

Notat

Internasjonalisering og transportsikkerhet: Oppsummering av workshop med industrien

SAKSBEHANDLER / FORFATTER

Tor Erik Evjemo, Hanne Seter, Petter Almklov, Gunnar Lamvik, Ragnar Rosness,
Gudveig Gjøsund, Kristine V. Størkersen

BEHANDLING

UTTALELSE

ORIENTERING

ETTER AVTALE

GÅR TIL

Prosjektets hjemmeside

PROSJEKTNR / SAK NR
102009287

DATO
2017-12-06

GRADERING
Åpen

1 Bakgrunn

Dette notatet dokumenterer arbeidspakke WP5 i prosjektet "Internasjonalisering og transportsikkerhet" (engelsk tittel: "Managing transport safety in the context of global competition"). Prosjektet er finansiert av Norges forskningsråd gjennom programmet "Transport 2025" og utføres av SINTEF og NTNU Samfunnsforskning AS. Prosjektet søker svar på den overordnede problemstillingen: *Hvordan kan selskap og tilsynsmyndigheter samarbeide for å skape gode rammebetingelser for transportsikkerhet under sterk internasjonal konkurranse?*

Formålet med WP5 "Arenaer for læring" var å engasjere sentrale interessenter i jakten på gode løsninger, og å legge til rette for kunnskapsdeling og læring mellom ulike interessenter. Det siste kan eksempelvis dreie om læring mellom operatører og tilsynsmyndigheter, eller om læring mellom ulike transportgrener.

Vi fant det hensiktsmessig å kombinere sektorvise workshops og en workshop på tvers av transportgrenene i én samling, slik at deltakerne kunne få med seg begge typer diskusjoner ved å delta i løpet av én dag. Samlingen var derfor organisert i fire hoveddeler:

1. Introduksjon til temaet, med smakebiter fra de foreløpige prosjektrésultatene
2. Utfordringer knyttet til globalisering i hver av de fire transportgrenene
3. Temadiskusjoner på tvers av transportgrenene:
 - a. Myndighetenes handlingsrom for nasjonal tilpasning
 - b. Organisatorisk oppsplitting og bruddflater
 - c. "Beyond Compliance" og "Trygg Trailer" – kunder som pådrivere for transportsikkerhet

- d. "Race to the bottom?" – kan globalisering og økt konkurranse føre til så dårlige arbeidsbetingelser at sikkerheten er truet?
4. Sektorvis diskusjoner med oppsummering i plenum: Hva kan min sektor lære av de andre sektorene?

Presentasjonsmaterialet som ble brukt, er vedlagt notatet.

2 Sektorvis presentasjon og diskusjon omkring muligheter og begrensninger

Prosjektleder presenterer prosjektet herunder problemstillinger samt eksempler på funn fra sektorene. Sektoransvarlige redegjør deretter nærmere for spesifikke empiriske funn knyttet til hver transportgren som grunnlag for diskusjoner i plenum.

2.1 Diskusjon veg

Vegtransport, herunder lastebilnæringen, skiller seg ut ved at det er vanskelig å vite hvor aktørene befinner seg til enhver tid, noe som innebærer at myndighetenes handlingsrom begrenses. Det poengteres at man på en måte kan kjøre ukontrollert over grensene i dag - det er noe bevegelig over hele vegsektoren. Vegtransporten er ifølge Vegvesenet utsatt for aktører som til tider jukser og manipulerer i større grad enn andre, mange aktører unndrar seg kontroll, opererer med ulovlige kontrakter, utstrakt sosial dumping og er dermed vanskelig å kartlegge - noe som ifølge Vegvesenet gjør det utfordrende å føre kontroll med aktørene med utgangspunkt i dagens system. Dette støttes av lastebileierne som poengterer at omgåelse av regelverk er et problem, videre at kreativiteten er stor for å få til dette. Det poengteres videre at den manglende lokalkunnskapen hos utlendinger nok vil bremse utviklingen, men på sikt vil utenlandske operatører også tilegne seg lokal kunnskap og dermed gi hardere konkurranse. Videre ble det diskutert hvorvidt det er mulig å holde oversikt over kabotasjekjøring - både Statens Vegvesen (SVV) og Lastebileierforbundet kommenterte som nevnt ovenfor at det er en del useriøse aktører på veien. Det ble også kommentert at Tyskland har et registreringssystem. Fra luftfartsaktørene spørres det om i hvilken grad man har anledning til transparentfølging av aktørene, i luftfarten har man for eksempel anledning til å logge inn og følge bevegelser over internett. I denne sammenheng anses Datatilsynet som en barriere - imidlertid, det at man ikke kan spore kjøretøy virker hemmende på både regulering og forskning. Fra luftfarten poengteres det igjen at hvem som helst kan følge hvert enkelt fly, noe man muligens kan benytte i en dialog med Datatilsynet for om mulig få til en tilsvarende ordning innenfor vegtransport.

2.2 Diskusjon jernbane

De viktigste utfordringene i dag er Jernbanereformen og konkurranseutsetting. Konkurranseutsetting av sektoren vil kunne føre til at man får flere aktører. Man må også tilpasse europeisk regelverk. Dette er øvelser som vil være utfordrende. Med tanke på systemene som er i jernbanen, kommer en god del fra EU-lovgivningen. Når for eksempel utenlandske tog kommer til Norge, så må de bestille en rute på infrastrukturen i Norge (Ref. Bane Nord). Med tanke på ønsket om mer gods over på bane og sjø diskuteres det i hvilken grad dette vil kunne øke sikkerheten – her poengteres det at det er ikke gitt at dette gjelder for absolutt alle strekninger, men på noen strekninger ville det vært bra å få mer gods over på bane – Trondheim-Oslo for eksempel. Samtidig påpekes det at det vil kunne være et begrenset potensial generelt sett å overføre gods til sjø og bane - transportformene har funnet sine nisjer, og det blir da vanskelig å bytte modus. Det blir poengtert at det dukker opp mer kombinasjonstransporter, og da vil transportører sende gods via bane/båt og så ha egne lastebiler som distribuerer godset. Dette kan potensielt øke mulighetene for kabotasje. Når det gjelder språk innenfor jernbane, vil det sannsynligvis bli mer bruk av engelsk. Norsk språk og særegenheter ved infrastruktur er barrierer mot internasjonalisering. I luftfart er engelsk språk standard allerede, mens man innenfor skipsfart ønsker

engelsk i større grad i og med at norsk språk over radioen ikke alltid betyr klar kommunikasjon. Som oppsummering av diskusjonen innenfor jernbane blir det viktig å huske at fremtidens utfordringer kan se annerledes ut enn dagens. Det som er sikkert er at man vil oppleve flere utenlandske aktører og interessenter i Norge, herunder kinesiske.

2.3 Diskusjon luftfart

Det er viktig å huske at luftfart på nasjonalt nivå er del av et globalt maktspill. Det finnes kun to produsenter av fly internasjonalt, Boeing og Airbus, hvor for eksempel selskap som Emirates kjøper fly i stort antall med betydelige kundefordeler/rabatter – noe europeiske selskap ikke kan sammenligne seg med. Emirates i denne sammenheng er også betydelig statlig subsidiert, og for Norden sin del opplever man å være en liten brikke i et større økonomisk spill med tanke på trafikkrettigheter og EUs ønske om å selge Airbus' fly til for eksempel Emirates på bekostning av Boeing. Videre har det etter dereguleringen i luftfarten generelt vært lite ansettelse - de som er ansatt har mye erfaring. Det poengteres at det er mangel på piloter i Asia, mens man i Europa ser at piloter må ty til å kjøpe seg flytimer (pay to fly). Når det gjelder ulykkesstatistikk, ser man at "loss of control" hendelser og ulykker øker, altså en form for endret "ulykkestype". Automatiseringen i luftfarten er formidabel – noe som sees på som positivt for sikkerheten. Den teknologiske utviklingen vil muligens stoppe opp – imidlertid ser man med bekymring på manglende erfaring hos tilgjengelige piloter fremover og man frykter en økning i antall ulykker av den grunn.

2.4 Diskusjon skipsfart

Skipsfarten er den av transportsektorene som har mest erfaring med globalisering. Diskusjonen dreide seg hovedsakelig om at utenlandske skip i norsk territorialfarvann i prinsippet er underlagt norsk kontroll – men dette gjelder bare i forhold til internasjonale minstekrav. Nærmere bestemt har Sjøfartsdirektoratet formelt tilgang til å regulere, men bare på grunnleggende ting.

