



# Operatørselskapers kontroll av offshore forsyningsnæringen

Masteroppgave i Samfunnssikkerhet

Fordypning i sikkerhet og beredskap i nordområdene  
Universitetet i Stavanger/Universitetet i Tromsø  
Våren 2011

Roy R. Knutsen

**UNIVERSITETET I STAVANGER**

**MASTERGRADSSTUDIUM I  
SAMFUNNSSIKKERHET**

**MASTEROPPGAVE**

---

**SEMESTER:**

Våren 2011

---

**FORFATTER:**

Roy R. Knutsen

**VEILEDER:**

Ole-Andreas Engen

---

**TITTEL PÅ MASTEROPPGAVE:**

Operatørselskapers kontroll av offshore forsyningsnæringen

---

**EMNEORD/STIKKORD:**

Regulering, sikkerhetsstyring, petroleumsvirksomhet, offshore forsyningsskip, rederi

---

**SIDETALL: 80**

**STAVANGER .....**

**DATO/ÅR**

## Forord

Denne masteroppgaven er en del av mastergradsstudiet ”*Samfunnssikkerhet; med fordypning i sikkerhet og beredskap i Nordområdene*”, hvor oppgaven representerer de siste 30 studiepoeng av denne graden. Studiet er et samarbeidsprosjekt mellom Universitetet i Stavanger og Universitetet i Tromsø, og oppgaven har blitt skrevet ved Institutt for ingeniørvitenskap og sikkerhet ved Universitetet i Tromsø.

Gjennom arbeidet med denne masteroppgaven har jeg fått muligheten til å fordype meg innenfor et fagområde, og videre en næring som jeg har av stor interesse. Denne studien har gitt meg muligheten til å anvende teori på praksisen, noe som har ført til at jeg har nytt stor lærdom i forhold til den teorien som har blitt anvendt og i forhold til den praksis som oppgaven fokuserer på.

Arbeidet med å gjennomføre denne masteroppgaven har vært en krevende prosess som har opptatt store deler av tiden min i lange perioder. Jeg vil derfor rette en stor takk til min samboer Ine-Mari Heggebakk for å ha vist en stor porsjon tålmodighet og enorm støtte underveis i denne prosessen. Når det gjelder faglig støtte og motivasjon har min veileder Ole-Andreas Engen bidratt med gode innspill og veiledning underveis, og han fortjener en stor takk for dette. Til sist vil jeg rette en takk til mine medstudenter, Sverre D. Hanssen, Sølve Stormo, Simen Lian Hansen og Erlend Rødsand for fem flotte lærerike år. Jeg ønsker dere alle lykke til videre.

## Sammendrag

Denne studien har som formål å bidra til en dypere forståelse av kontrollforholdet mellom operatørselskaper og offshore forsyningsskipsnæringen. Operatørselskaper er lovpålagt å drive et kontroll- og oppfølgingsarbeid ovenfor sine leverandører, herunder også de forsyningsskip som benyttes til å frakte gods til og fra plattformer. For offshore forsyningsskipsnæringen er dette et kontrollforhold som havner på siden av et etablert maritimt kontrollregime. I praksis betyr dette at en forståelse av rammeverket for sikkerhetsstyring i offshore forsyningsskipsnæringen ikke vil være tilstrekkelig uten å ha kjennskap til den faktoren som operatørselskaper i utgjør i en kontrollsammenheng. Til tross for dette, er dette et tema som i svært liten grad har blitt berørt i forskningssammenheng.

I denne oppgaven analyseres dette kontrollforholdet ut fra en teoretisk kontekst basert på reguleringsteori. Oppgavens problemstilling og tilhørende forskningsspørsmål lyder som følger:

*Hvordan utøver operatørselskaper kontroll ovenfor offshore forsyningsskipsnæringen, og hvordan kan denne kontrollen analyseres ved hjelp av reguleringsteori?*

- F1: Hvordan gjennomføres kontroll- og oppfølgingsarbeidet?
- F2: I hvilken grad er kontroll- og oppfølgingsarbeidet ”godt”, og eksisterer det potensial for forbedring av dette?

