

DEBATT

Sjøfart Sikkerhet

Innfører tvilsom praksis

► Norske sjøoffiserer skal få dokumentasjon av kompetanse de ikke har. Internasjonale sikkerhetskrav erstattes med en ordning Sjøfartsdirektoratet selv viser at ikke virker.

Sjøfartsdirektoratet har funnet, og velger å tillate bruk av, smutthull i internasjonalt regelverk for å omgå tilpasning til nye sertifikatkrav for sjøoffiserer. De legger nå opp til en praksis hvor det skal produseres papirer som dokumenterer kompetanse til norske sjøoffiserer uten at de innehar den kompetansen papirene skal reflektere.

I 2010 ble den internasjonale konvensjonen som legger premissene for sertifikatutdanningen for sjøoffiserer, endret. En rekke nye kompetansekrav ble lagt til. I praksis innebærer de at sjøoffiserer må dokumentere at de oppfyller de nye kompetansekravene for å ha gyldig sertifikat etter 31. desember 2016. Den nye konvensjonen inkluderer blant annet problemstillinger relatert til samhandling mellom mennesker, og økt forståelse av menneskelige faktorer.

Kontramelding

Sjøfartsdirektoratet tok tak i dette og innførte i mars 2013 krav om kurs i Bridge Resource Management (BRM) og Engine Resource Management (ERM), som dekker de nye, internasjonale kravene for de som har behov for å fornye sertifikatene sine. Fredag 31. oktober i år kom det imidlertid kontramelding fra Sjøfartsdirektoratet; som et alternativ til kurs kan vurdering av kompetanse skje ombord på skip.

I praksis innebærer dette en omgåelse av et kompetansekrav som faktisk eksisterer. Dette er relatert til den kanskje største utfordringen innen skipsfart: manglende evne til å redusere antall skipsulykker. Internasjonal forskning viser at behovet for denne typen kompetanse er større hos sjøoffiserer i handelsflåten enn den er hos både piloter i fly og offiserer i marinen.

Virket ikke

I 2000 kom ISM-koden (International Safety Management Code), som påla rederier og skip over en viss størrelse å innføre kvalitetsstyringssystemer. Bakgrunnen var en rekke skipsu-

lykker på 1980- og 1990-tallet hvor årsaken ble identifisert som menneskelige feil. Man hadde forventninger om at de nye kvalitetssystemene skulle redusere antall skipsulykker.

Statistikk fra Sjøfartsdirektoratet fra perioden 2000 til 2010 viser imidlertid at antall skipsulykker ikke er redusert. De har en flat eller stigende utvikling. Internasjonal statistikk bekrefter denne trenden. Det som derimot har gått ned er person- og arbeidsulykker.

Når vi studerer forskjellen mellom disse ulykkene, finner vi en grunnleggende forskjell: Person- og arbeidsulykker har som regel en klar årsak og en klar virkning. Dermed er de enkle å forebygge. Bruker man hjelm, unngår man hodeskader. Bruker man vernebriller, unngår man øyeskader. Sikker man seg ved arbeid i høyden, faller man ikke ned.

Sammensatte årsaker

Årsakssammenhengen i skipsulykker er imidlertid mye mer sammensatte, med flere faktorer som virker inn på en gang. En hensiktsmessig tilnærming forutsetter innsikt i fagområder som ledelse, kommunikasjon, kultur og teamarbeid. Det er nettopp disse temaene som utgjør kjernen i de nye kompetansekravene i den internasjonale konvensjonen.

Ulykkesstatistikk viser at ISM-koden ikke virker slik som forutsatt. Ironisk nok er det akkurat på dette området Sjøfartsdirektoratet har funnet smutthullet som gjør det mulig for norske sjøoffiserer å la være å ta i nødvendig etterutdanning. Ifølge den internasjonale opplæringskonvensjonen kan de nye kompetansekravene, som et alternativ til kurs, opparbeides gjennom relevant yrkeserfaring. Sjøfartsdirektoratet har definert dette som seks måneders fartstid på et skip som har implementert kvalitetsstyringssystem i henhold til ISM-koden. Med andre ord kan BRM- og ERM-kurs erstattes med noe som Sjøfartsdirektoratet gjennom sin egen statistikk har dokumentert at ikke fungerer.

Endringene fra Sjøfartsdirektoratet blir enda mer problematisk når man ser hvordan kompetansen skal vurderes. Planen er å bruke assessorer (medsittere/bedømmere) som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Svakheten med dette er at godkjenning som assessor ikke betinger kompetanse på de fagområdene som er relevante i BRM og ERM. Disse fagområdene ligger langt utenfor sjøoffiserers kjernekompetanse, og praktisk erfaring alene gir ikke den nødvendige kompetansen.

Det internasjonale regelverket definerer hvordan kompetansen skal vurderes. Sjøoffiserene skal demonstrere kompetanse gjennom handling. Et besøk ombord av en assessor er ikke tilstrekkelig til å vurdere dette, med mindre assessoren er om bord over en lengre periode.

Flere kurssentre (som har investert for å tilby opplæring i henhold til de nye, internasjonale kravene til kompetanse; red. anm.) har gjennom simulering forutsetninger for å provosere fram situasjoner som egner seg både til opplæring og vurdering av kompetanse. De benytter spesialister innenfor de ulike fagområdene for å gi sjøoffiserene nødvendig faglig påfyll. Trening på handling gjøres igjennom simulatorøvelser og observasjon, etterfulgt av debrifing. Samlet bidrar slike kursopplegg til å stimulere læringsprosessen på en slik måte at kravet til læringsutbytte blir oppfylt.

