

De seneste måneder har vi igen hørt om alvorlige ulykker med kollision og grundstødning i farvande ikke så langt fra Danmark. En kollision sydvest for Helgoland mellem bulkcarrieren Polesie og det mindre tørlastskib Verity har været meget omtalt, og det samme gælder grundstødningen af den svenske færge Marco Polo i Sydsverige. Den første ulykke resulterede på tragisk vis i, at ud af Veritys samlede besætning på syv omkom fem, mens to overlevede. Ved den anden ulykke skete der olieudslip, men heldigvis kun materiel skade.

Alle er enige om, at ulykker som de nævnte ikke bør kunne ske, men alligevel sker de. Vi har talt med to erfarne kaptajner og undersøgelseschefen for Den Maritime Havarikommission om, hvorfor ulykkerne sker, og om der kan gøres andet, end der allerede er gjort, for at undgå, at lignende ulykker sker i fremtiden.



Ulykkerne bør ikke kunne ske, men ...

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: IVAR SVANE OG PRIVATFOTO

”Den fornemste opgave på en søvagt er at sørge for, at der ikke sker kollision med andre skibe, eller at skibet ikke støder på grund. Man har ét job, som det hedder med et moderne udtryk. Og det er det job, man skal sørge for, bliver gjort forsvarligt”, siger Sven Thormod Petersen, formand for Lederne Søfart og sejlede og kaptajn gennem en menneskealder.

”De første år, jeg sejlede, holdt vi udkig ved at se ud ad vinduerne. De radarer, vi havde dengang, skulle helst ikke stå tændt hele tiden, og reglen var derfor, at vi holdt skarpt udkig, og kun hvis vi blev i tvivl om noget, tændte vi for radaren. I dag er det omvendt. Man orienterer sig via instrumenterne, og kun hvis man bliver i tvivl om noget, ser man ud ad vinduerne”, fortæller han og fortsætter:

”Under alle omstændigheder har vi skibsførere en vigtig rolle med at sørge for, at der ikke sker ulykker”.

Udkig, ikke Excel-ark

Når det er sagt, har han dog også en opfordring til rederne.

”I dag er officererne på skibene pålagt mange administrative opgaver fra rederernes side. Vi skal udfylde key performance indicator og have styr på alverdens ting. Optællinger og forbrug af stores, opdatering af vedligeholdelsesplaner for skibet, kemikaliedatabase og registrering af arbejdstimer og hviletid. Bestilling af proviant og reservedele, arrangering af besætningsskift og kommunikation med rederi og agenter i havnene. Det kan man let komme bagud med, og så er det fristende at udføre administrativt arbejde og udfylde Excel-ark, når man alligevel bare skal holde vagt. Den går bare ikke. Det er en uskik og en dårlig vane, der kan gøre, at man glemmer det vigtigste. Man skal ikke sende mails til rederen, når man skal sørge for, at der bliver holdt udkig. Man skal koncentrere sig om, at der bliver holdt udkig og ikke lade sig forstyrre af administrative pligter”, påpeger han.

Han har for den sags skyld forståelse for, at rederiet gerne vil kunne se, hvordan det går med skibet, og at der derfor kan være grund til, at der skal indsendes KPI'er. Der skal bare afsættes tid til, at de

ansvarlige kan gøre det. Det skal ikke gøres på søvagten.

I forlængelse heraf understreger han, at rederierne ikke skal acceptere, hvis der angives noget forkert i logbøgerne. At der for eksempel bliver anført, at der har været sat en menig medarbejder til at holde fysisk udkig, hvor reglerne kræver det, mens vedkommende i virkeligheden slet ikke har været på sin plads, men har ligget og sovet.

”Så får vi dobbeltstandarder, hvor alle officielt bakker op om, at der skal holdes forsvarligt udkig, mens virkeligheden er, at det bliver accepteret, at der slækkes på, hvordan det bliver gjort. Vi skal sikre, at der ikke bliver taget let på opgaven med at holde udkig – at ligegyldigheden ikke får lov at tage over. Og det er op til os skibsofficerer, de menige medarbejdere og rederne i fællesskab at sikre, at det sker”, slår han fast.

