala om vad de har gjort för då får de f-n för det. Det ser ju jag att det måste arbetas med, att det är en avvikelse och inte något man blir hängd för. Där finns det ett mörkertal och det tror jag även finns på andra leder också.

DP, vad är dennes uppgift enligt dig i avvikelshanteringen?

Han är ju den som skall sammanställa och gå vidare med avvikelser och se om det finns något mönster i rederiet och få bort någon bakomliggande orsak som är gemensam för alla leder. Detta ska ju tas fram på ett överskådligt och synligt sätt för att förebygga händelser med liknande utrustning. Samtidigt att återkoppla till oss om vad som blir gjort och inte. I händelse av en allvarligare händelse, t.ex. en som blir inskickad till TS så skall han gå in i ett tidigare skede men annars kan han vänta på korrigerande åtgärd och se om den har fått tänkt effekt. Om han tycker att en händelse är allvarlig kan han återkoppla och diskutera igenom om åtgärden verkligen fick önskad effekt som jag har skrivit att den fått. Oavsett utgång på åtgärder, säg om den är bra eller att den inte funkade i praktiken så skall det lyftas upp för övriga leder. Han ska ju se till att vi gör våra åtgärder samtidigt som att dom skall vara effektiva och vi ska eftersträva att ha gemensamma åtgärder inom rederiet.

Vad är en avvikelse/tillbud enligt dig?

Ett tillbud för mig är ju något som skulle kunna lett till en olycka. Ett tillbud kan ju vara något man gör men situationen klaras upp men om det inte skulle blivit ett tillbud skulle det ha blivit en olycka istället med kanske allvarliga konsekvenser.

Om du fick ändra på rutinen för avvikelshanteringen hur skulle den då se ut?

Nu har vi en ny DP i rollen som jag tror jobbar med det för han är ju lyhörd. Den som hade det innan hade ju egentligen inte tid med det, våra operative chef. Och före

honom när jag började här var de ju en DP som inte jobbade så mycket med frågan. Så systemet har sett likadant ut under dom sex år jag har varit chef. Jag kan ju tänka mig att en avvikelse inte skall hanteras enbart på leden. Nu är det ju så att jag arbetar med den befälhavaren som lägger avvikelsen sen kan det bli korrigerat, sen kan jag inte se att det händer något mer. Jag tror vi borde jobba mer övergripande för rederiet, så jag, DP och andra DC kan jobba tillsammans med avvikelser, liknade en workshop. Ofta är det ju likande avvikelser som uppkommer och då är det kanske någon som har löst problemet på ett bra sätt för just den här händelsen som har uppkommit på en annan led, då skulle det va bra om det personen kan gå in i avvikelsen och lägga sin kommentar där. Detta för att man ska kunna vara med och jobba med hela rederiets avvikelser för att kunna dela sin kunskap och även informera innan det kanske blir en avvikelse någon annanstans. För vi har ju ett ständigt krav på att förbättra oss, avvikelser ska vi ju inte bara sitta och skriva för att få iväg dom utan samtidigt ska vi ju förbättra oss för att få ner antalet avvikelser och idag hinner vi inte det utan den skrivs bara och går iväg. För att få till det med avvikelserna i mitt distrikt så tar jag upp det här med avvikelser frekvent på arbetsplatsträffarna för att lyfta fram info runt detta och se till att besättningen faktiskt rapporterar sådant som är ett tillbud. Det här med avvikelser sitter inte i ryggmärgen för oss alla och det är ju också mentalitet inför detta som kan vara ett problem. Något som skulle hjälpa är ju också om DP skulle gå in och informera om det här då många inom Färjerederiet inte har varit i handelsflottan där man tänker på detta med säkerhet och ISM i större utsträckning.

Tror du att anonymitet skulle ha en positiv inverkan på vårt avvikelssystem?

Ja det tror jag. Tror det finns ett stort mörkertal med tillbud inom rederiet.

4.4 Intervju med Distriktschef 4

Tid som Distriktschef?

Började 2007 som chef inom rederiet.

Bakgrund?

Har haft ett litet åkeri med taxi och skolbussar det höll jag på med tio år och innan det var det industrijobb. Så jag har ingen som helst sjöbakgrund.

Erfarenheter av ISM?

Alla erfarenheter jag har inom ISM har jag fått under den tiden jag har jobbat i rederiet

Känner ni till rederiets avvikelssystem som är beskrivet i SMS kapitel 1.9?

Ja det gör jag

Vad innehåller det för dig?

Det förklarar ju för mig hur vi ska rapportera våra avvikelser, vart och hur vi ska behandla dom i efterhand när min rapport är färdig. Jag tycker att dagens system är rätt tydligt.

Vem sköter om avvikelshanteringen på din led?

