

Menneske-maskin

- Hva karakteriseres navigatørens arbeidsplass? Hva utsettes han for psykisk og fysisk med referanse til teknisk utstyr på bro, ytre krefter mm
- Levendørene må samarbeide om brukergrensesnitt
- En navigatør må kjenne seg igjen dersom han bytter fartøy.- farge - alarm-plassering-menyer
- Kontinuerlig oppdatering av lærere Oppdaterings/læringsprosess
- Hviletid, arbeidstid tilpasset (fatigue))
- Kontroll som resten av transportindustrien
- Holdninger må tidlig på plass
- Kommunikasjon mellom menneske og maskin
- Framtidige navigatører - skipsoperatører

Opplæring og rekruttering

- Bridge resource Management
- Trening på feilsituasjoner
- Myndighetspålegg
- Mer simulatortrening
- Krav til opplæring fra myndighetene
- Opplæring av sjøfolk må være mer oppdatert -skole - indtrument
- Mer simulatortrening se mot luftfarten - hurtigbåt

Navigasjon og ombordsystemer

- Bedre integrerte og lettere tilgjengelig informasjon for bedre beslutningsstøtte
- Mer avansert ECDIS, mer info lett tilgjengelig
- Mer og bedre opplæring, bruk simulator, lær av andre (luftfart)
- Sterkere trafikkregulering
- Bedre utnyttelse av AIS
- Opplæring på ny teknologi
- Bedre trafikkregulering - farleden - Styring
- Bedre integrasjon av navigasjonsinformasjon

Standardisering og datasikkerhet

- Standard prosedyrer som for luftfart
- Standardisert rapportering
- MMI
- Sikring av data autentisering
- Krav til standardiserte, predefinerte funksjoner med høy gjennkjennelighet på alt utstyr i tillegg til fabrikkspesifikke finesser
- Rapporteringspunkter i farleden for å unngå å miste fokus/kjedsomhet. Kommunikasjon med VTS/land
- Motvirke passivitet

Terminal og tjenesteyting

- Samarbeid mellom Kystverk-Kystvakt-Sjøfartsdirektoratet-SFT
- En skjerm med muligheter for alt en trenger
- Nasjonal single window - GPS for skipsfarten
- Sørge for løsninger som minimerer båndbreddebehov snarere enn ukritisk bygge kapasitet - smarte løsninger
- Strømlinjeforme informasjonsflyt fra skip til lande

Beredskap og ulykkeshåndtering

- Bedre kommunikasjon og integrasjon - standardisering
- Forbedret overvåking-deteksjon - proaktivt
- Ulykkes/hendelsesstatistikk - forbedret statistikk (inkludert nestenulykker) - utvidet modell for hypotese for årsakssammenhenger
- Bedre nødkommunikasjon
- Forbedret overvåking med utveksling
- AIS til alle med filter
- Bedre ulykkesstatistikk
- Systematikk for rapportering av nestenulykker

Ymse

- Monitorering VTS services (AIS) for mindre fartøy
- Alternativ rute (Escape route)
- Regelverk: Bedre oppfølging av regelverk og kontroll av rett myndighet
- For at fiskere skal være flere ombord
- Holdninger om egen sikkerhet, varslingsystem EPIRB, SART
- Alle offiserer bør kunne alt (1. styrmannen må kunne avløse 1. maskinisten). Bort med den gamle inndelingen av roller. Alle bli systemoperatører
- Nye broinstrukser basert på ny teknologi. Er dagens instrukser up-to-date?
- Begrensninger av fartøyets "valgfriht" innaskjærs i forhold til vær, rutevalg, lasting
- Krav til rapportering av nestenulykker, helst med etterforskning av uavhengige
- Hvordan kvalitetessikre bru-organisering/prestasjon
- Hvordan omsette kunnskap om menneskelig svakhet til effektive tiltak
- Hva er effekt av sjøsyke
- Alle fartøyer på track
- Nødstoppp stopp på innhalingsutstyr