

Udvikling af Nearmiss ved Maersk Supply Service

Ligger værdien i antallet eller i indholdet af Nearmiss-rapporter? Maersk Supply Service har ændret rapporteringen af nearmiss i et forsøg på at øge nytteværdien af dem.

I 2009 fik Maersk Supply Service 1492 nearmiss rapporter, hvilket fik rederiet til at overveje, hvordan de kunne øge kvaliteten og ikke kvantiteten af rapporterne. Ben Hammond fra Maersk Supply Service drøfter den planlagte Safety Observation card-ordning med Seahealth.

Rapporterne er inddelt i fire kategorier:

1. positive aktioner
2. usikre forhold
3. risikobegivenheder
4. near misses

Faktiske near miss tilfælde vil fortsat blive indberettet med en høj grad af detaljer, som i det nuværende system. Risikobegivenheder og usikre forhold er ofte meget specifikke for det enkelte skib og besætningen om bord. Fra et rederiperspektiv er der derfor ikke meget viden at dele.

I øjeblikket har rederikontoret pligt til at kommentere disse rapporter, men mange gange er det tvivlsomt, om det giver værdi for skibene, da de generelt har gennemført forebyggende aktioner, ofte før selve rapporten er fremlagt.



Hurtigt og nemt om bord

Ben Hammond forklarer:

– De fleste risikobegivenheder og usikre forhold kan behandles hurtigt og nemt om bord. Vi ønsker at sætte skibene i stand til at identificere og korrigere sikkerhedsproblemer med et minimum af indblanding fra rederiet. Hvis de har brug for input fra landsiden, kan de anmode om det fra sag til sag. Det sikrer, at indsatsen fokuseres på konkrete handlinger i stedet for papirarbejde på både skib og kontor. Virksomheden kan derefter fokusere på de begivenheder, der er værdifulde set fra et rederiperspektiv, altså near miss hændelser med potentiale til at være meget farlige.

Det nye system er nemt at bruge via afkrydsningsfelter. Det kan derefter straks behandles af arbejds holdet og senere skibets sikkerhedsudvalg, hvis det er nødvendigt. Begivenhederne bliver kategoriseret, så der kan udarbejdes en statistik for hvert fartøj. Samtidig får besætningerne ejerskab til informationerne og kan sætte dem ind i konkrete sammenhænge.

Det er ofte svært for skibsejeren at lære af begivenheder, hvis beskrivelserne ikke er meget detaljerede, og skal de være det, skal der anvendes mange ressourcer til at rapportere.

Positive udsigter

- Det er klart, at der udvises positiv adfærd og begås positive handlinger om bord på vores skibe hver dag. Derfor er det vigtigt, at vi også begynder en formel registrering og overvågning af disse aspekter. – Hele ideen med systemet er at tilskynde til proaktive observationer og tiltag, før en hændelse indtræffer. At bemyndige hver enkelt til at forbedre sit arbejdsmiljø og støtte dette både på skibet og fra rederiet er den bedste måde at forhindre, at folk kommer til skade på arbejdspladsen, konkluderer Ben Hammond.

Bo Jakobsen 2010