De är väl jag som tar hand om det efter jag har fått in en avvikelse

Hur fungerar avrapporteringen av brister?

Om man börjar från början så får jag en notis i telefonen när något har rapporterats in. Är det något som är riktigt viktigt så försöker jag få ut det på mail till alla anställda på den leden. Om det t.ex. handlar om handhavandet av färjan som har brustit på något sätt så att även timfolket ska få reda på det, denna information skickar jag även på deras privata e-mail. För jag tycker det kan vara en liten brist för timfolket annars, för dom får ju inte reda på det förrän dom kommer tillbaka till färjan och då gäller det ju verkligen att dom går in och undersöker saken själva. Sedan läser jag igenom avvikelsen och ser hur vi kan åtgärda det på snabbaste sätt. Oftast tar dom ju tag i det själva ute på leden och gör dom åtgärder som krävs för att få det korrigerat.

Hur återrapporterar du en stängd avvikelse?

Vi tar upp de avvikelser som har vartit på arbetsplats vid varje arbetsplatsträff (APT). Än så länge har jag bara gjort det på den leden som avvikelsen är lagd på men nu även på distriktsmötena som vi har två gånger per år där vi tar upp alla avvikelser inom distriktet. Men ska nog i fortsättningen ta upp alla avvikelser inom distriktet på varje APT så man lär mer av varandra. För inom detta distrikt så ser förutsättningarna för trafiken rätt lika ut med tanke på tekniken mest då alla leder har linfärjor.

Anser du att det finns brister inom vår rutin för avvikelserrapportering? Om ja, vad?

Inte direkt på rak arm. Vad jag kan sakna ibland är väl att få ut information när teknikavdelningen har haft möte t.ex. För idag beror det helt på enskild besättningsman om dom får reda på något. Det gäller ju för dom att läsa avvikelserna för att se det. Men alla gör det kanske inte, så det skulle va bra med ett mer synligt sätt att få fram informationen. Detta för att vi ska ta mer lärdom av varandra. Alla har ju inte samma kunskap av IT och då skulle det va bra att få ut det på ett annat sätt så även dom tar del av det.

DP, vad är dennes uppgift enligt dig i avvikelshanteringen?

Jag har ju egentligen haft några avvikelser där han har behövt vara med. Men han är väl den som jag skall kunna ha en dialog med när något av allvarligare art inträffar. Han ska väl även vara den som sammanställer och ger kommentarer på avvikelser men kan tycka att han kanske inte har gjort det i så stor utsträckning.

Vad är en avvikelse/tillbud enligt dig?

Så fort något avviker från det normala så ska man ju rapportera in det. Det kan ju handla om småsaker, t.ex. att man har varit tvungen att byta en startmotor och p.g.a. det blivit liggande en tur. Men om man tänker efter så skulle det egentligen räcka att lägga som information någonstans och inte som en avvikelse. Man kanske skulle ha två olika system. För mig blir det tillbud t.ex. vi ett vajerbrott eller kollision med annat fartyg. Kan ju även vara hot och våld på arbetsplatsen eller att någon halkar och slår sig. Något som är förenat med färjans direkta drift.

Om du fick ändra på rutinen för avvikelshanteringen hur skulle den då se ut?

Kanske att man skulle ha två olika system, ett som man bara lägger avvikelser i medans det andra bara är för information till övriga leder, typ nice to know som inte kanske uppfyller kravet för att vara en avvikelse. Det kan ju vara så att folk inte skriver en avvikelse för saken för dom inte känner att det var så viktigt. I det här med att dela systemet tänker jag väl mig att den ena delen skall var med som en whiteboardtavla. Annars tror jag att det fortsättningsvis ska vara Distriktschefen som skall ta hand om avvikelser för att få en övergripande syn.

Tror du att anonymitet skulle ha en positiv inverkan på vårt avvikelssystem?

Egentligen tror jag inte det, inte på det här distriktet iallafall. Jag tror inte att dom känner sig utpekade utan det är mer för att sprida informationen.

4.5 Intervju med Distriktschef 5

Tid som Distriktschef?

I två år och två månader. Jag började som Distriktschef (DC) när Visingsötrafiken upphörde att vara kommunal och gick in i Färjerederiet. Innan dess var jag Designated person (DC) och befälhavare på leden när det var kommunalt.

Bakgrund?

Jag har utbildat och förkovrat mig inom sjöfarten. Tills största delen har jag arbetat inom skärgårdstrafiken och småtonnage men har även varit ute till sjöss både i torrlast och tankfartyg i Nordeuropa

Erfarenheter av ISM?

