

Sveriges Redareförening

Sjösäkerhetspolicy





Sjösäkerhetspolicy

Sveriges Redareförenings styrelse har vid sitt styrelsemöte den 19 december 2002 antagit följande sjösäkerhetspolicy.

Den viktigaste länken i sjösäkerhetskedjan är rederiet. Sveriges Redareförening anser att rederilänken skall vara av högsta möjliga kvalitet. Föreningen och dess medlemmar skall alltid verka för sjösäkerhet på hög nivå. Sjösäkerheten är en del i föreningens kärnverksamhet och en grundläggande förutsättning för rederiernas affärsverksamhet.

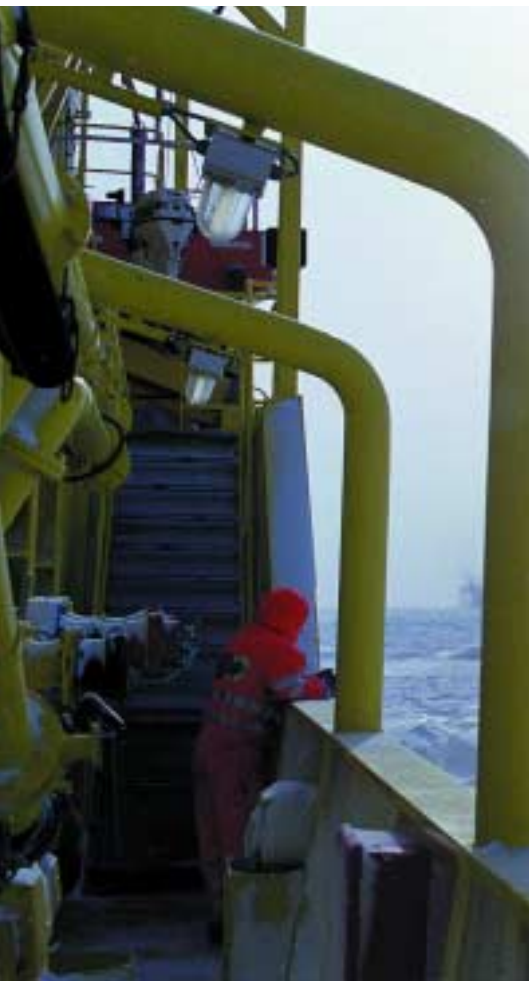
Sjösäkerhet är ett mycket viktigt begrepp som omfattar ett avancerat och mångsidigt system av aktörer och andra faktorer. Brister en länk i sjösäkerhetskedjan kan det få katastrofala följder för människor, miljö, fartyg och last.

I denna policy beskrivs ett antal för sjösäkerheten viktiga punkter. Här anges också Sveriges Redareförenings inriktning och ambition inom dessa områden.

Sveriges Redareförenings sjösäkerhetspolicy i kortbet

1. Grunden för allt sjösäkerhetsarbete utgörs av en god sjösäkerhetskultur.
2. En effektiv organisation är en förutsättning, både för att bibehålla och för att utveckla en hög sjösäkerhetsnivå.
3. Personalen är nyckeln till hög sjösäkerhet.
4. Sjöfarten skall vara en säker länk i ett säkert transportsystem.
5. Kontinuerligt och förebyggande underhåll ger säkra fartyg.
6. Ett enhetligt regelverk är ett viktigt medel för att nå en hög världsomfattande sjösäkerhet.
7. Externa kontroller skall fungera som en säkerhetsventil så att undermåliga fartyg gallras ut från marknaden.
8. Sjöfartsnäringen skall aktivt delta i forskning och utveckling inom sjösäkerhet.

1. Grunden för allt sjösäkerhetsarbete utgörs av en god sjösäkerhetskultur.



För ett rederi är hög sjösäkerhetsnivå en av de viktigaste förutsättningarna för att bedriva seriös affärsverksamhet. Därför måste sjösäkerhetsarbetet ingå som en naturlig del i den dagliga verksamheten.

Sjösäkerhet är ett stort begrepp. Det omfattar åtgärder som berör allt ifrån världsomspännande transportsystem till den enskilda sjömannen. En bra utgångspunkt för att skapa en god sjösäkerhetskultur är insikten att hög sjösäkerhet alltid kommer att löna sig. Att låta sjösäkerhetstänkandet vara en del av affärsidén är därför inte bara sjösäkerhetsmässigt, utan också affärs-mässigt. Det är viktigt att visa transportkunder och allmänhet att sjösäkerhetsarbetet tas på stort allvar. Efter införandet av ISM-koden (International Safety Management Code) har sjösäkerhetsnivån i världen blivit betydligt högre, men ambitionen att bli ännu bättre måste alltid finnas.