3 Hvem er transportaktørene: En gjennomgang av ARKTRANS modellen

ARKTRANS –modellen gjennomgås i detalj i plenum. Modellen er en generisk oversikt over aktører og roller innen transportsektoren. I etterkant av presentasjonen stilles det spørsmål om i hvilken grad modellen tar høyde for hvordan man organiserer seg med tanke på kontroll av transportsystemet. Det hevdes at vi i dag mangler en tydelig retning når det gjelder ansvarliggjøring av de øverste leddene i kjeden (dvs. transportbruker, transporttjenesteforvalter). Følgende påstand fremsettes: I dag er 90 prosent av kontrollen innen veitrafikk rettet mot den som utfører transporten, og de siste 10 prosent på firmakontroll. Det blir videre poengtert at innen en anbudsprosess har man mulighet til å stille krav til de andre aktørene i transportkjeden. Et av innspillene fra luftfart går på at det er dette som skjer innen luftambulansetjeneste nå. Generelt og med utgangspunkt i ARKTRANS-modellen blir det avslutningsvis pekt på hvordan ansvar og behov flyttes, nærmere bestemt top-down, eller via bottom-up prosesser.

4 Temadiskusjoner

Diskusjonene tar utgangspunkt i presentasjoner knyttet til de tematiserte overskriftene nedenfor.

4.1 Tilsynsmyndighetenes handlingsrom for nasjonale tilpasninger

Når det gjelder sjøfart, tenker tilsynsmyndighetene på å involvere flere aktører gjennom at kjøpere av transporttjenester tar større ansvar, Vegdirektoratet, og fylkene i forbindelse med ferger. Tidligere var pris eneste kriterium i disse anbudskontraktene, utover at det skulle være et godkjent fartøy. Men det er ikke alle kunder som har makt til å påvirke sikkerheten, f.eks. enkeltpassasjerer som reiser én tur. Fra

luftfart kommer det innspill på at staten også er kunde – statsansatte flyr og staten er en stor kunde innen luftfart. Det kommenteres og stilles spørsmål med tanke på statens rolle som innkjøper av transporttjenester – er det rart hvis man som tilsynsmyndighet har lavere krav enn som innkjøper? Som en kommentar til dette mener man fra luftfartens side at staten har en mulighet til å sette krav. Fra veisektoren kommenteres det at man har jobbet med Trygg Trailer – i den forbindelse ser man at en større aktør stiller omfattende sikkerhetskrav i sine kontrakter. Fra sjøfarten er det registrert et ønske fra rederiene om at fylkeskommunene skal kreve mer sikkerhet i anbudene.

4.2 Organisatorisk oppsplitting og bruddflater

Dette handler om hvordan fenomenet oppsplitting av organisasjoner arter seg innenfor de ulike sektorene – videre hvorvidt det kan ha konsekvenser for sikkerheten. Det er utfordrende å dokumentere effekter mht. sikkerhet. I luftfarten sitter man med en følelse av at det går ut over sikkerheten gitt behovet for god dialog mellom partene i arbeidslivet. Man ser mer og mer oppsplitting hvor selskap skal ut og konkurrere på åpne marked. Målet virker å være å alltid levere billige flybilletter, og det må tas ut en eller annen plass - anbudsregimer har oppstått og man har da fått enda mer fragmentering. Ingen vil ta på seg visse oppdrag fordi det ikke er lønnsomt. Dette går også på bestillerkompetanse. Man konkurrerer kun på pris – ref. plasstjenester ved Bodø Lufthavn. I Avinor har man opplevd en organisatorisk oppsplitting som minner til forveksling om utviklingen innen jernbanen. Stikkord: Oppsplitting av selskap og utskilling av tjenester (f.eks. Avinor Flysikring AS). Eksempel som trekkes frem er økt pensjonsalder til 70 år, ref. forsvaret som hadde 60 år. Fra jernbane kommenteres det at Avinor eksemplet ovenfor "like gjerne kunne vært NSB". Terskelen heves for hva som er bra jobb eller ikke ved Outsourcing. Når man kjøper en tjeneste må vi ta for gitt at den er godkjent av sentrale myndigheter og holder en tilfredsstillende standard. Skipsfart: Outsourcing er en velkjent organisasjonsform i sjøfarten, spesielt de siste tiårene har det blir vanlig med å ha ulike funksjoner fordelt på flere selskap og lokasjoner. Det er ikke uvanlig at funksjoner som opplæring, rekruttering/bemanning, teknisk drift av skip og regnskap driftes av andre selskap enn selve "moderskipet", gjerne helt eksterne firma som en kjøper tjenester fra. Luftfarten benytter også en god del outsourcing av funksjoner. Vedlikehold, for eksempel - mye vedlikehold foregår nå på Malta, Shanghai og Portugal. Det avgjørende er at verkstedene er EASA-godkjente (European Aviation Safety Agency). Slikt sett tas det for gitt at standarden på vedlikeholdet er akseptabel og holder et tilfredsstillende nivå. OSM Aviation nevnes flere ganger som eksempel på outsourcing. Pilotene er ansatt i et vikarbyrå som OSM Aviation. OSM het før Orient Ship Management og er et av de største ship management-selskapene i Europa. De opererer i mange land, men har hovedkontor i Norge (Kristiansand). Kjernekompetansen er drift av alle mulige skip (både teknisk og bemanning/training/crewing av maritimt personell), samt å bidra med vikarer og ansatte til andre bransjer (som luftfart og helsevesenet). Fra veisektoren stilles det på generelt grunnlag spørsmål med hva som kan skje med den enkeltes motivasjon når og hvis man mister goder opparbeidet gjennom arbeidet.

4.3 Trygg trailer og Beyond Compliance

Diskusjonen innledes med hvorvidt sjåfører vil kunne oppleve å bli svartelistet – dumping av sjåfører som ikke får kjørt den lasten de skal på grunn av tiltak som for eksempel Trygg Trailer. Det påpekes fra veisektoren at det er dårlig omdømmebygging når man har avkjøring av trailere – store kunder ønsker navnet sitt på transporten. Blir litt det samme som med hvite fly – såkalt ad hoc fly - her er det noe som skal "skjules" – fly som er hvitmalt for ikke å oppnå dårlig pr. hvis det inntreffer hendelser. Fra Lastebileierforbundet argumenteres det for at det er viktig å avdekke hvem sjåføren/transportbedriften kjører for? Man må stoppe de bedriftene som ikke stiller krav til sikker transport. Dette er noe som transportkjøperne også må gjøre. De store, faste utenlandske transportørene er det lite problemer med når det kommer til kontroller – utstyrssiden er kommet veldig godt opp på kravene. En kommentar går på at med ansvarliggjøring og merking av transporten vil man gjøre det enklere å sette tydelige krav.

Dette kan også gå på arbeidsvilkår - ikke bare teknisk tilstand. Fra vegsektoren konstateres at det er nesten blitt en to-delning blant de utenlandske transportørene. Man har de faste som kjører mye i Norge og som er veldig opptatt av kvalitet, og på andre siden de som kommer inn på et oppdrag (ad hoc oppdrag), og som veldig ofte har dårlig kvalitet på utstyret. Man må få på plass en systemtenkning, heller enn å kun straffe sjåførene. Man må få tak i lokomotivene også innen EU og vi må få tak i de aktørene som har felles verdier slik at vi kan utvikle det lovverket og de mekanismene man trenger for å gjøre noe med systemet. Et innspill fra luftfart går på at man også må ha økonomiske incentiver - det er ikke nok med bare samfunnsansvar som motivasjon for å gjøre noe med krav til sikker transport fra den som bestiller transporttjenesten.

En last med laks kan selges flere ganger mens den er på bilen fra Hitra (jfr. spotmarkedet på olje i shipping).

Marine Harvest og COOP er positive innslag - de har begge stoppet en del vogntog og terminert kontrakter pga. dårlig teknisk tilstand på bilen og ellers dårlige arbeidsforhold. Videre gis eksempel fra Steinkjer hvor kommunen tok ansvar for farlig lastet trailer – et ansvar som man i utgangspunktet ikke har. Et ønske som fremmes, er mer tverretattlig samarbeid. Dette innebærer å følge sporet mot bestiller - ansvarliggjøring helt opp og samarbeid på tvers av myndigheter. Det er muligheter for å lære fra sjøfart. Kystverket og sjøfartsdirektoratet samarbeider seg imellom og mot internasjonale partnere. VTS-sentral og los melder inn til myndighetene - som kan gjøre havnestatskontroll eller melde inn mot internasjonale partnere i Paris MOU¹.