Det infördes ju på Visingsöleden 1997 och det var väl egentligen då jag slutade till sjöss och började jobba hemma då jag bor på Visingsö. Så jag började köra färja när den ordinarie befälhavaren skulle implementera ISM och bistod då med det jag kunde.

Känner ni till rederiets avvikelssystem som är beskrivet i SMS kapitel 1.9?

Ja det gör jag men jag vet inte det exakta innehållet på rak arm. Där får man ju gå in och se över vad det står när det behövs.

Vad innehåller det för dig?

-

Vem sköter om avvikelshanteringen på din led?

Det gör jag helt och hållet.

Hur fungerar avrapporteringen av brister?

Det första som händer är ju att mina medarbetare lägger en avvikelse. Då får jag en notis i telefonen om att det finns en ny avvikelse som gäller Visingsöleden. Beroende på hur allvarlig den är så hanterar jag den direkt eller så tar jag den vid tillfälle då jag har tid och ser över vad detta beror på. Beroende på vad avvikelsen handlar om så kan det ju vara att jag åtgärdar den, tar in en extern firma eller rullar tillbaka den till mina medarbetare och ber dom att lösa problemet. Ibland är det ju även så att dom skriver en avvikelse men i denna även rapporterar att dom har åtgärdat det. Det finns en standing order på Visingöleden som finns postad på bryggorna. Den kan innehålla allehanda uppgifter men en av dom är att dom under ett fyradagarspass skall gå igenom avvikelserna som är rapporterade inom rederiet sedan de jobbade sist. Detta för att få en inblick i hur det ser ut inom rederiet och vad som händer.

Hur återrapporterar du en stängd avvikelse?

För det första försöker jag lösa problemet sedan stänger jag den avvikelsen. Vi sitter inte och samlar på avvikelser utan gör endast den direkta åtgärden. Några rutiner finns inte.

Anser du att det finns brister inom vår rutin för avvikelserapportering? Om ja, vad?

Jag kan ju ibland tycka att det är oklart vad som egentligen är en avvikelse och inte. Det kan ju ibland komma in felanmälningar som avvikelser men och andra sidan är väl inte det jätteviktigt. Huvudsaken är ju att dom ska bli åtgärdade. Men ett problem som ibland sker är ju det att den som skriver en avvikelse bara ser sig som rapportör

och inte problemlösare, precis som att om jag skriver denna avvikelse så kommer problemet bli åtgärdat av sig självt. Men det är ju inte så lätt alla gånger.

DP, vad är dennes uppgift enligt dig i avvikelshanteringen?

Att ta del av avvikelserna och se på vilket sätt vi har löst problemet. Han ska ju vara någon form av kunskapsbank och ha ett helhetsgrepp över avvikelserna inom rederiet. Att han gör sammanställningar av det som händer inom hela rederiet ger ju en mer överskådlig blick för mig.

Vad är en avvikelse/tillbud enligt dig?

Jag tycker att en avvikelse är något som är ett påtalat problem och som vi kan ta lärdom av. Som att t.ex. att en fordon kolliderar med färjan och detta är ju viktigt att det blir rapporterat så att man i efterhand inte behöver stöka i vem som arbetade när det hände. Men om något är trasigt så är det ju inte en avvikelse enligt mig, då ska man lägga en felanmälan och gärna se sig själv som problemlösaren. Det ska vara ett systematiskt problem som har med drift och arbetsmiljö att göra.

Om du fick ändra på rutinen för avvikelshanteringen hur skulle den då se ut?

Nu när man skriver och lämnar in avvikelser elektroniskt så ökar ju antalet, och det är ju bra att saker blir rapporterade. Men jag har ibland svårt att hitta tid till detta då varje enskild sak kan kosta väldigt mycket arbetstid. Det kan ta en minut att lägga in en avvikelse men en heldag att åtgärda den. Men sedan finns det ju även såna som korrigerade åtgärder när dom skrivs.

Tror du att anonymitet skulle ha en positiv inverkan på vårt avvikelssystem?

Rent hypotetiskt tror jag att det kan falla bort avvikelser p.g.a. att man inte är anonym. Problemet är väl kanske när avvikelserna är riktade åt enskilda personer, man vill inte skapa oreda på arbetsplatsen. Har ju även sett när det öppna systemet har använts för att enbart sätta dit personer. I sådana fall kan det öppna klimatet i vårt system hindra personer från att rapportera in.

4.6 Intervju med Distriktschef 6

Tid som Distriktschef?

Började för sex år

Bakgrund?

Började som städerska på kontoret. Sedan började jag köra linfärja årsskiftet 89-90. Efter det blev det kontoret med uppgifter inom personalplanering och lön. Sedan har jag körde jag färja igen ett tag innan jag blev ledchef och sedermera Distriktschef (DC). Sjöfartsrelaterade utbildning är befälhavare klass VIII och maskin klass VIII.