Minner om Filipinene

Sjøfartsdirektoratet lanserer på sin side et opplegg som feiler på alle punkter: Sjøoffiserene blir kvalifiserte gjennom fartstid som ikke er egnet til å gi den aktuelle kompetansen. De benytter assessorer man ikke kan garantere at har tilstrekkelig kompetanse på de områdene som skal vurderes. Og vurderingen i seg selv er ikke egnet til formålet.

Dette minner om ordninger fra land Norge ikke ønsker å sammenligne seg med. Sjøfartsdirektoratet er i disse dager involvert i å heve kvaliteten på opplæring på Filipinene, hvor det har vært et utbredt fenomen at sjøoffiserer ikke er i besittelse av den kompetansen papirene og sertifikatene gir inntrykk av. Da er det et paradoks at man nå innfører en praksis i Norge som helt åpenbart vil produsere papirer til norske sjøoffiserer uten at disse er i besittelse av den kompetansen som papirene skal dokumentere.

(Leif Kåre Johannessen er forretningsutvikler i Simsea AS i Haugesund, som tilbyr sikkerhetsopplæring i tråd med internasjonale krav i skipsfarten. Red. anm.)

LEIV KÅRE JOHANNESSEN

Forretningsutvikler i Simsea, tidl. sjøoffiser, høyskolelektor, Høgskolen i Ålesund



«Det er et paradoks at man nå innfører en praksis i Norge som helt åpenbart vil produsere papirer til norske sjøoffiserer uten at disse er i besittelse av den kompetansen som papirene skal dokumentere», skriver Leif Kåre Johannessen.

Borge-saken

Akademikere må respektere grunnleggende prinsipper

Benn Folkvord, professor ved Handelshøgskolen UiS, karakteriserer som et hovedproblem at Hans Borge har «brutt en av de mest fundamentale regler: Han har vært uenig med flertallet» (Aftenbladet 1.12.14). Nei, dette er ingen «fundamental» regel innen academia. Problemet er at Borge som fagperson opptrer i strid med grunnleggende krav til akademisk virksomhet.

Ikke forskningsmessig grunnlag

Det vi har kritisert Borge for, er at han i kraft av sin rolle som professor og instituttleder omtaler årsakene til klimaendringene på en måte det ikke er forskningsmessig dekning for. I Aftenbladet 19. november uttrykker han klart at dette ikke bare er hans private mening, men et «vitenskapelig standpunkt»: «Mitt vitenskapelige standpunkt bygger på at det ikke finnes noen troverdige observasjoner mellom menneskelig aktivitet og unaturlige klimatiske variasjoner.»

Vi går ut fra at Folkvord som professor må være enig i at et høyt faglig nivå og faglig etterrettelighet er grunnleggende verdier i academia. Det undrer oss derfor at han forsvarer at Borge opptrer slik han gjør. Vi anser det som misbruk av akademisk frihet, og tilknytning til academia, når Borge feilinformerer i et eksistensielt viktig spørsmål i samfunnsdebatten. Når det fra et akademisk ståsted fremsettes påstander som strider mot rådende syn, bør de som fremmer disse kunne vise i detalj hvordan de kommer frem til sine svar.

I strid med grunnleggende krav

Vi mener at det ikke er urimelig å hevde at professorer ved norske universiteter burde forholde seg til universitets- og høyskoleloven der det fremheves at universitetene har et ansvar for å sikre at forskning holder «et høyt faglig nivå» og at den utøves i «overensstemmelse med anerkjente vitenskapelige, kunstfaglige, pedagogiske og etiske prinsipper». Både forskning, forskningsformidling og forskeres deltakelse i samfunnsdebatten må bygge på dette. Med sin feilinformasjon om menneskeskapte klimaendringer opptrer Borge som professor og instituttleder i strid med grunnleggende krav og hevdvunne prinsipper for akademisk virksomhet.

GUNNAR KVÅLE

Professor emeritus, Universitetet i Bergen

PETER M. HAUGAN

Professor, Geofysisk institutt, Universitetet i Bergen

Kort og godt!

Korte innlegg, rett på sak kommer lettere i avisa – og blir mer lest

Send til: debatt@aftenbladet.no

Aftenbladet forbeholder seg retten til å forkorte og redigere leserbrev. De blir redigert etter Vær Varsom-plakatens regler om saklighet og anstendig form og kan bli publisert i alle Aftenbladets mediekanaler. Skriv kort. E-post: debatt@aftenbladet.no
Postadresse: Aftenbladets debattside, postboks 229, 4001 Stavanger.

Debattinnlegg

sendes til debatt@aftenbladet.no
Kommentar: inntil 5000 tegn. Legg ved portrettfoto.
Hovedinnlegg: ca. 3500 tegn.

Underinnlegg: ca. 1700 tegn.
Kortinnlegg: 700-1100 tegn.
Alle lengder er inkludert ordmellomrom.

Kronikk

sendes til kronikk@aftenbladet.no
Lengde inntil 5500 tegn inkl. ordmellomrom.
Foto av forfatter legges ved.