4.4 Race mot bunnen?

Fra luftfart argumenteres det for at "race mot bunnen" påvirker sikkerheten – man har for eksempel sikkerhetskultur osv., som kan forsvinne dersom man stadig skal tyne ut mer og mer. Melder man seg for eksempel syk, vil man kanskje ikke få fornyet egen kontrakt – Innenfor luftfart argumenteres det for at den sikkerheten vi ser nå er et resultat av arbeid gjort for 10 år siden. Generelt handler luftfart i dag om konkurranseutsetting – for eksempel deler av vintervedlikehold på flyplassene. Dette innebærer mange underleverandører. Det nevnes også fra bransjen at man i denne sammenheng ofte behøver flere ansatte for å få tingene til å gå rundt. Eksempel knyttet til snørydding på flyplassene: Når skikkelig uvær slår inn, finnes det ingen beredskap per se – en har eksempel på at brøytemannskaper jobbet 26 timer i strekk.

En mulig konsekvens av kontrakter som ikke sikrer de ansatte er tap av tillitsbasert kommunikasjon. Videre kommenteres det at lønnsnivå jo er en relativ størrelse. Fra vegsektoren poengteres at man må se misnøye som en relativ størrelse – og spørre seg om hva som er sikkerhetsrisikoen? Hva vi i Norge ser på som sosial dumping og hva man ser på som sosial dumping i andre land vil kunne være forskjellig. Fra veg poengteres videre at i denne sammenheng kan viktig lokalkunnskap komme bort i en kontekst som denne. Knyttet til veg ser man også at østeuropeiske mannskaper kommer inn - og man er avhengig av å ha last for å få lønn, hvis ikke blir man stående ledig.

Det poengteres avslutningsvis at det sannsynligvis er ulike typer sikkerhet innen de ulike sektorene. Innenfor veg har man også flere eksempler på sosial dumping – det påpekes igjen at lønn jo er en relativ størrelse, noe som innebærer at sosial dumping i seg selv ikke nødvendigvis er alt for relevant for sikkerheten.

5 Avsluttende diskusjon: Hva kan vi lære av de andre sektorene?

Skipsfart har vært internasjonal lenge og har av den grunn ikke så mye å lære av de andre sektorene – her har en internasjonal regulering av en internasjonal bransje (IMO/Paris MOU). Det er imidlertid vanskelig å gjøre noe med for eksempel arbeidsforhold om bord i skip. Man har videre bra samarbeid mellom Kystverket og Sjøfartsdirektoratet. Imidlertid vil bransjen ha stor nytte av bedre innsikt i

¹ MOU – Memorandum of Understanding. Paris-avtalen er en internasjonal samarbeidsavtale mellom tilsynsmyndigheter innen skipsfart.

transporten (internasjonale databaser, trafikkovervåkning). Den kan la seg inspirere av Trygg Trailer. Skipsfarten opplever nok at de er i front med tanke på globalisering og outsourcing - særlige kjennetegn ved den maritime næringen. Det nye nå er at andre sektorer kommer etter og utsettes for mye av det samme som skipsfart tidligere har opplevd. Jernbane og vegtransport har tradisjonelt vært skjernet, men eksponeres for nye aktører og nye driftsformer.

Innenfor *luftfart* har man fokus på å varsle hverandre – tidsdimensjonen er spesiell for luftfart sammenlignet med de andre transportsektorene. I luftfarten finnes det ikke noe havnestatskontroll med felles tilsynsdatabase for Europa. For luftfarten sin del vil det være utfordrende å lære fra andre bransjer. Videre har man handlingsrom i bransjen – eksempel som nevnes er HOFO helikopterregelverket og mulighetene til å påvirke myndighetene fra operatørenes side. Luftfarten anerkjenner at man behøver mer enn compliance-tenkning for å opprettholde og forbedre sikkerheten - eksempel er Safety I versus Safety II. Det er verdt å merke seg at ansvaret for sikkerheten i luftfart ligger hos operatøren – man er helt avhengig av rapportering i bransjen, samtidig som rapportering er mulig helt utenom organisasjonen/selskapet, for eksempel i tilfeller av grov uaktsomhet. Det påpekes også at luftfarten generelt har kommet langt når man sammenligner med kjøretøy på bakken – uønskede hendelser får alltid konsekvenser. Når det gjelder punkter for forbedring, ser man imidlertid at man kan forbedre samarbeid mellom nasjonale tilsyn, samt at det foreligger et behov knyttet til mer overnasjonalt tilsyn innenfor luftfart – gitt overnasjonalt marked. Følgende punkter ble nevnt vedrørende læring innenfor bransjen:

- Innkjøpskrav – politiske føringer fra staten (bransjestandard)
- Ref. Paris-avtalen og samarbeid mellom nasjonale tilsyn innenfor sjøfarten
- Just culture og viktigheten av å ligge i forkant – regelverksetterlevelse er ikke nok med tanke på sikkerheten

Når det gjelder *jernbane*, er et av spørsmålene i forbindelse med Jernbanereformen: hva slags avtaler skal Jernbanedirektoratet inngå med togselskapene? Dagens direktøkjøps-avtale med NSB sier bare "Vi skal etterleve lover og regler". I anbudssammenheng ser en for seg å ha sikkerhet som et evalueringskriterium. I anbudsinvitasjonene vurderer en å bruke generelle uttrykk som gir selskapene mulighet til å si noe om sikkerheten. Selskap som sier noe troverdig og målbart kan få en høy skåre. Dette må følges opp, slik at staten får den varen den har betalt for. I dag er det bare to personer som jobber med sikkerhet i Jernbanedirektoratet. I det gamle systemet var kontraktene mot leverandører som jobber i spor, altfor lite spesifikke. Dette er mye en sak mellom selskapet og tilsynet, men vi må ikke få inn aktører som er så dårlige at tilsynet ikke klarer å følge dem opp. I Norge har vi etterhvert blitt gode på å ivareta sikkerheten gjennom funksjonsbaserte regler. Vi kan ikke ta denne kompetansen for gitt når jernbanen åpner for nye aktører. Den klassiske jernbanekompetansen var basert på at du gikk gradene. Fremtidens togledere vil ikke ha erfaring som togekspeditører. Dette kan bli et problem den dagen du får avvik. I forbindelse med Jernbanereformen blir samspillet mellom direktoratet og Bane NOR viktig, fordi direktoratet vil ha behov for å få råd fra Bane NOR. I første omgang må vi forvente en byråkratisering. Det er viktig at vi dokumenterer dialogen mellom oss. Tror dette blir myket opp etterhvert. Sektoren møter sterke krav fra politisk nivå til at konkurranseutsettingen skal gi mer penger.

I *veisektoren* diskuterte man særlig tendensen til at bare sjåførene blir ansvarliggjort ved regelbrudd og uønskede hendelser. Dette står i sterk kontrast til luftfart, hvor en har effektive mekanismer for å beskytte piloter mot å bli syndebukker. Dette kan ha betydning for informasjonsflyt og læring.

6 Oppsummering av dagen

Som oppsummering ble det pekt på at dagen har lagt til rette for refleksjon og læring knyttet til spørsmål som er felles for transportsektorene. En problemstilling som løftes fra luftfartssektoren er behovet for i fremtiden å ha fokus på flere teknologier i samme system, og spesielt problemstillinger hvor teknologi A og teknologi B gir motstridende sikkerhetsinstrukser i kritiske situasjoner. Dette sees

spesielt i sammenheng med nye automatiserte systemer. Når det gjelder vegsektoren spesifikt blir det kommentert at man kanskje må begynne å tenke mer system – fra veg sin side må man begynne å se på transportsystemet som helhet når man skal drive kontroll og ettersyn, ikke bare sjåførene. Dette gjelder når veg sammenligner seg med de andre sektorene. Et av spørsmålene som ble stilt, handlet om i hvilken grad man kan kartlegge og kontrollere kabotasje på veg gjennom sporing. Andre sektorer har rutiner og systemer for dette. Hvordan kan vi løse dette også på veg? Risiko blir også diskutert – hva er risiko? Hva skal vi holde på med? Det er viktig med et godt samspill mellom bransje og tilsyn. Sett i forhold til globalisering er det nødvendig å anerkjenne hverandre - for eksempel innehar bransjen mye mer kunnskap enn myndighetene på noen områder. Samtidig er det viktig å anerkjenne det politiske bildet på problemstillingene. Avslutningsvis blir det kommentert at ARKTRANS-modellen ville vært interessant å utvikle videre i forhold til målkonflikter – pilene bør gå begge veiene i modellen, ref. regulator og tilbakemeldinger.