Erfarenheter av ISM?

De erfarenheter jag har är ju dom jag har fått när rederiet har implementerat detta.

Känner ni till rederiets avvikelssystem som är beskrivet i SMS kapitel 1.9?

Jag vet att det finns men kan det inte utantill och tur är väl det

Vad innehåller det för dig?

Det är ju dels vad det händer ute på lederna och om det är något som upprepas. Och även ge förslag. Informationen om vad som ska rapporteras och när tycker jag kan vara bristfällig.

Vem sköter om avvikelshanteringen på din led?

Det är ju jag men har även tagit hjälp av en på Nordö för att hinna ikapp med avvikelserapporterna som redan ligger. Jag känner att tiden inte räcker till då jag har tre leder.

Hur fungerar avrapporteringen av brister?

Befälhavare skriver ju en avvikelse. Sen beror det väl på innehållet i det, är det t.ex. en fordonsskada släcks den omedelbart medan om det har med teknik att göra så diskuterar vi igenom det som inträffat för att sedan släcka den. De som berörs är ju allt från besättningen till personal på kontoret i Vaxholm.

Hur återrapporterar du en stäng avvikelse?

Se ovan

Anser du att det finns brister inom vår rutin för avvikelserapportering? Om ja, vad?

Folk drar sig för att skriva avvikelserapporter så där måste vi förbättras.

DP, vad är dennes uppgift enligt dig i avvikelshanteringen?

Han är ju den som skall se till att ha en generell överblick över avvikelser inom rederiet. I mitt arbete så ska han väl hjälpa till då det händer en större olycka.

Vad är en avvikelse/tillbud enligt dig?

När något händer, t.ex. två fordon kolliderar.

Om du fick ändra på rutinen för avvikelshanteringen hur skulle den då se ut?

Jag vet inte riktigt vad jag skulle göra då. Det skulle kanske vara att lyfta ämnet mera. Jag tror vi måste gå ut och informera mer om detta för våra medarbetare.

Tror du att anonymitet skulle ha en positiv inverkan på vårt avvikelssystem?

Ja dom är ju rädda att dom skall bli hängda. Jag tror det skulle hjälpa att anmälaren skulle förbli anonym i systemet utåt.

4.7 Intervju med Distriktschef 7**Tid som Distriktschef (DC)?**

Sen färjerederiet startade 1996 har jag jobbat som chef och blev DC när färjerederiet gick över i trafikverket.

Bakgrund?

Jag har en nautisk bakgrund och har jobbat som överstyrman och har även mindre erfarenhet som befälhavare. Slutade tidigt 80-tal och har väl jobbat på heltid med

vägfärjor sedan 1983. På utbildningssidan har jag skeppare klass ett som idag kan jämföras med en klass VI.

Erfarenheter av ISM?

Inga andra än det som jag har fått inom Färjerederiet.

Känner ni till rederiets avvikelssystem som är beskrivet i SMS kapitel 1.9?

Ja det gör jag.

Vad innehåller det för dig?

Vad det innehåller kan jag inte säga direkt så här utan det får man ju läsa i Säkerhetsorganisationssystemet.

Vem sköter om avvikelshantering på din led?

Det är jag som gör det.

Hur fungerar avrapporteringen av brister?

Främst kommer ju avvikelsen in, sen får man ju göra en bedömning om vad det är för sorts avvikelse. Vissa saker som kommer in kanske inte ens egentligen borde ha varit en avvikelse. Men sedan får man bedöma vad man ska göra med det som har uppkommit. Är det en engångsföreteelse eller är det ett systemfel. Är det något vi kan hantera så åtgärdats det sedan tar vi upp det på arbetsplatsträffarna (APT) för att lyfta det som har gjorts för hela besättningen.

Hur återrapporterar du en stängd avvikelse?

När det finns en korrigerande åtgärd så rapporteras den in och just som jag sa att vi tar upp avvikelser på APT för att diskutera igenom de avvikelser som har varit.

Anser du att det finns brister inom vår rutin för avvikelserapportering? Om ja, vad?

Att man kanske skulle få en kvittens av berörd avdelning som avvikelsen handlar om. T.ex. att om det är ett tekniskt fel som inte går att åtgärda ombord att man verkligen ser att teknik har tagit del av den. Man får känslan ibland att man skriver den sen så vet man inte riktigt vad som händer med den.

DP, vad är dennes uppgift enligt dig i avvikelshanteringen?

Han ska verka som en kontrollperson. Han ska se systemfelen för hela rederiet och vidarebefordra den information på ett synligt sätt.

Vad är en avvikelse/tillbud enligt dig?