Der skal også males dæk

Vi har også talt med Niels Bergkvist Hansen, som ligeledes har været kaptajn gennem mange år – og også er med i besty-



Med de instrumenter, skibe er forsynet med i dag, og de udførlige regler om vagt-hold og udkig, der gælder, bør det ikke kunne ske, at skibe fortsat kolliderer. Men det sker. Typisk, når et farvand er tæt trafikeret. Umiddelbart kan man stille sig selv spørgsmålet hvorfor, men måske er søfart til syvende og sidst så kompliceret, at man i virkeligheden bør stille spørgsmålet om, hvorfor ulykker ikke sker oftere, trods de fine instrumenter og de udførlige regler.

”Den fornemste opgave på en søvagt er at sørge for, at der ikke sker kollision med andre skibe, eller at man ikke støder på grund. Man har ét job, som det hedder med et moderne udtryk. Og det er det job, man skal sørge for, bliver gjort forsvarligt.

Sven Thormod Petersen.





Budskabet safety first i forskellige varianter er i dag malet med store bogstaver på mange skibe. Det bør også indebære, at der er en bevidsthed på skibene og i rederierne om, at det har topprioritet, at der holdes ordentligt udvig.

relsen for Lederne Søfart. Han sejler i dag som kaptajn for tankskibsrederiet Torm og supplerer, hvad Sven Thormod Petersen siger om de mange administrative opgaver, officererne bliver pålagt i dag, ved at pege på, at besætningen også pålægges mange vedligeholdelsesarbejder under sejladsen i dag.

”Det kan godt være, at vi er så og så mange besætningsmedlemmer på et skib i dag, og at der derfor bør være nok ombord til, at man altid kan sætte en menig medarbejder til at holde fysisk udvig. Men hvis vi også skal sikre, at der er medarbejdere, der maler så og så mange kvadratmeter af dækket hver dag, så kan hviletidsbestemmelserne betyde, at der ikke er de medarbejdere, der skal være til at holde fysisk udvig”, siger han.

Træthed og kedsomhed

Hviletidsbestemmelserne skal blandt andet sikre, at de søfarende er friske og udhvilede, når de passer deres opgaver, herunder at holde udvig, og derfor er det naturligvis vigtigt, at de bliver overholdt. For Niels Bergkvist Hansen er helt enig med Sven Thormod Petersen i, at den ansvarlige navigatør skal sikre, at der bliver holdt ordentligt udvig, og her kan menneskelige forhold som for eksempel træthed spille ind. Det skal undgås, og derfor er det vigtigt, at alle på vagtholdet er friske og udhvilede.

Noget andet er, at det helt banalt kan være kedeligt og ensformigt at holde vagt. Man sidder der og falder hen, og så griber nogle måske til den underholdning, de fleste har på elektroniske medier som smartphones og tabletter i dag.

”De unge er vant til at være på hele tiden i dag – være med på beatet og altid have deres profiler på de sociale medier opdateret. Derfor er der et stigende pro-

blem med, at ipads og telefoner afleder især unge officerers opmærksomhed”, mener Niels Bergkvist Hansen.

Han understreger, at selv om det godt kan være rimeligt kedeligt at være på vagt, er det typisk på steder, hvor det ikke er kedeligt, at der sker ulykker med kollisioner. Det er trafikerede steder med mange skibe, og derfor er det vigtigt, at man har øjnene på, hvad der sker sådanne steder.

Åben ledelse

En faktor, der også kan spille en rolle ved ulykker, er alkohol. Det er dog ikke Niels Bergkvist Hansens indtryk, at det er et omfattende problem i dag. Det var det måske tidligere, men med de løbende bestemmelser omkring alkohol, der er i dag, og de klare regler om alkohol, man har i de fleste rederier, mener han ikke, at det spiller så stor en rolle længere.

Skal han pege på en sidste ting, han mener, der kan have betydning for, at der bliver holdt ordentligt udvig, og at vagtholdene fungerer ordentligt på et skib, er det ledelseskulturen på skibet. Der skal være rummelighed og en fælles forståelse for, at tingene gøres ordentligt, herunder en forståelse for, hvor vigtig opgaven med vagten og at holde udvig er.