Med en god sjösäkerhetskultur som grund skall vi inom svensk rederinäring befästa Sveriges position som en nation med mycket hög sjösäkerhet. I ett internationellt perspektiv håller svensk rederinäring en mycket hög sjösäkerhetsnivå. Det är en tradition som måste förvaltas och utvecklas. Rederier investerar i fartyg med innovativa sjösäkerhetsarrangemang, det bedrivs ett aktivt internationellt sjösäkerhetsarbete och svenska rederier och fartyg var först i världen med att bli ISM-certifierade. Sjösäkerhetsarbetet är dock en process i ständig förändring och omfattar ett arbete utan slut.

2. En effektiv organisation är en förutsättning – både för att bibehålla och för att utveckla en hög sjösäkerhetsnivå.

Att gå från ord till handling handlar i mångt och mycket om att organisera sig. När det gäller att förverkliga de löften om sjösäkerhet som ges på en strategisk nivå är därför en väl fungerande organisation en förutsättning, i land såväl som ombord. Framför allt gäller det samspelet mellan land- och ombordorganisation.

De måste integreras till en enhet som drar åt samma håll. Avståndet mellan dessa grupper måste göras så litet som möjligt och vikten av att kommunicera kan inte nog understrykas.

Det yttersta ansvaret för rederiets sjösäkerhet vilar på ledningen. Rederiets engagemang har en

avgörande betydelse för sjösäkerhetsnivån. En viktig uppgift för Sveriges Redareförening är att stödja medlemsföretagen i detta arbete genom medverkan i de organisationer och nätverk, som verkar för en förbättrad sjösäkerhet. Korta beslutsvägar förenklar säkerhetsarbetet och de mer strategiska besluten förs närmare verkligheten. I många mindre rederier arbetar huvudägare och delägare i den dagliga verksamheten iland och ombord. Kopplingen mellan ledning och fartyg är då särskilt tydlig. En organisationsmodell som i stor utsträckning används för att uppnå liknande fördelar i större rederier är så kallat ombordmanagement. Konkret innebär det att man ombord i stor utsträckning själva är ansvariga för det egna sjösäkerhetsarbetet. Sjösäkerhetsarbete ombord handlar rent praktiskt om att kontinuerligt utföra kontroller, identifiera brister och åtgärda dem. I ett internationellt perspektiv är svensk rederinäring väl organiserad. Ombordmanagement är vanligt och beslutsvägarna är ofta snabba och informella.





3. Personalen är nyckeln till hög sjösäkerhet.

Ett fartygs sjösäkerhet bestäms i slutändan av personalens agerande ombord. Ett enda mänskligt misstag kan på ett ögonblick rasera vad som tagit årtal att bygga upp. Att skapa ett högt säkerhetsmedvetande bland personalen är kanske den viktigaste insatsen för att eliminera den felande mänskliga faktorn. Utbildning, träning och övning är viktiga åtgärder, men även trivseln spelar en central roll.

Fartyget som arbetsplats måste vara attraktiv för att få de anställda att

trivas. Arbets- och boendemiljö är viktiga faktorer liksom ett bra rekreationsutbud. Den enskildes trivsel bör även ses i ett längre perspektiv, där personlig utveckling, intern utbildning och möjligheter till vidare karriär har stor betydelse.

Personal som trivs ger positiva hävstångseffekter i sjösäkerhetsarbetet. Sverige har kommit långt beträffande både arbetsmiljö, personalpolitik och utbildning. Vår sjöbefälsutbildning är internationellt välrenommerad och

varje år utexamineras högklassigt och konkurrenskraftigt befäl från sjöfartshögskolorna i Göteborg och Kalmar. Övrig personal ombord får en förstklassig utbildning i de svenska sjömansskolorna. Standarden till sjöss är av hög klass både avseende arbete och fritid och svenska rederier har omfattande internutbildningsprogram. Verksamheten ombord i svenska fartyg är effektiv och välorganiserad.