Internasjonalisering og transportsikkerhet

Workshop, 31 mai 2017, Scandic Hell

Internasjonalisering og transportsikkerhet   NTNU Samfunnsforskning



Formål med dagen

- Presentere ferske forskningsresultater fra prosjektet "Internasjonalisering og transportsikkerhet"
- Legge til rette for dialog og læring mellom operatører og tilsynsmyndigheter og mellom de fire transportgrenene
- Supplere og nyansere resultatene fra prosjektet "Internasjonalisering og transportsikkerhet"

Internasjonalisering og transportsikkerhet   NTNU Samfunnsforskning



Rapportering fra workshopen

- Forskerne vil utarbeide en skriftlig oppsummering av hovedmomentene fra diskusjonen
- Deltakerne vil være anonyme i all rapportering fra prosjektet
- *Alle er velkommen til å være politisk ukorrekte!*
- *Poenget er ikke at vi skal bli enige, men at flest mulig stemmer kommer til orde!*



Program for dagen

- 09:00-09:20 Introduksjon, deltakerne presenterer seg
- 09:20-09:45 Smakebiter fra prosjektet
- 09:45-10:05 Runde i plenum om sektorene – korte introer fra prosjektet
- 10:05-10:20 Kaffepause
- 10:25-10:40 Sektorene forts.
- 10:40-11:00 Hvem er aktørene?
- 11:00-11:30 Temadiskusjon (intro. – småbord – plenum)
- 11:30-12:30 Lunsj
- 12:30-13:45 Temadiskusjoner (forts.)
- 13:45-14:00 Kaffepause
- 14:00-15:00 Hva har vi lært av de andre sektorene? Sektorvis gruppearbeid
- 15:00-15:30 Oppsummering og avslutning

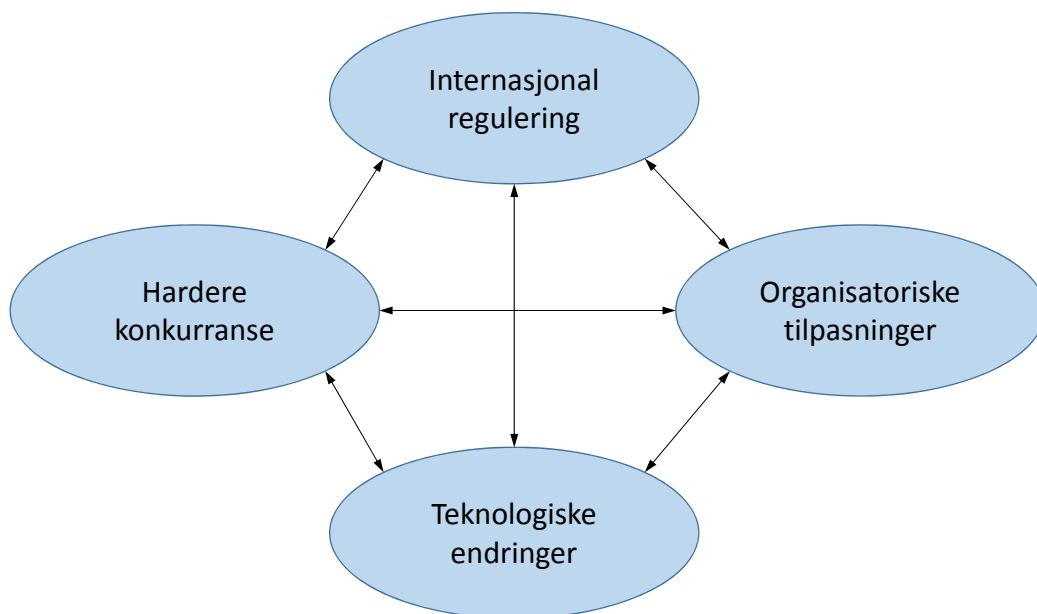


Hva mener vi med "internasjonalisering"?

Endringer i rammebetingelsene for å ivareta transportsikkerheten:

- Internasjonal regulering – mindre rom for nasjonal regulering
- Markedsliberalisering – skjerpet konkurranse
- Organisatoriske tilpasninger – f.eks. outsourcing, oppsplitting
- Teknologiske endringer, nye standarder – f.eks. ERTMS, digital ferdsskriver

Internasjonalisering kan skape nye trusler mot transportsikkerheten og nye muligheter for å ivareta transportsikkerheten.





Hva mener vi med "transportsikkerhet"?

- Sikkerhet i forhold til uønskede hendelser som er
 - Akutte/plutselige
 - Utilsiktete
 - Utløst i forbindelse med transportoperasjoner
- Eksempler
 - Togavsporing
 - Grunnstøting
- Ting som faller utenfor "transportsikkerhet"
 - Terror og sabotasje
 - Selvmord
 - Fallskader i verksted
 - Støyskader pga. langvarig eksponering

Internasjonalisering og transportsikkerhet   NTNU Samfunnsforskning



Prosjektet "Internasjonalisering og transportsikkerhet"

- Finansiert av Norges forskningsråd gjennom *Transport 2025*
- Utføres av SINTEF og NTNU Samfunnsforskning AS
- Prosjektet løper fra 2015 til 2017
- Hovedproblemstilling: *Hvordan kan selskap og tilsynsmyndigheter arbeide for å skape gode rammebetingelser for transportsikkerhet under sterk internasjonal konkurranse?*
- Prosjektet dekker alle fire transportgrener (skipsfart, luftfart, jernbane, vei)

Internasjonalisering og transportsikkerhet   NTNU Samfunnsforskning



Smakebiter fra prosjektet

Tilsynsmyndighetenes handlingsrom

- Rederier kan i mange tilfelle velge tilsynsmyndigheter gjennom å velge register (flagg)
- Tilsynsmyndighetene innen skipsfart kan komme i krysspress ut fra et politisk ønske om at norske registre skal være "attraktive"
- Hvilket handlingsrom gjenstår for norske tilsynsmyndigheter?
 - Havnestatkontroll?
 - Påvirke internasjonal regulering?



Smakebiter fra prosjektet

Fragmenterte organisasjoner

- Jernbanesektoren blir splittet i mange små aktører for å legge til rette for øket konkurranse.
- Togoperatører outsourcer vedlikehold og risikostyringsaktiviteter for å være konkurransedyktige med en liten administrasjon
- Hva betyr denne oppsplittingen for sikkerheten? Hva skjer i de organisatoriske bruddflatene?
- Kan vi sy sammen igjen (reintegrere) en oppsplittet sektor?



Smakebiter fra prosjektet

"Beyond compliance" – bedre enn regelverket

- En del organisasjoner legger seg over myndighetenes minimumskrav til sikkerhet (f.eks. petroleums- og havbruksnæringen)
- Hva kan vi lære av dette?
- Hvordan kan kjøpere av transporttjenester bidra til å ivareta transportsikkerheten?



Smakebiter fra prosjektet

Race mot bunnen?

- Innen luftfart har konkurransen vært hard gjennom en årrekke og mange selskap sliter med økonomien
- Arbeidstiden og arbeidsintensiteten øker for flybesetningene
- Noen selskap forlater den nordiske modellen og overfører ansatte til bemanningsselskap
- Hvordan ivareta transportsikkerheten i hardt pressede næringer?



Smakebiter fra prosjektet

Kan vi lære av suksess?

- Innen luftfart har konkurransen vært hard gjennom en årrekke og mange selskap sliter med økonomien
- Hvorfor skjer det ikke flere ulykker i luftfarten?
- Kan de andre sektorene lære noe av de lave ulykkestallene i luftfarten?



Program for dagen

- 09:00-09:20 Introduksjon, deltakerne presenterer seg
- 09:20-09:45 Smakebiter fra prosjektet
- 09:45-10:05 Runde i plenum om sektorene – korte introer fra prosjektet
- 10:05-10:20 Kaffepause
- 10:25-10:40 Sektorene forts.
- 10:40-11:00 Hvem er aktørene?
- 11:00-11:30 Temadiskusjon (intro. – småbord – plenum)
- 11:30-12:30 Lunsj
- 12:30-13:45 Temadiskusjoner (forts.)
- 13:45-14:00 Kaffepause
- 14:00-15:00 Hva har vi lært av de andre sektorene? Sektorvis gruppearbeid
- 15:00-15:30 Oppsummering og avslutning



Gjennomgang av transportgrenene

Internasjonalisering og transportsikkerhet  SINTEF  NTNU Samfunnsforskning



Internasjonalisering i vegtransport

Aspekt ved internasjonalisering	Sikkerhetsmessige konsekvenser og muligheter	Foreslåtte tiltak og strategier
Økt antall utenlandske operatører på norske veger		

Internasjonalisering og transportsikkerhet  SINTEF  NTNU Samfunnsforskning



Utfordringer - jernbane

- Nytt felles europeisk regelverk:
 - Muligheter for reduserte sikkerhetsmarginer i forbindelse med togframføring?
 - Spesielle utfordringer for små aktører?
- Innføring av ERTMS (European Rail Traffic Management System), et felles europeisk system for trafikkstyring:
 - Vil bedre sikkerheten gjennom flere/bedre barrierer
 - Nok kompetent personell til å vedlikeholde gamle sikringssystemer som er under utfasing?
- Lokførerutdanningen:
 - Utfordringer knyttet til å sikre tilfredsstillende strekningskunnskap?