I analysen tilknyttet hvert av disse forskningsspørsmålene benytter jeg meg av reguleringsteori. Ved å analysere empirisk data i lys av denne teorien kartlegger jeg i denne oppgaven hvordan denne kontrollen utføres, og hvilken betydning dette har for sikkerhetsstyringen i offshore forsyningsskipsnæringen. Jeg viser hvordan operatører bedømmer tilstanden blant aktørene innad offshore forsyningsskipsnæringen ved å basere seg på ulike metoder for informasjonsinnhenting. Revisjoner av rederikontorer, inspeksjoner av fartøy, anbudsprosesser og møteaktivitet er alle eksempler på metoder som inngår i denne informasjonsinnhenting.

Jeg viser at adferdsendringen innad dette kontrollforholdet innehar karakteristikk som kan relateres til hva teorien betegner en belønnings- og avskrekkingstilnærming. Videre identifiserer jeg hvilke strategier operatørselskaper baserer seg på i sin kontroll. Sett i lys av teori er markedsbasert kontroll den mest fremtredene strategien, representert ved bruk av såkalt konkurranselov og regulering gjennom kontrakt.

I besvarelsen av forskningsspørsmål to gjøres det en kvalitativ vurdering av dette kontrollforholdet. Denne vurderingen baserer på teoretiske kriterier for god regulering. Min analyse viser at operatører på norsk sokkel i stor grad tilfredsstillende disse kriteriene i sin kontroll av offshore forsyningsnæringen. Dette innebærer at den kontrollen som gjennomføres kan fra et reguleringsteoretisk perspektiv sies å være legitim og god. Til tross for dette har det blitt identifisert forbedringspotensial i forbindelse med utøvelsen av denne kontrollen. Dette forbedringspotensialet går i hovedsak på kommunikasjonen mellom operatørselskaper og offshore forsyningsnæringen. Det etterspørres en økning i operatør representanters tilstedeværelse om bord på fartøyene. Dette kan bidra til økt grad av tillit og forståelse mellom disse aktørene. Det kommer også frem at det eksisterer en forskjellig begrepsforståelse innad dette kontrollforholdet. Dette kan igjen føre til missforståelser i forbindelse med inspeksjoner som gjøres i forbindelse med operatørselskapers kontroll. En innsats for å etablere en felles begrepsforståelse innad dette kontrollforholdet kan tenkes å øke effektiviteten av den kontrollen som gjennomføres.

Denne oppgaven viser hvordan man ved å benytte seg av reguleringsteori på et gitt kontrollforhold kan skape en dypere forståelse for de mekanismer som inngår i den kontrollen som finner sted. Den viser også hvordan man ved å forholde seg til samme teori kan gjøre en vurdering av kontrollforholdet, og på bakgrunn av dette komme frem til tiltak som potensielt sett vil kunne forbedre kontrollen med tanke på både resultat og utførelse.