4. Sjöfarten skall vara en säker länk i ett säkert transportsystem.

Transporter arrangeras ofta i nätverk där sjöresan endast utgör en del av helheten. Sjöfartsaktörernas stora utmaning består i att leva upp till de krav på precisa transporter som ställs av industrin och samtidigt hålla en hög sjösäkerhetsnivå. Dessa olika intressen medför dock inget motsatsförhållande – snarare tvärtom – hög sjösäkerhet bidrar till hög transportkvalitet. Därför är det viktigt att få transportkunderna att inse sambandet mellan hög sjösäkerhet och hög transportkvalitet. En säker infrastruktur är grundläggande för en säker sjöresa. Infrastrukturen omfattar inte bara säkra farleder, utan det har blivit allt viktigare att upprätta särskild rapportering och trafiköver-

vakning i livligt trafikerade farvatten. Med trafikinformation "on-line" kan transporteffektiviteten maximeras.

Med Sveriges geografiska läge i Europa, där sjöfarten direkt samverkar med järnvägs- och lastbilstrafiken, är det sannolikt att systemperspektivet kommer att bli än viktigare i våra farvatten i framtiden. Systemsäkerhet handlar dock inte bara om övervakning och IT. Fartygets säkra framförande är fortfarande det grundläggande. Utveckling av organisation, teknik och utrustning utgör en annan viktig fråga. Andra sjösäkerhetshöjande åtgärder är att ha effektiva rutiner för rapportering och bearbetning av incidenter.



5. Kontinuerligt och förebyggande underhåll ger säkra fartyg.

Utan säkra fartyg får vi ingen säker sjöfart. Att bygga nya fartyg låter bra, men det är inte enda möjligheten. Det kräver enorma resurser att ta fram nya fartyg. Kontinuerligt underhåll av fartygen är även detta en långsiktig och seriös strategi. Rederier med en uttalad policy att vårda fartygen bidrar i lika stor utsträckning till en säker sjöfart som de rederier som bygger nytt. Att genomdriva ett naturligt underhållstänkande är ett viktigt mål för näringen.

Underhållstänkandet står naturligtvis inte i något motsatsförhållande till utvecklingen av nya fartyg. Tvärtom är underhållstänkandet ett komplement. Även nya fartyg kräver underhåll från första stund och målet måste vara att driva fartyg med optimal drifts- prestanda under lång tid. Moderna fartygslösningar, som bland annat bygger på samlad erfarenhet från tidigare tonnage, ger bäst förutsättningar för hög sjösäkerhet. Men utan genomtänkta underhållsprogram försämras kvaliteten på fartygen snabbt.

Oberoende av ålder skall fartyg kontinuerligt underhållas på en hög nivå. Svenska rederier, såväl stora som små, har en lång tradition av seriöst

och systematiserat fartygsunderhåll med tonvikt på förebyggande insatser. Underhållstänkandet finns med redan i rederiernas affärsidéer. Rederiernas

erfarenhetsbanker används för att utveckla nya, säkerhetsbefrämjande lösningar. Detta är en tradition vi i Sverige skall ta vara på och värna om.



6. Ett enhetligt regelverk är ett viktigt medel för att nå en hög världsomfattande sjösäkerhet.

Sjösäkerhetsreglerna utgör själva kittet i säkerhetsarbetet. Reglernas syfte bör vara att säkerhetsarbetet bland rederier, myndigheter, organisationer och andra berörda aktörer avspeglar samhällets krav på en säker sjöfart. En hög sjösäkerhetsnivå ligger i allas intresse. Just därför är det viktigt att sjösäkerhetsreglerna är formulerade på rätt sätt, är satta på en rimlig nivå och har rimliga övergångsperioder.

Ett regelverk måste i första hand utgöras av övergripande funktionella regler och inte karaktäriseras av föreskrivande detaljreglering. Reglerna bör vara likalydande över hela världen. Med ett enda, generellt regelverk uppstår inga snedvridningar i konkurrensen mellan rederierna. Dessutom undviks oklarheter beträffande när, hur, var och varför olika regler skall tillämpas. Detta underlättar för såväl rederierna som för flaggstaterna, hamnstaterna och klassningssällskapen.

Eftersom sjöfartsnäringens verksamhet till största delen är internationell anser Redareföreningen att det sjösäkerhetshöjande regelverket i första hand skall skapas inom FN:s sjösäkerhetsorgan IMO (International Maritime Organisation) så att reglerna blir globala. Sjösäkerheten inom Europa regleras även genom förordningar och

direktiv inom EU. En europeisk byrå för sjösäkerhet har inrättats.

Målsättningen är att skapa en hög, enhetlig och effektiv sjösäkerhetsnivå inom gemenskapen.

Sveriges Redareförening anser att internationella regler skall prioriteras och hållas på en hög nivå. För att kunna delta i den internationella

regelutvecklingen är det viktigt att vara aktiv i IMO- och EU-arbetet.