Utfordringer - luftfart

- Markedsliberaliseringen innenfor luftfart gjelder først og fremst innad i EU/EØS. Europeiske aktører må forholde seg til resten av verden gjennom bilaterale avtaler mellom stater
- Bransjen preges av stadig skjerpene konkurranse, krav til kostnadskontroll og effektivitet
- Den skandinaviske modellen kan være under press gjennom for eksempel oppsplitting av selskaper og kreative forretningsmodeller



Internasjonalisering av skipsfart

- Gjennomføringen av arbeidspakken:
 - Bygger mye på reanalyse av tidligere intervjuer: rederier, tilsyn, mannskap i fraktesfart og hurtigbåter.
 - Gjennomført 12 nye intervjuer med spesifikt fokus på internasjonalisering
- En global industri
 - Et skip er et «perfekt mobilt produksjonsmiddel».
 - Arbeiderne bor om bord.
 - Billig mannskap er sentral del av konkurransen.
 - Kan velge reguleringsregime. Ikke bundet til ett regime.
 - Bekvemmelighetsflagg.
 - Global konkurranse. Internasjonal regulering.
 - En del felles regler på sikkerhet, men utøves av flaggstaten (via tredjeparter).
 - Havnestatskontroll respons på dette.
- Kystnær frakt: Hvor er fronten i dag?
 - Vi har sett på internasjonalisering av kystnær transport i Norge. At man i større grad ser at transport mellom norske havner internasjonaliseres.
 - Utflagging og kabotasje (ved tilpasning til regelverket, inkluderer turer ut av Norge).
 - Utenlandske mannskap viktig konkurransefortrinn.
 - En bransje under press.
 - Også konkurranse fra lastebil.

Internasjonalisering og transportsikkerhet  SINTEF  NTNU Samfunnsforskning



Program for dagen

- 09:00-09:20 Introduksjon, deltakerne presenterer seg
- 09:20-09:45 Smakebiter fra prosjektet
- 09:45-10:05 Runde i plenum om sektorene – korte introer fra prosjektet
- 10:05-10:20 Kaffepause
- 10:25-10:40 Sektorene forts.
- 10:40-11:00 Hvem er aktørene?
- 11:00-11:30 Temadiskusjon (intro. – småbord – plenum)
- 11:30-12:30 Lunsj
- 12:30-13:45 Temadiskusjoner (forts.)
- 13:45-14:00 Kaffepause
- 14:00-15:00 Hva har vi lært av de andre sektorene? Sektorvis gruppearbeid
- 15:00-15:30 Oppsummering og avslutning

Internasjonalisering og transportsikkerhet  SINTEF  NTNU Samfunnsforskning



Et rammeverk for roller og ansvarsområder i transportsektoren

Trond Foss
SINTEF Teknologi og samfunn
INSIKT workshop 31. mai 2017

Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU Samfunnsforskning



Mål for rammeverket

Målet er å sikre at prosjektet har et felles rammeverk for begreper og definisjoner brukt i beskrivelser av rolle- og ansvarsområder i de fire transportmodusene veg, bane, sjø og luft.

Motivasjon for rammeverket

Det felles rammeverket vil gjøre mulig for prosjektdeltakerne fra de fire ulike transportmodusene å beskrive roller og ansvarsområder i de fire modusene på en konsistent og sammenlignbar måte.

Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU Samfunnsforskning



ARKTRANS

- **ARK**itektur for **TRANS**portsektoren(ARKTRANS) er det norske multimodale rammeverket for intelligente transportsystemer (ITS)
- ARKTRANS prosjektet ble initiert av Samferdselsdepartementet for mer enn 10 år siden og prosjekt ble finansiert av Forskningsrådet.
- Alle fire transportmodus var representert med prosjektdeltakere og rammeverket ble utviklet av SINTEF Digital i nært samarbeid med transportmyndigheter og transportoperatører.
- *Rammeverket dekker både transport av personer og gods og er multimodal gjennom å dekke alle fire transportmodus*



Internasjonalisering og transportsikkerhet



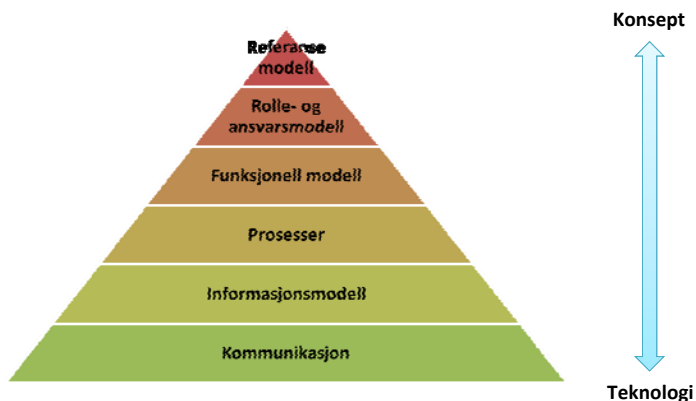
SINTEF



NTNU Samfunnsforskning



ARKTRANS hierarki



Internasjonalisering og transportsikkerhet



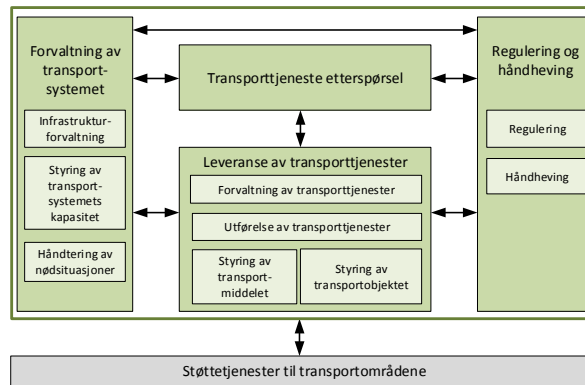
SINTEF



NTNU Samfunnsforskning



ARKTRANS referansemodell



Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU Samfunnsforskning



Roller og aktører - to sentrale begreper



En **Rolle** er en abstrakt enhet som er definert gjennom et sett ansvarsområder

Person



Selskap



Organisasjon



Myndighet



En **Aktør** er en konkret person, selskap, organisasjon, myndighet som oppfyller/utfører deler av eller alle ansvarsområdene til en rolle.

En aktør kan gjerne dekke flere roller.

Internasjonalisering og transportsikkerhet



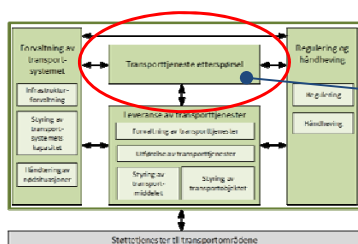
SINTEF



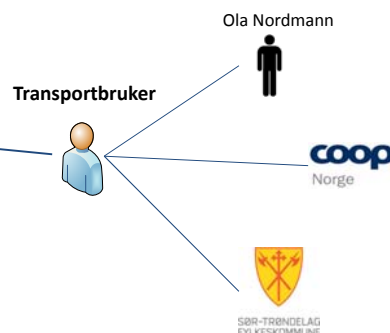
NTNU Samfunnsforskning



Transporttjeneste etterspørsel



Eksempler på aktører



Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF

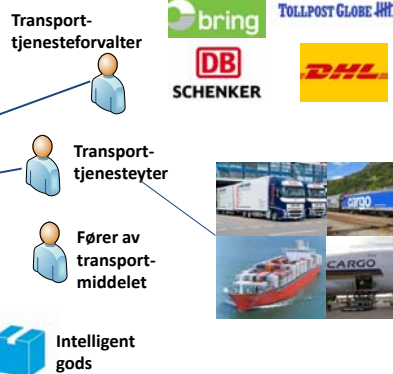
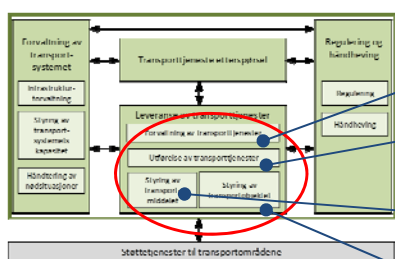