Ett tillbud är ju en situation där något skulle kunna ha hänt men det händer inte och det händer inte bara på grund av att en person t.ex. tar en annan väg än tänkt. Om personen skulle gjort som det var tänkt så skulle det ha inträffat en olycka. Att vänta på en ambulans känns inte som en avvikelse men att avgå med trossen på pollaren däremot skulle jag se som en avvikelse.

Om du fick ändra på rutinen för avvikelshanteringen hur skulle den då se ut?

Att få en definition på vad en avvikelse är. Och att även se till att det som står i säkerhetsorganisationssystemet (VHS) stämmer överens med hur vi jobbar i verkligheten. Att man kanske skulle jobba DC sinsemellan kanske skulle vara ett sätt för att dela erfarenheter.

Tror du att anonymitet skulle ha en positiv inverkan på vårt avvikelssystem?

Nej jag ser inte att det skulle vara till någon hjälp i mitt distrikt. Men i det stora hela kanske det skulle vara bra.

5 Resultat och förbättringsförslag

För att färdigställa detta arbete ska jag dels svara på frågan varför avvikelserna inte blir åtgärdade och stängda i tid. Den andra delen är att lägga fram ett förbättringsförslag som jag har utarbetat utefter vad jag har fått för information igenom faktainsamling och intervjuerna jag har genomfört. Detta förslag utgår enbart från ISM. I kapitel 5.1 presenteras de fem möjliga orsakerna till varför avvikelserapporterna inte stängs i tid, alltså den första frågan i problemformuleringen. I kapitel 5.2 framkommer det förbättringsförslag för att få en fungerande process för avvikelshanteringen. Där finns en definition för vad en avvikelse är och i kapitel 5.2.1 finns en omskriven version av Färjerederiets befintliga

kapitel om avvikelshanteringen. Den har ändrats först och främst i definitionen av vad en avvikelse är men även en processkarta för hur ett förlopp bör se ut för en avvikelse.

5.1 Varför avvikelserna inte blir åtgärdade och stängda i tid

1. Färjerederiet ställer för höga krav på sig själva.

Färjerederiet använder idag följande direktiv som finns i säkerhetsorganisationssystemet kapitel 1.9:

"Avvikelse rapportering, förbättringar och förslag

Vid inträffade olyckor, tillbud skall snarast en avvikelserapport ifyllas. Även vid händelser som avviker från "det normala" samt avsteg från Verksamhetsystemet eller sådant som anses viktigt att fler i rederiet bör ta del av ska en avvikelserapport ifyllas. Det är mycket viktigt att även tillbud (närahändelser) rapporteras."*

Att lägga förslagsdelen som en avvikelse gör att systemet blir mer tungrovt och på så sätt försvinner fokus på det som faktiskt är en avvikelse.

2. Kunskapen om ISM är i vissa fall för låg

Då många medarbetare inte har arbetat inom handelsflottan och att alla inte är utbildade så fattas det i vissa fall kunskap inom området som rör ISM. För att få den att fungera optimalt krävs följande: *"För att få bästa verkningsgrad av ett avvikelserapport system måste hela organisationen ha förståelse för vad en avvikelse är. Detta för att farliga situationer inte skall undkomma obemärkta och blir rapporterade. Att implementera en "just culture" kan vara ett bra sätt att uppmuntra för användandet av företagets rapporteringssystem."* (ISM koden, 2010, s.69)

3. Kapitel 1.9 beskrivningen av vad ett tillbud är otydligt skrivet

Enligt Lagen om undersökning av olyckor(1990:712) § 2c är ett tillbud, alltså den lägsta grad av avvikelse följande: *"Tillbud till sjöss: en händelse eller en serie av händelser som inte utgör en sådan olycka som anges i 1-3, men där händelserna har utsatt eller, om de inte åtgärdats, skulle ha kunnat utsätta fartyget, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön för fara."*

I kapitel 1.9 är det inte alls specificerat vad ett tillbud är vilket försvårar för rapportören att avgöra när en avvikelse skall skrivas.

4. Utebliven respons från DP

"DP har en viktig roll inom rederiet för att på ett effektivt sätt implementera och upprätthålla säkerhetsorganisationen. Hen sitter på en nyckelposition och har som arbetsuppgift att se till och ha uppföljning på all säkerhets och förebyggande verksamhet för utsläpp av varje fartyg." (ISM koden, 2010, s.57)

Då respons, uppföljning och sammanställning av avvikelser uteblir från DP sida kan medarbetarna få den känslan att ingenting händer med deras rapport och på så sätt tappa motivationen till att upprätthålla systemet.

5. Dålig effekt av varningar i systemet

När tänkt tidsperiod på sex månader har löpt ut skall systemet "höja" denna avvikelse för att på så sätt få den åtgärdad. Detta har inte fungerat på ett tillfredställande sätt.