Han mener, at især unge uerfarne navigatører kan have problemer på nogle skibe. De er måske nervøse for at forstyrre kaptajnen, hvis der sker noget uforudset. Det kan være uheldigt, og derfor er det vigtigt, at der er en åben ledelseskultur, og at frygt og nervøsitet ikke kommer i vejen for, at man har en god kommunikation om de ting, der opstår. Det kan være en overset faktor, der spiller en stor rolle for, at opgaven med vagt og udvig altid bliver udført ordentligt.

Hvorfor sker der ikke flere ulykker?

”Det spørgsmål, vi skal stille, er måske snarere, hvorfor der ikke sker flere ulykker, end hvorfor der sker de ulykker, der sker”, siger Øssur Jarleivson Hilduberg, der er undersøgelseschef for Den Maritime Havarikommission. Det betyder, at han er med til at udarbejde rapporter over, hvorfor der sker ulykker, når et dansk skib er involveret, eller ulykken sker i danske farvande, og Danmark altså er kyststat, som det hedder.

Når han og hans kolleger går i gang med en undersøgelse, er det første, de gør, at prøve at finde ud af, hvordan dagligdagen normalt forløber på de involverede skibe.

”Det første, vi kortlægger, er ikke ulykkens forløb. Det er, hvordan man normalt arbejder på skibene. Vi kortlægger en normal drift. Det gør vi ved at tale med dem fra skibene (forudsat at hele besætningen ikke er omkommet). Eller med nogen, der tidligere har arbejdet på skibene. Eller med andre fra lignende skibe. I de fleste tilfælde viser det sig, at der er meget lille forskel på den måde, man gør tingene på normalt, og den måde, man gjorde tingene på, da ulykken skete. Det fortæller os, at problemet ikke er, hvorfor det skete, men hvorfor det ikke hele tiden sker. Det er det gode spørgsmål”, fortsætter Øssur Jarleivson Hilduberg.

Faktorerne er der altid

Han uddyber ved at pege på, at de faktorer, der var grunden til ulykken, normalt er tilstede, men at de ikke altid interagerer på en måde, som får en ulykke til at ske. På et givent skib kan farvandene normalt være svære at overskue, besætningen har normalt travlt, brovagtalarmer er normalt slået fra, der er normalt et al-

koholforbrug ombord og så videre. Det er normale betingelser som besætningen arbejder under, men besætningen kan som regel håndtere det. På ulykkesdagen interagerer faktorerne på en ny måde. Og så sker ulykken.

”Så er det almindeligt, at man prøver at finde ud af, hvem der har skylden. Det, der var normal adfærd i går, kalder vi en menneskelig fejl i dag. Det ligger i vores natur. Vi vil gerne have, at vi har kontrol over tingene. Og kontrollen bliver genoprettet, hvis vi kan give nogen skylden. Men sandheden er måske, at vi ikke har kontrol over alting altid. Der sker ulykker, og det kommer vi nok aldrig uden om”, mener Øssur Jarleivson Hilduberg.

Svært at sammenligne

På spørgsmålet om, om der sker flere ulykker i dag end tidligere, svarer han, at det er svært at sige.

”Vi har ikke særlig pålidelige statistikker til, at vi kan udtale os. Det statistiske materiale er ikke godt nok. Vi kan ikke sige, hvordan det er på verdensplan, og for den sags skyld heller ikke, om der er flere ulykker på danskflagede skibe i

forhold til andre. Helt banalt er det svært at tælle. Hvis et skib snitter et andet skib i en havn – er det så en ulykke? Og hvis en færge sejler ind i en mole – er det så en grundstødning eller en kontaktskade? Måden, vi taler om hændelser på, gør det svært at tælle. Spørgsmålet er også, hvad vi skal bruge det til. For at se om vi gør det bedre eller dårligere? Jeg ved ikke, om det er vigtigt. Statistik er en dårlig måde at måle sikkerhed på, mener jeg. Antallet af ulykker er ikke en god indikation for, hvordan det går. Det er vigtigere med en kvalitativ markør, som når vi går ombord på skibene og snakker med mennesker om, hvad der er sikkert. Det er en god markør”, uddyber han.