Genom sitt kontor i Bryssel har Redareföreningen förstärkt bevakningen av sjösäkerhetsfrågorna även på EU-planet. På detta sätt kan föreningen försäkra sig om att reglerna utformas på bästa sätt så att de höga, svenska ambitionerna återspeglas i det internationella regelverket.





7. Externa kontroller skall fungera som en säkerhetsventil så att undermåliga fartyg gallras ut från marknaden.

Externa inspektioner syftar till att kontrollera att sjösäkerhetsreglerna verkligen följs. Inspektionerna utförs dels av nationella myndigheter och dels av klassningssällskap. En speciell form av inspektion är de s.k. hamnstatskontrollerna. Till skillnad från andra inspektioner utförs de utan förvarning av sjöfartsmyndigheten i det land där fartyget för tillfället befinner sig. Eftersom kontrollerna utförs av oberoende myndigheter är resultaten en utmärkt värdemätare på i vilket skick respektive lands flotta befinner sig. De bästa nationerna finns uppförda på en så kallad vit lista och det finns anledning att nämna att svenska fartyg befinner sig i toppen på denna lista. Redareföreningens ambition är att

Sverige alltid skall ligga så högt som möjligt på den vita listan.

Liksom hamnstatsmyndigheterna skall även klassningssällskapen kontrollera fartygens skick. Brister i detta arbete kan äventyra sjösäkerheten. Ansvaret för missförhållanden gäller även de flaggstater som utan kvalitetssäkrade rutiner upplåter sin flagg till undermåliga fartyg. Det finns tyvärr kryphål för mindre seriösa rederier som till varje pris måste täppas igen. Detta kan ske genom effektivare kontroll, insyn och förbättrad dokumentation. Ett fungerande system för olycks- och incidentrapportering är en viktig del. Analys av händelser – ”lesson to be learned” – är en viktig metod för att

förebygga att fel upprepas.

I förebyggande sjösäkerhetsarbete är det bättre att föregå än att föregås. Egenkontroll bör därför vara ett centralt inslag i ett sjösäkerhetssystem. Med regelbundna egenkontroller hålls fartygen ständigt uppdaterade i förhållande till regelverket. Redareföreningen anser att interna inspektioner är det bästa sättet att uppfylla de internationella sjösäkerhetsreglerna. Därför skall sådana egenkontroller uppmuntras. Kvalitetstonnage och välskötta rederier måste premieras genom minskat antal externa inspektioner.



8. Sjöfartsnäringen skall aktivt delta i forskning och utveckling inom sjösäkerhet.

Forskning är den förenande länken mellan vunnen erfarenhet och nya idéer. Utvecklingen av nya lösningar är enormt viktig för sjösäkerheten, särskilt i ett längre tidsperspektiv. Forskningsområdet är stort och omfattar framför allt teknik, utrustning och beteendevetenskap. Fokus riktas nu alltmer mot den mänskliga faktorn, organisation och systemtänkande. I ett bredare perspektiv finns närbesläktade områden som gör sjösäkerhetsområdet väl

lämpat för tvärvetenskaplig forskning. Sjösäkerheten har att göra med miljö, logistik och samhällsekonomi men också allmänhetens säkerhet. Det gör det lättare att förstå varför sjösäkerhet är så viktig, inte bara för sjöfarten utan också för samhället i övrigt. Den praktiska erfarenheten inom sjöfartsbranschen och närbesläktade områden måste naturligtvis vara en viktig inspirationskälla för sjösäkerhetsforskningen.

Denna forskning inom sjösäkerhet har koncentrerats till Sjöfartshögskolan. Genom att samla alla resurser har Sverige fått ett konkurrenskraftigt kompetenscentrum. Forskningen skall bedrivas i nära samarbete med rederier och berörda organisationer.

Sveriges Redareförening

– en branschorganisation för svensk rederinäring.

Föreningen har nära samarbete med regering och riksdag, departement, Sjöfartsverket och övriga sjöfartsintressenter.

Kompetensområden: näringspolitik, miljö, sjösäkerhet, nautik, IT, logistik och information.

Denna broschyr kan beställas från SRF:s kansli eller via vår hemsida www.sweship.se.

Du kan beställa och ladda ner Sjösäkerhetspolicyn i pdf-format.

Du kan beställa och ladda ner SRF:s Miljöpolicy på samma sätt.

Våra policybrochyrer finns också på engelska.



Sveriges Redareförening

Box 330, 401 25 Göteborg Södra Hamngatan 53

Tel 031-62 95 25 Fax 031-15 23 13

E-post srf@sweship.se Internet www.sweship.se