5.2 Förbättringsförslag

Avvikelse skall skrivas om det uppfyller detta:

1. *Mycket allvarlig sjöolycka: en olycka som innebär:*
 - *Fartyg har försvunnit*
 - *En eller flera människor har avlidit*
 - *Allvarlig skada har uppkommit på miljön*
2. *Allvarlig sjöolycka: en olycka som inte utgör en sådan olycka som anges i 1 och där händelser såsom brand, explosion, kollision, grundstötning, skada på grund av hårt väder eller is, eller inträffad eller misstänkt skada på fartygets skrov, innebär:*
 - *fartyget inte är i sådant skick att det uppfyller gällande säkerhetskrav, och detta innebär fara för att fartyget eller personer ombord skadas, eller det utgör ett oskäligt hot mot miljön*
 - *skada har uppkommit i miljön*
 - *fartyget har råkat ut för ett haveri som medfört behov av bogsering eller assistans från land*
3. *Annan sjöolycka: en mindre olycka som inte utgör en sådan olycka som anges i 1 eller 2*

4. *Tillbud till sjöss: en händelse eller en serie av händelser som inte utgör en sådan olycka som anges i 1-3, men där händelserna har utsatt eller, om de inte åtgärdats, skulle ha kunnat utsätta fartyget, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön för fara.*

Inställda turer, haveri som inte har påverkat säkerhet, ambulans, väder etc. och förslag bör flyttas till en skild avdelning.

Den som skriver en avvikelse skall vara delaktig i den tills den stängs. Detta för att få påtryckningar underifrån och att man på så sätt får se resultatet på ett mer direkt sätt efter att en avvikelse är skriven och att man får dem att känna sig delaktiga i arbetet att förbättra istället för att de ser sig enbart som rapportörer.

Om en avvikelse inte blir åtgärdad skall det komma en reminder redan efter 30 dagar, till DP, ansvarig chef och rapportör för att frågan inte skall glömmas bort.

För att förbättra inrapporteringen av avvikelser bör man avidentifiera rapportören utåt då det kan vara en jobbig del av att rapportera vad som har skett. Denna information är endast användbar för närmaste chef och rederiets ledning i utredningssyfte.

5.2.1 Kapitel 1.9 omskrivet

Nedan finns den omskrivna versionen av kapitel 1.9 som ingår i rederiets säkerhetsorganisationssystem. De stora ändringarna är just definitionen av en avvikelse och en processkarta. För att få en bättre överblick har jag valt att flytta fram början till sid. 35

Avvikelseerrapportering

Vid inträffade olyckor, tillbud skall en avvikelseerrapport ifyllas. En avvikelse är det om det faller inom ramen för det som beskrivs i texten nedan.

1. *Mycket allvarlig sjöolycka: en olycka som innebär:*
 - *Fartyg har försvunnit*
 - *En eller flera människor har avlidit*
 - *Allvarlig skada har uppkommit på miljön*
2. *Allvarlig sjöolycka: en olycka som inte utgör en sådan olycka som anges i 1 och där händelser såsom brand, explosion, kollision, grundstötning, skada på grund av hårt väder eller is, eller inträffad eller misstänkt skada på fartygets skrov, innebär:*
 - *fartyget inte är i sådant skick att det uppfyller gällande säkerhetskrav, och detta innebär fara för att fartyget eller personer ombord skadas, eller det utgör ett oskäligt hot mot miljön*
 - *skada har uppkommit i miljön*
 - *fartyget har råkat ut för ett haveri som medfört behov av bogsering eller assistans från land*
3. *Annan sjöolycka: en mindre olycka som inte utgör en sådan olycka som anges i 1 eller 2*
4. *Tillbud till sjöss: en händelse eller en serie av händelser som inte utgör en sådan olycka som anges i 1-3, men där händelserna har utsatt eller, om de inte åtgärdats, skulle ha kunnat utsätta fartyget, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön för fara.*

Det är mycket viktigt att även tillbud (närahändelser) rapporteras.