Han fremhæver også, at søfart ikke er det samme i dag som for femten år siden eller længere tilbage. Derfor er det svært at udføre statistiske sammenligninger, fordi vi i et historisk perspektiv kommer til at sammenligne æbler og pærer.

En anden ting er, at skibsfart er mange ting, der i virkeligheden ikke har ret meget til fælles. Specialiseringen inden for det spektrum, vi kalder skibsfart, er meget stor, og vilkårene på de forskellige skibs-

typer er langt fra ens. Skibe sejles forskelligt afhængigt af, om det er containerskibe, tankskibe, bulkcarriers, fiskeskibe eller andet. Selv om du er uddannet skibsfører, kan du ikke nødvendigvis sejle på et hvilket som helst skib. I praksis giver grunduddannelsen dig langt hen ad vejen kun mulighed for at sejle på de skibstyper, du har været aspirant på. Du kan skifte fra et tankskibsrederi til et andet, og hvis du ikke er så langt henne i din karriere og for eksempel sejler som 2. styrmand med nogen over dig, kan du skifte, men ikke hvis du sejler som overstyrmand.

”

Det spørgsmål, vi skal stille, er måske snarere, hvorfor der ikke sker flere ulykker, end hvorfor der sker de ulykker, der sker.”

Øssur Jarleivson Hilduberg



Mange steder bruges der i dag mange ressourcer på at vedligeholde skibene under sejladsen. Det kan der være gode grunde til, men arbejdspressen kan være en af de faktorer der i samspil med andre faktorer, spiller ind, når der sker ulykker.

”Hvis man ønsker, at man skal bruge al sin tid på broen på at holde udkig, hvorfor er der så al det andet? Du må i princippet ikke lave administrativt arbejde på vagt, men hvorfor er der så en computer og en printer på broen?”

Øssur Jarleivson Hilduberg

”

Søfart er komplekst, og det er imponerende, som søfolk forstår at håndtere mange ting i dagligdagen. Distractioner, utilstrækkelig uddannelse i at bruge udstyret ombord på skibene og en udkigspraksis, der ikke er stringent, kan være tre grunde til, at der alligevel sker ulykker.



Ord betyder noget

Udkigstjenesten er også forskellig fra skibstype til skibstype. At holde udkig kan betyde mange forskellige ting.

"Hvad vil det sige at holde udkig?", spørger Øssur Jarleivson Hilduberg og svarer selv:

"Hvis vi tager udgangspunkt i reglerne, skal vi holde behørigt udkig, men hvordan ved vi, om udkig er behørig? Den er i princippet kun behørig i det omfang, du ikke sejler ind i noget eller nogen".

Hans pointe er, at det er meget vigtigt, hvordan vi bruger ordene.

"Når der sker ulykker, er det meget let at stille spørgsmål om, hvorvidt de involverede var kompetente, eller hvorfor de ikke gjorde, hvad de skulle eller lignende spørgsmål. Men måske skal man hellere stille spørgsmål som, hvordan introduktionen var for de pågældende. Det kan være, man er påmønstret et containerskib i Hong Kong og er blevet præsenteret for en type elektroniske søkort, man aldrig har set før. Arbejdspresset kan have haft betydning. Det er ret normalt – mere normalt på nogle skibstyper end andre. Hvor var toilettet henne, og hvad gjorde man, hvis man skulle på toilettet. Ringede man efter en anden, eller hvad? Nogle steder kigger man rigtig godt på radaren og ud ad vinduet og skynder sig så. Andre steder tisser man i en kop. Hvorfor var brovagtalarmen slået fra? Var det nødvendigt, fordi den distraherede hele tiden. Hvorfor var der alkohol ombord på skibet? Og så videre. Når vi begynder at stille sådanne spørgsmål, så ser vi, at det har meget lidt med den enkelte at gøre, at der sker ulykker. Det er de omgivelser, de bliver tilbudt, der er afgørende", siger han og tilføjer:

"Selvfølgelig er der marginale tilfælde, hvor det helt klart spiller en rolle, hvordan den enkelte har reageret, men det er eks-

tre tilfælde, der ikke betyder så meget i den store sammenhæng. Vi har haft situationer, hvor folk har drukket sig fulde og er gået i seng, så skibet er sejlet ubemandet videre, men det er undtagelser. Marginaltilfælde må ikke blive et problem, som vi vurderer alle andre ulykker ud fra. Vi skal ikke tale om generelle ulykker ud fra et enkelt tilfælde. Vi skal se på, om de betingelser, som de søfarende bliver tilbudt at arbejde med, er gode nok".