NTNU Samfunnsforskning



Leveranse av transporttjenester

Eksempler på aktører



Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF

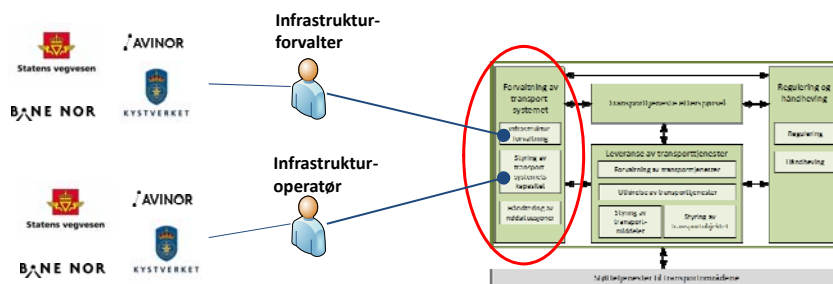


NTNU Samfunnsforskning



Forvaltning av transportsystemet

Eksempler på aktører



Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF

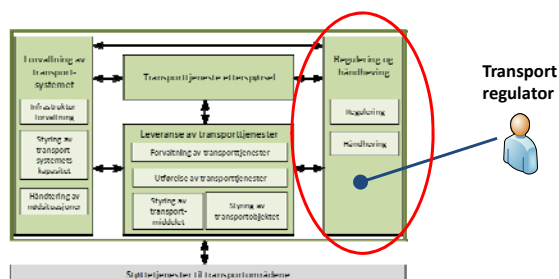


NTNU Samfunnsforskning



Regulering og håndheving

Eksempler på aktører



Internasjonalisering og transportsikkerhet



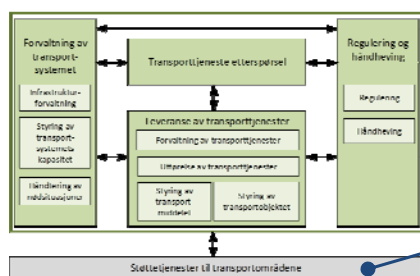
SINTEF



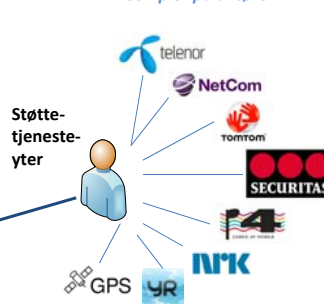
NTNU Samfunnsforskning



Støttetjenester til transportområdet



Eksempler på aktører



Internasjonalisering og transportsikkerhet



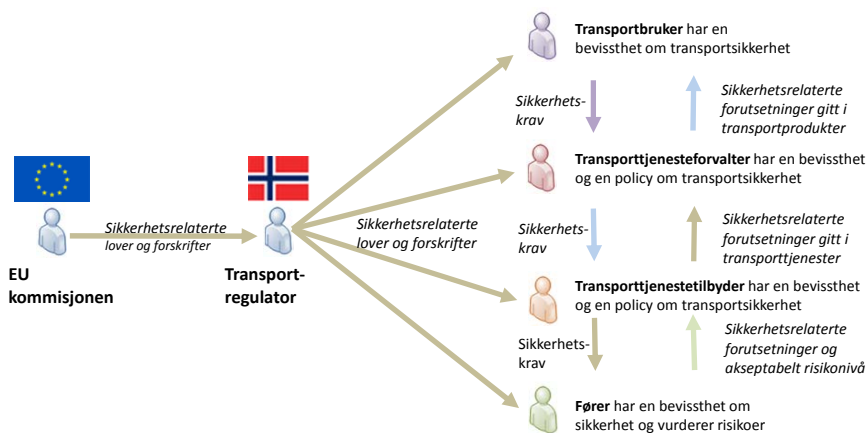
SINTEF



NTNU Samfunnsforskning



Sikkerhetsrelaterte tilknytninger mellom rollene



Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU Samfunnsforskning



Program for dagen

- 09:00-09:20 Introduksjon, deltakerne presenterer seg
- 09:20-09:45 Smakebiter fra prosjektet
- 09:45-10:05 Runde i plenum om sektorene – korte introer fra prosjektet
- 10:05-10:20 Kaffepause
- 10:25-10:40 Sektorene forts.
- 10:40-11:00 Hvem er aktørene?
- 11:00-11:30 Temadiskusjon (intro. – småbord – plenum)
- 11:30-12:30 Lunsj
- 12:30-13:45 Temadiskusjoner (forts.)
- 13:45-14:00 Kaffepause
- 14:00-15:00 Hva har vi lært av de andre sektorene? Sektorvis gruppearbeid
- 15:00-15:30 Oppsummering og avslutning

Internasjonalisering og transportsikkerhet   Samfunnsforskning



Temadiskusjoner

Internasjonalisering og transportsikkerhet   Samfunnsforskning



Myndighetenes handlingsrom for nasjonal tilpasning

Noen ideer fra Maritim

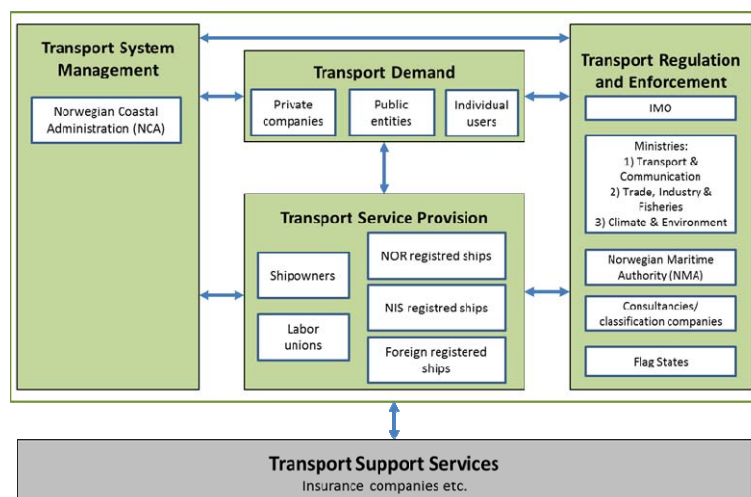
Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU Samfunnsforskning



Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU Samfunnsforskning



Handlingsrom

- Skipsfart:
 - Internasjonalt regelverk + stor konkurranse → Snevert handlingsrom for norske myndigheter til å påvirke rammebetingelsene for sikkerhet.
 - Norge har ofte vært pådriver for internasjonale avtaler. Globale (IMO) men også EU-regelverk.
 - SDIR har direkte påvirkning på norsk-flaggede skip, men må være forsiktige for å unngå utflagging.
 - Generelt: Bransjen er internasjonal og mobil. Det er vanskelig å bedre sikkerheten på utenlandsflaggede fartøy med tradisjonelle regulative virkemidler.
 - Vi: Kan man involvere flere? Kan man bruke «indirekte» virkemidler
- Et globalt regelverk men noe handlingsrom...
- Havnestatskontroller (SDIR):
 - Respons på flaggstatsprinsippet.
 - Samarbeider i Paris MOU.
 - Litt handlingsrom på hvordan og hvem som gjøres tilsyn på.
 - Internasjonalt samarbeid viktig for PSC
- Påvirkning av IMO-regelverk (primært SDIR).
 - Kompliserte prosesser. Tar tid. Avhengig av konsensus.
 - Infrastruktur og tilrettelegging. Farleder, los, VTS (KV)
 - Overvåkning (AIS, Safeseanet, internasjonale databaser (KV/SDIR).

Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU

Samfunnsforskning



Mer generelt om handlingsrom

- Internasjonale avtaler er ment å lage rettferdig konkurranse.
- Tiltak med sikkerhet som formål kan brukes til å favorisere egen industri.
- Internasjonale standarder er helt avgjørende for internasjonal handel.
 - Enklere med standarder på teknologi og abstrakte systemer enn på «mykere» faktorer.
 - Eg. Port state: De kan sjekke sertifikater på at de har et godkjent sikkerhetsstyringssystem, men vil ofte ikke forstå systemet.
- Markedet er internasjonal, mye av regelverket er internasjonal → den tradisjonelle reguleringsordningen er i endring.
- Henger sammen med tekniske forhold. Hvor mobil produksjonen er.
- Kan man se for seg andre måter å regulere på?

Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU

Samfunnsforskning



Temaer til diskusjon fra Maritim

- Handlingsrom på regelverksutvikling og tilsynspraksis.
- Utvidet forståelse av myndighetenes rolle: Regulatorer/tilsyn, men også andre roller.
 - Eier/kontrollerer infrastruktur, havner, farleder, tilgang til områder etc.
 - Konesjonsmyndigheter.
 - Kunder.
 - Forvaltere av næringer som avhenger av transport.
- Teknologi, mye muligheter til overvåkning. Potensielle sikkerhetsgevinster:
 - Port state samarbeidet utveksler info om skip internt i Paris MOU samarbeidet.
 - Databaser som Safeseanet (basert på EU konsept «Single window»), hvor info om last osv meldes inn.
 - AIS info om hvor skip er, men også hvor de har vært og annen metainfo.
 - NB: Teknologien henger ofte sammen med internasjonalt standardiseringsarbeid.