Arbetsgången vid avvikelseerrapportering

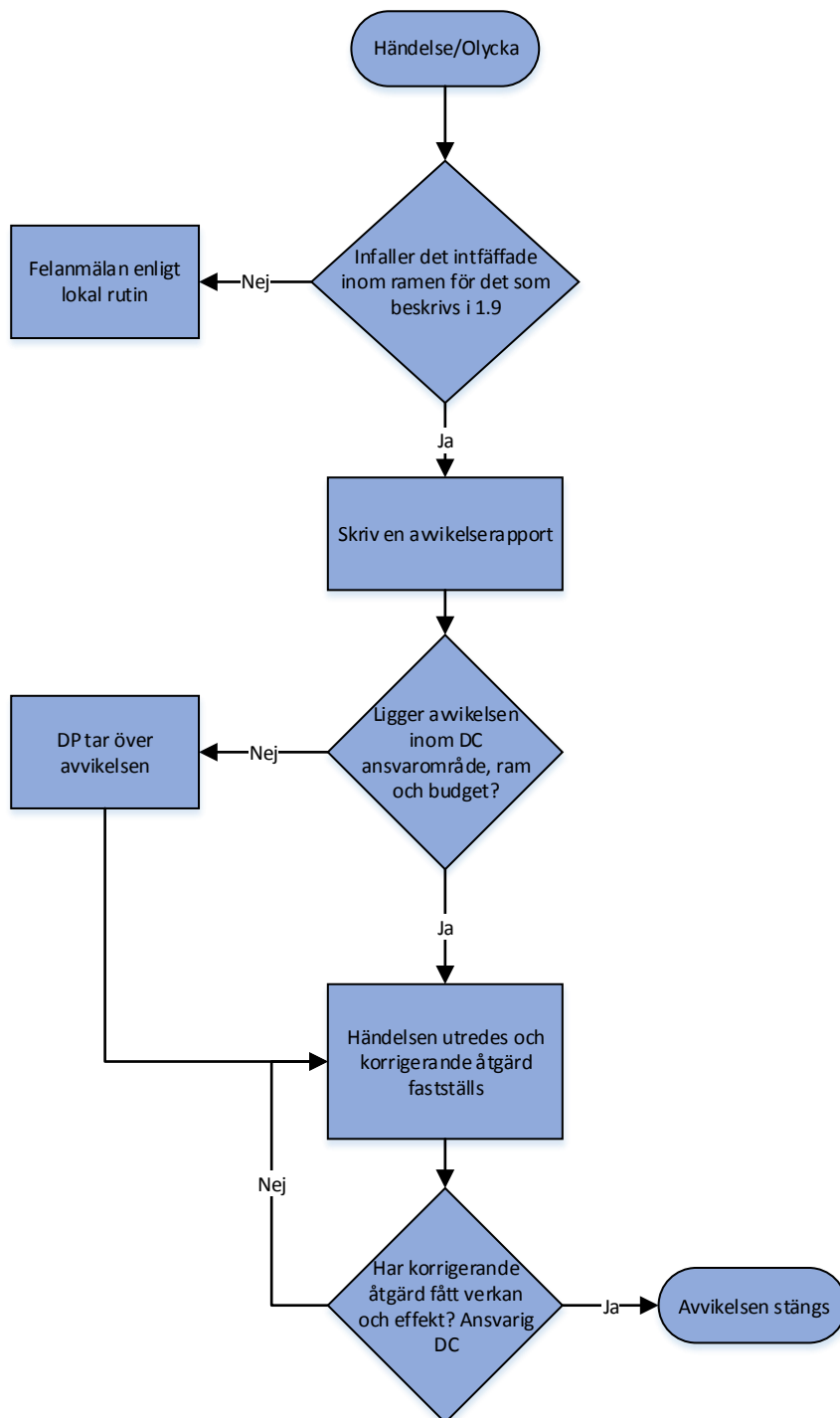
Rapportören skall om möjligt snarast undanröja den akuta orsaken till det inträffade och därefter i lugn och ro fylla i en avvikelseerrapport.

Krävs korrigerande åtgärder beskriver ansvarig chef dessa i ärendet (om dessa åtgärder ligger inom chefens ram, ansvarsområde, budget, eller liknande). Om det inträffade är utanför vad ansvarig chef kan hantera tas avvikelsen över av DP

När korrigerande åtgärder vidtagits beskriver ansvarig chef vilka åtgärder som utförts samt dess verkan och effekt. Avvikelsen stängs därefter om önskat resultat uppnåts, genom att ansvarig chef ändrar statusen i alternativrutan på rapporten till

”Stängd”. Vid allvarlig olycka/tillbud sker denna ”stängning” i samråd med DP.

Vid åtgärdsdirektiv från DP eller åtgärdsförslag från Teknikfunktionen ansvarar arbetsplatsens chef för att korrigerande åtgärder vidtas.



Processkarta för avvikelserapportering

DP´s analys av avvikelser

DP analyserar alla avvikelser och för en dialog med berörda funktioner. Vid behov tar DP fram åtgärdsdirektiv, vilka läggs ut på Verksamhetssystemets Interna sida i webbdelen "Åtgärdsdirektiv från DP".

Avvikelseberättelser vid sjöolycka, tillbud, utsläpp, mm

Vid sjöolycka, allvarliga tillbud, mm skall förutom blanketten Sjöolycka som ifylls och sänds till Transportstyrelsen, även avvikelseberättelse ifyllas. Se VHS 1.8 Beredskap för nödsituationer.