Alt er flimrende

"Jeg ville være forsigtig med at påkalde, at de søfarendes moral gør en forskel. Der er jo ingen søfarende, der er ligeglade med, om de sejler ind i nogen eller støder på grund. Det er almindelige mennesker, der går på arbejde og prøver at gøre deres bedste", understreger han.

"Der er noget galt med de mennesker. Sad de og snorksov, er der dem, der spørger, når der er sket en ulykke. Vi siger: Gad vide, hvad der spillede ind, når vi går i gang med at undersøge årsagerne til en ulykke. Hvordan kunne det ske, spørger mange forfærdet, men jo mere vanvittigt, det lyder, jo mere nysgerrige bliver vi. Umiddelbart kan det være svært at forstå, hvorfor en ulykke sker, men går man dybt ned i detaljerne, dukker forklaringen som regel op", fortæller han.

Han rammer en pæl igennem den udbredte opfattelse, at alt normalt er velfungerende. Han mener tværtimod, at alt er flimrende.

"Søfolk skal håndtere mange ting i dagligdagen, og det er de utroligt dygtige til. De er forbløffende gode til at tilpasse sig omstændigheder, der skifter hele tiden og vurdere, hvornår de gør hvad. De jonglerer problemerne og håndterer kaos", siger han.

Tre ting

Han kan godt pege på tre ting, man kan gøre for at forhindre ulykker:

Fjerne distraktioner fra dem, der holder udkig, uddanne dem, der skal bruge det forskellige udstyr på skibene bedre i, hvordan de gør det, og sikre en stringent udkigspraksis.

Men han ved godt, at det ikke kommer til at ske.

For at tage det med distraktioner som eksempel, så skelner han ikke imellem, om distraktioner er gode eller dårlige. Der er alle mulige distraktioner lige fra mobiltelefoner til administrativt arbejde og udstyr, som ikke virker, og de er alle sammen et problem.

Når han og hans kolleger undersøger ulykker, undersøger de broen på skibene som arbejdsplads, både når det gælder udstyr og adfærd. Det, de ofte ser, at broen ikke bare er et sted, hvorfra man styrer skibet. Der kan være en kontorplads, en sofa og stå 15 kaffekopper. Det viser, at broen foruden at være bro også er et hvilested, en kontorplads, et samlingssted, et socialt opholdsrum, ja, mange ting.

"Hvis man ønsker, at man skal bruge al sin tid på broen på at holde udkig, hvorfor er der så alt det andet? Du må i princippet ikke lave administrativt arbejde på vagt, men hvorfor er der så en computer og en printer på broen?", spørger han og slår fast, at når der er alt det på broen, er det svært at gøre broen til et sterilt område, hvorfra man ikke laver andet end at holde udkig.

Et kaos til søs

"At sejle skibe i snævre farvande med meget trafik er komplekst – et kaos. Man prøver at skabe orden for eksempel ved hjælp af trafikseparation som en vej til at gøre tingene lineært, men i andre områder er trafikmønstrene meget komplicerede og det kan skabe problemer", mener Øssur Jarleivson Hilduberg.

Vi skal ikke bare acceptere niveauet af ulykker, for selvfølgelig skal alle gøre, hvad de kan for at undgå ulykker, men hvis vi helt skal undgå f.eks. kollisioner, kræver det, at besætningen får bedre omstændigheder at arbejde under, herunder bedre indretning af skibets bro, bedre træning i anvendelse af udstyr, bedre tilrettelæggelse af vagthold, færre fritids- og arbejdsrelaterede distraktioner – problemer som kontinuerligt bliver påpeget, men det er tvivlsomt, om der nogensinde vil blive rettet op på dem. ■



Når undersøgelseschef for Den Maritime Havarikommission, Øssur Jarleivson Hilduberg, og hans kolleger går i gang med at undersøge årsagerne til en ulykke, stiller de sig spørgsmålet: Gad vide, hvad der spillede ind?