Organisatorisk oppsplitting og bruddflater

- Organisasjoner blir splittet opp for å skape konkurranse eller for å overleve konkurransen – organisasjonene får stadig nye "bruddflater" (**fragmentering**)
- For å dele kunnskap og ivareta oppgaver på tvers av organisatoriske bruddflater må vi "sy organisasjonene sammen igjen" (**re-integrering**)



Organisatorisk fragmentering i jernbanesektoren

Gode gamle dager:
"One big happy family"



Internasjonalisering og transportsikkerhet  SINTEF  NTNU Samfunnsforskning



Organisatorisk fragmentering i jernbanesektoren

1989:

Divisjonisering:

- Omfattende internfakturering
- Noen fagområder splittet mellom divisjoner
- Sterkere bedriftsøkonomisk tenkning



Internasjonalisering og transportsikkerhet  SINTEF  NTNU Samfunnsforskning

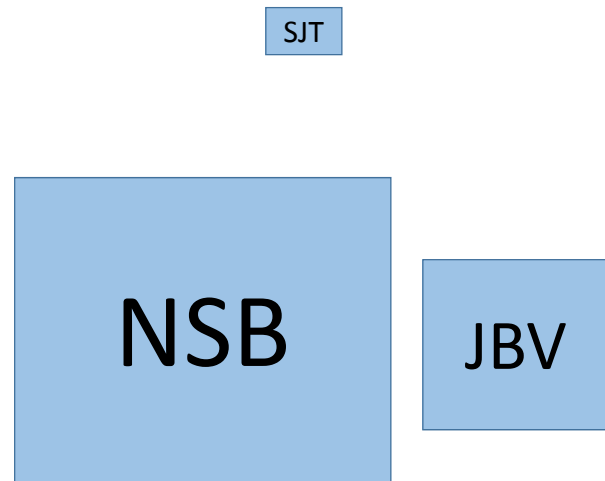


Organisatorisk fragmentering i jernbanesektoren

1996:

Jernbanelivet og Statens jernbanetilsyn skilles ut fra NSB

- Organisatorisk bruddflate mellom skinner og hjul
- Uavhengig tilsynsorgan, men med små ressurser de første årene



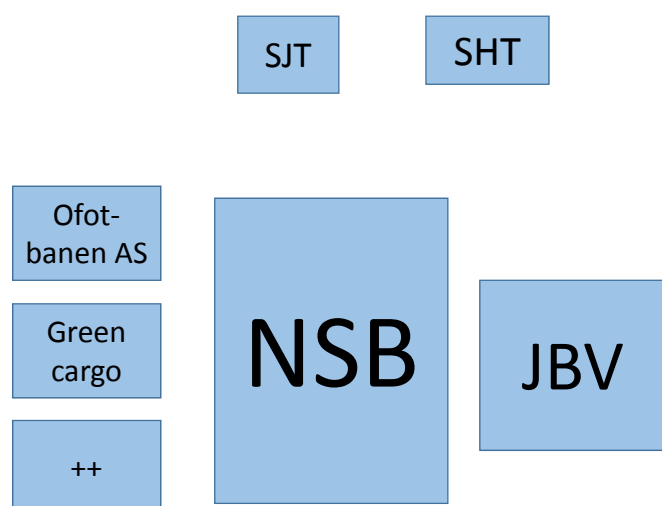
Internasjonalisering og transportsikkerhet SINTEF NTNU Samfunnsforskning



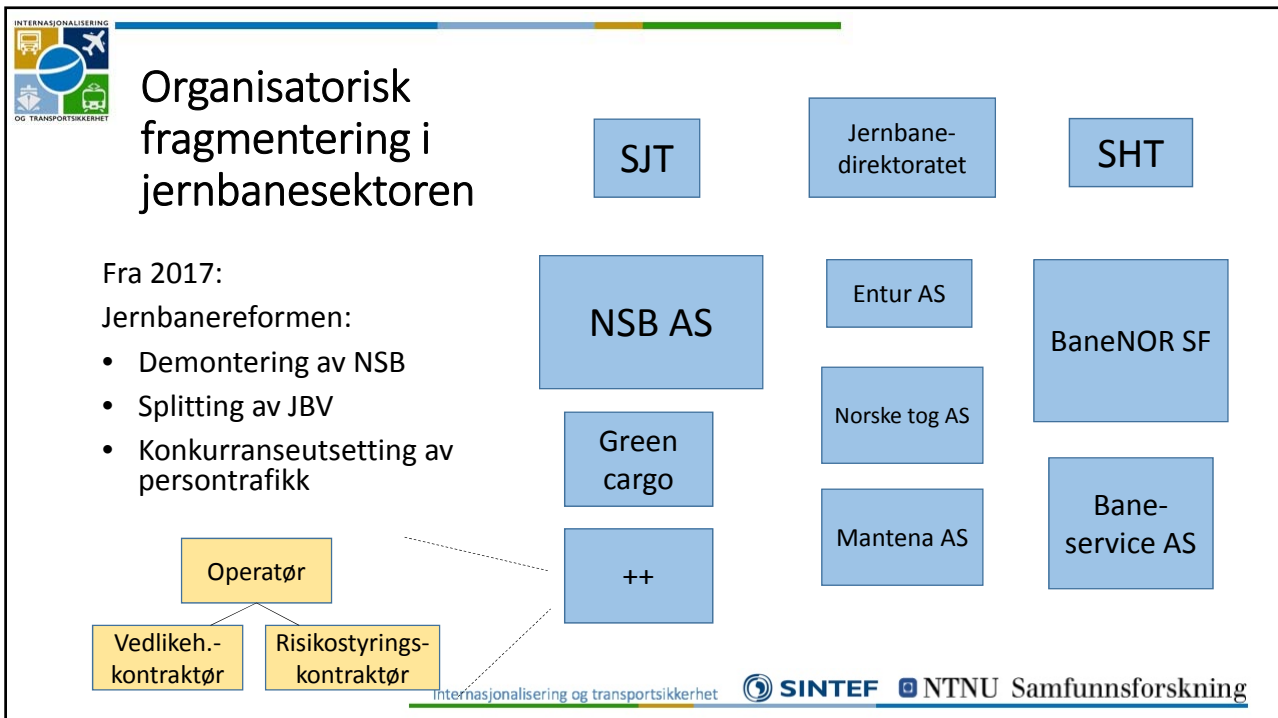
Organisatorisk fragmentering i jernbanesektoren

Fra 1996 og utover:

- Nye operatører, hovedsakelig i godstrafikken
- Noen nye operatører outsourcer f.eks. vedlikehold av rullende materiell
- Statens Havarikommisjon for Transport



Internasjonalisering og transportsikkerhet SINTEF NTNU Samfunnsforskning





Ulike midler for å re-integrere organisasjoner

- Kontrakter, kontraktsoppfølging, revisjoner
- Standardisering av teknologi og operasjoner, felles prosedyrer og regelverk
- Insentivsystem som motvirker suboptimalisering og uakseptabel risiko
- Formelle og uformelle møteplasser
- Samarbeid om konkrete oppgaver, f.eks. beredskapsplanlegging, risikoanalyser
- Felles rapporteringssystem
- Personlige nettverk
- Profesjonskulturer
- Flere?

Internasjonalisering og transportsikkerhet  SINTEF  NTNU Samfunnsforskning



Spørsmål om fragmentering og re-integrering

- Organisatorisk fragmentering i de andre transportgrenene?
 - Hvordan arter det seg?
 - Konsekvenser for sikkerheten?
- Hvilke muligheter finnes for å møte disse utfordringene?
 - Har vi eksempler på vellykket re-integrering som andre transportgrener kan lære noe av?

Internasjonalisering og transportsikkerhet  SINTEF  NTNU Samfunnsforskning



Beyond compliance Trygg Trailer

Internasjonalisering og transportsikkerhet



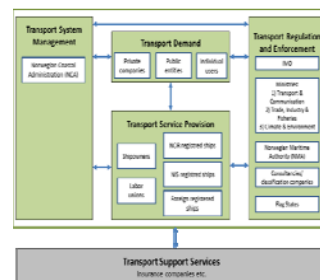
SINTEF



NTNU Samfunnsforskning



Kan flere ta en rolle
for å styrke
sikkerheten?