Vid utsläpp som påverkar vatten, luft eller mark skall anmälan ske till tillämpliga myndigheter, till exempel, lokal räddningstjänst eller Kustbevakningen.

Anmälan vid haverier på viktiga komponenter

Vid t.ex vajerbrott, haverier på viktiga komponenter ombord, skall anmälan göras till Transportstyrelsen. Det räcker oftast att e-posta avvikelseberättelsen till följande adress: sjofart@transportstyrelsen.se

Vid tveksamhet, kontakta Transportstyrelsens utredningsstab.

Rapport till beställare

Vissa beställare vill ha på kopia på avvikelseberättelsen. Operativ chef informerar de färjeledare där detta är aktuellt. Säkerställ att antalet inställda turer gentemot ordinarie turlista dokumenteras i avvikelseberättelsen.

Viktiga lagar och krav som styr detta kapitel...

ISM koden TFSF 2009:1

I säkerhetsorganisationssystemet bör ingå rutiner som säkerställer att bristande efterlevnad av kodens bestämmelser, olyckor och olyckstillbud rapporteras till företaget, utreds och analyseras i syfte att förbättra säkerheten och förhindra förorening.

9.2 Företaget bör fastställa rutiner för att se till att rättelse görs.

Svensk Författningssamling SFS 1980:424

Kapitel 7 Särskilda åtgärder mot förorening

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om skyldighet

Att rapportera utsläpp av skadliga ämnen och händelser som innebär risk för förorening,

Att lämna sådana uppgifter om fartyg och fartygs last som behövs för att förebygga eller bekämpa utsläpp av skadliga ämnen. Lag (1996:527).

Kapitel 8 Vattenföroreningsavgift

1 § En särskild avgift (vattenföroreningsavgift) skall tas ut, om något av de förbud mot utsläpp av olja från fartyg som avses i 2 kap. 2 § har överträtts och utsläppet inte är obetydligt. Detsamma gäller om ett sådant utsläpp av olja som avses i 2 kap. 4 § inte har begränsats så långt det är möjligt.

Lagen om undersökning av olyckor 1990:712 §2c

Ovanstående lagkrav återfinns i sin helhet i "Regelbanken".

6 Avslutning

Syftet med detta arbete var att få svar på varför avvikelserna inom Färjerederiet inte blev åtgärdade och stängda i tid och att lägga fram ett förbättringsförslag för hur en process skulle kunna se ut i framtiden. För att svara på problemformuleringen så valde jag att utöver teorin att använda mig av intervjuer, i dessa kan man se att de som jobbar inom organisationen har olika sätt att se på saken, men i frågorna som rör definition av avvikelse och ledningssättet av avvikelsehanteringen så är merparten instämmande på att det är bristande. Jag själv tycker att frågorna har fått svar, men kanske inte så direkt som jag tänkt mig från början. Närmast är det den första frågan i problemformuleringen som jag tänkt mig att få ett klarare svar. Man fick många gånger en aha-upplevelse när man samlade in fakta och skrev detta arbete, då man hade svårt att tro från början att det rörde sig om så pass mycket brister som låg kvar i systemet oåtgärdade. Under tiden jag har skrivit detta arbete har jag utökat min kunskap inom officepaketet och framförallt de regelverk som styr avvikelsehantering,

hur det organisationen ser ut i ett större rederi och tekniken att intervjua andra människor. Utförandet av intervjuerna har fungerat tillfredställande, dock skulle det ha känts bättre att genomföra allt på plats men det har inte varit möjligt p.g.a. långa distanser mellan distriktscheferna.

Det man skulle kunna studera vidare som knyter till detta ämne är att utreda vad en avvikelse är exakt.

I stort anser jag att jag har lyckats bra och hoppas att Färjerederiet kommer ha nytta av detta arbete.

Källförteckning

Ekholm M. & Fransson A. 1992. Praktisk Intervju Teknik

Lagen om undersökning av olyckor (hämtat: 2013-01-25)

<https://lagen.nu/1990:712#P2bS1>

International Maritime Organization. 2010. ISM Code

Föreskriften om tillsyn inom sjöfartsområdet (hämtat:2013-02-13)

https://www.transportstyrelsen.se/tsfs/TSFS%202011_49.pdf

Färjerederiets verksamhets system (hämtat:löpande)

Intern

Fartygs säkerhetslagen 2003:364 2kap 6 §)

<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/20030364.htm#R10>

Figurkällor

Figur 1. Färjerederiets verksamhetsystem

Figur 2. Färjerederiets verksamhetsystem

Figur 3. Färjerederiets verksamhetsystem