- Skipsfart: lommer av ikke-globalisert transport: «Beyond compliance.»
 - Forstå hvorfor disse finnes.
- Kan man finne handlingsrom om man involverer flere av aktørene i bildet over?
 - Staten sitter i noen tilfeller på knappe ressurser som gir potensiell makt: Konesjoner til rutegående, tilgang til spesielle områder, regulering av kundene (petroleum).
 - Kunder, hvis transporten identifiseres med produktet deres. For eksempel havbruk.
- Kunderollen: Avhengig av at transporten ikke er anonym. For eksempel merking.
- Det handler om ansvarliggjøring gjennom transparens. Hvilke varemerke assosieres denne skipsulykken med?
- Finnes det måter man i større grad kan ansvarliggjøre flere for sikkerheten?

Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU Samfunnsforskning



6. TORSDAG 30. APRIL 2015

LOKALAVISA HITRA-FRØYA

Har sjekket vogntogene i hele vinter



Produksjonsleder Jim Lervik ved parkeringsplassen på Ulvan, der alle vogntogene går gjennom en teknisk sjekk for avreise. Bedriften er villig til å innføre kjøretekt dersom standarden er for dårlig. (Foto: Marine Harvest region midt)

Marine Harvest har i vinter hatt teknisk sjekk av standarden på vogntogene som vil kjøre fra Ulvan. Ingen av kontrollene har ført til verken anmeldelse eller nekting av last, opplyser selskapet.

grove avvik politianmeldt, i tillegg til at Marine Harvest nekter å laste den aktuelle bilen. Fabriksjef ved Ulvan, Olaf Berge, har fra første dag vært klar på at nekting av last ville bli gjennomført. Slik ville kontrollene bli respektert, og konsekvensen ville bli plassert på den enkelte bil/agitor. I praksis ville fabrikkene bestille annen bil, slik at dette ikke skulle gå utover driften, forteller Hestnes.

Sørger for norsk standard

taler frakten. Dette gjelder i tillegg Ulvan de aller fleste bilene, sier Hestnes. Transportsektoren ble på forhånd informert om konsekvensene av dårlige tekniske tilstander. HMS-koordinator i Marine Harvest region Midt, Lars Erik Hestnes, opplyser at ingen av kontrollene utført på Ulvan i vinter har ført til hverken anmeldelse eller nekting av last.

Har kontrollert over 50

pluss. Totalt er oppsummeringen av vinterens kontrollert svært gledelig, sier HMS-koordinator Hestnes.

- Det er positivt for trafikksikkerhet og fremkommelighet, både på Hitra, og videre innover lakseveien, sier han.

Får tilbakemeldinger på fart

Ledelsen ved Marine Harvest Ulvan har i vinter fått bemerkelser angående farten på trailerne

Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF

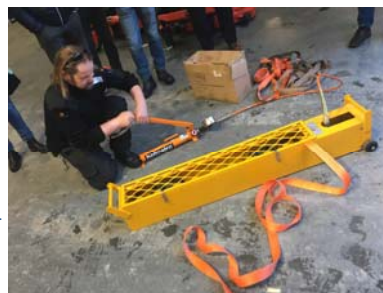


NTNU Samfunnsforskning



Trygg Trailer

- Trygg trailer er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og transportkjøpere
- Bedrifter får informasjon fra Statens vegvesen om vinterdekk- og kjettingkrav, samt lastsikring
- Bedriftene kan da nekte lastning/lossing av trailere som ikke oppfyller kravene
 - Sterkt økonomisk virkemiddel
- Noen bedrifter har utviklet egne skjema og rutiner – med stort hell



Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU Samfunnsforskning



"Race to the bottom"

"The situation in which companies and countries try to compete with each other by cutting wages and living standards for workers, and the production of goods is moved to the place where the wages are lowest and the workers have the fewest rights" (Longman Business English Dictionary)

Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU

Samfunnsforskning



"Forbundsleder langer ut mot SAS-beslutning"

Nettavisen: 01.02.17 17:07

"SAS-pilot og forbundsleder Yngve Carlsen i Norsk flygerforbund langer ut mot SAS' beslutning om å flytte deler av virksomheten til utlandet.

- Dette er et trist brudd med det SAS har sagt tidligere. De har hevdet at de skal være et skandinavisk selskap med skandinavisk lønn og arbeidsvilkår, sier SAS-pilot og forbundsleder Yngve Carlsen i Norsk flygerforbund til Nettavisen. Onsdag morgen ble det kjent at SAS vil etablere seg med irsk flylisens og åpne baser i London og Spania for å kutte kostnadene. SAS begrunnet tiltaket med behovet for å «minske kostnadsgapet» mot konkurrenter som Norwegian. Carlsen sier at «usunn konkurranse» i europeisk luftfart, drevet av lavkostselskaper som Ryanair og Norwegian, er skyld i utviklingen.

- Det tvinger også SAS til å henge med i den usunne konkurransen. **Konsekvensen blir da fort et «race to the bottom».** Dette er derfor i forbundets øyne et trist skritt i feil retning for en skandinavisk aktør, sier Carlsen."



MISFORNØYD. Yngve Carlsen i Norsk flygerforbund mener Norwegian og Ryanair får SAS med på usunn konkurranse i luften.
Foto: Halvor Ripegut

Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU

Samfunnsforskning



"Race to the bottom" og sikkerhet

Kjennetegn fra et operativt ståsted:

- Tøff konkurranse og krav til kostnadskutt
- Lange arbeidsdager – lite tid til å hente seg inn
- Arbeidsgiver behøver ikke være det selskapet man flyr i (for)

1. På hvilken måte kan dette påvirke sikkerheten?
2. Hvordan kan man tilrettelegge for sikkerheten fremover?

Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU

Samfunnsforskning



Program for dagen

- 09:00-09:20 Introduksjon, deltakerne presenterer seg
- 09:20-09:45 Smakebiter fra prosjektet
- 09:45-10:05 Runde i plenum om sektorene – korte introer fra prosjektet
- 10:05-10:20 Kaffepause
- 10:25-10:40 Sektorene forts.
- 10:40-11:00 Hvem er aktørene?
- 11:00-11:30 Temadiskusjon (intro. – småbord – plenum)
- 11:30-12:30 Lunsj
- 12:30-13:45 Temadiskusjoner (forts.)
- 13:45-14:00 Kaffepause
- 14:00-15:00 Hva har vi lært av de andre sektorene? Sektorvis gruppearbeid
- 15:00-15:30 Oppsummering og avslutning

Internasjonalisering og transportsikkerhet

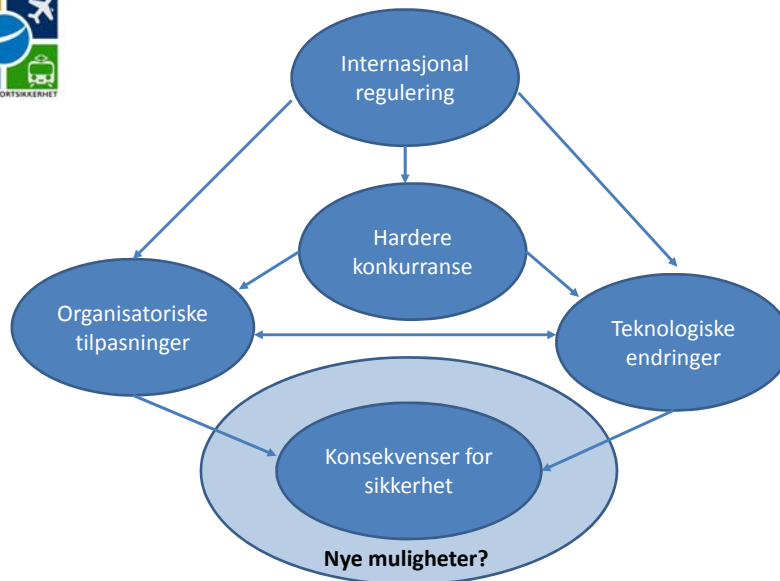


SINTEF



NTNU

Samfunnsforskning



Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU Samfunnsforskning



Hva kan vi lære av de andre sektorene?

Sektorvis gruppearbeid og oppsummering i plenum

- Flere sikkerhetsutfordringer knyttet til internasjonalisering?
- Flere muligheter for å ivareta sikkerheten knyttet til internasjonalisering?
- *Hva kan vi gjøre for å takle utfordringene og utnytte mulighetene?*
- Velg ut inntil tre hovedpunkter til oppsummering i plenum – ikke nødvendig å besvare alle punktene over

Internasjonalisering og transportsikkerhet



SINTEF



NTNU Samfunnsforskning



Oppsummering og avslutning

- Hva fikk du ut av dagen?
- Oppfølging innen din sektor? (F.eks. seminar, presentasjoner, skrive kronikk sammen ...)
- Tilbakemeldinger på workshopen – innhold, opplegg, gjennomføring
- Tilbakemeldinger til prosjektet – f.eks. problemstillinger vi bør løfte frem?
- Veien videre i prosjektet