## **Innholdsfortegnelse**

<b>1.0 Innledning .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Problemstilling .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2 Avgrensning .....</b>	<b>4</b>
<b>1.3 Begrepsavklaring .....</b>	<b>4</b>
<b>2.0 Bakgrunn og kontekst .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1 Offshore forsyningsnæringen .....</b>	<b>5</b>
2.1.1 Rederi .....	6
2.1.2 Offshore forsyningskip .....	6
<b>2.2 Det maritime reguleringsregimet .....</b>	<b>7</b>
2.2.1 Sjøfartsdirektoratet .....	7
2.2.2 IMO .....	8
2.2.3 Klasseselskap .....	8
2.2.4 Maritimt regelverk .....	8
2.2.4.1 SOLAS – Safety of Life at Sea .....	9
2.2.4.2 ISM Kodens .....	9
2.2.4.3 STCW 95 .....	9
2.2.4.4 Den norske Skipssikkerhetsloven .....	10
2.2.4.5 Det maritime regimets utvikling .....	10
<b>2.4. Petroleumsregimet .....</b>	<b>11</b>
2.4.1 Petroleumstilsynet .....	11
2.4.2 Regelverk i Petroleumsvirksomheten .....	11
2.4.3 Regimets utvikling .....	12
2.4.4 Påseplikt og oppfølging av andre deltakere .....	13
<b>2.5 Bakgrunn og kontekst oppsummert .....</b>	<b>15</b>
<b>3. Teoretisk rammeverk .....</b>	<b>16</b>
<b>3.1 Hvorfor reguleringsteori? .....</b>	<b>16</b>
3.1.1 Hvorfor regulere? .....	17
3.1.2 Regulering av risiko og sikkerhet .....	18
3.1.3 En organisasjons sikkerhetsstyring .....	19
3.2 Et reguleringsregimes kontrollkomponenter .....	21
3.2.1 To ulike tilnærminger til risikoregulering .....	23
3.2.2 Strategier for regulering .....	25

3.2.3 Hva er god regulering?.....	29
<b>4. Metodisk fremgangsmåte .....</b>	<b>33</b>
<b>4.1 Undersøkellesdesign og metode .....</b>	<b>33</b>
<b>4.2 Hvorfor kvalitativ metode? .....</b>	<b>33</b>
<b>4.3 Datainnsamling og utvalg .....</b>	<b>34</b>
4.3.1 Valg av informanter .....	34
4.3.2 Datainnsamling .....	35
<b>4.4 Validitet og reliabilitet.....</b>	<b>36</b>
<b>5.0 Empiri.....</b>	<b>38</b>
<b>5.1 F1: Hvordan gjennomføres kontroll- og oppfølgingsarbeidet? .....</b>	<b>38</b>
5.1.1 Regulerings kontrollkomponenter.....	39
5.1.1.2 Informasjonsinnhenting.....	39
5.1.1.3 Standardsetting .....	41
5.1.1.4 Adferdsendring .....	42
5.1.2 Strategier for regulering .....	43
5.1.2.1 Markedsbasert kontroll.....	44
5.1.2.2 Andre strategier .....	46
5.1.3 Forskningsspørsmål 1; Oppsummert .....	47
<b>5.2 F2: Kan kontroll- og oppfølgingsarbeidet beskrives som ”godt”, og eksisterer det potensial for forbedring? .....</b>	<b>48</b>
5.2.1 Kontroll- og oppfølgingsarbeidet analysert i lys av kriterier for god regulering.....	48
5.2.2 Eksisterer det potensial for forbedring? .....	55
5.2.3 Forskningsspørsmål 2; Oppsummert .....	57
<b>6. Konklusjon og videre forskning.....</b>	<b>58</b>
<b>7. Litteraturliste.....</b>	<b>60</b>
<b>Vedlegg .....</b>	<b>62</b>

## **Figurer**

Figur 1 – Kontrollmessig rangordning i petroleumsvirksomheten (Kaasen 1984:492).....	2
Figur 2 – Modell for sikkerhetsstyringen (Aven et al. 2004:68).....	20



## 1.0 Innledning

Som et siste bindeledd mellom plattformer offshore og landbasert industri er offshore forsyningskip en særdeles viktig aktør i logistikk kjeden tilknyttet forsyning av plattformer (Antonsen 2009). Offshore forsyningsnæringen i Norge vokste frem i takt med de første konsesjonstildelinger på norsk sokkel i 1965, og disse konsesjonstildelingene førte til at norske shippingselskaper fikk blikket opp for et nytt marked som baserer seg på forsyning av petroleumsinstallasjoner til havs. Oljefunnet på Ekofisk i 1969 førte til at det i kort tid etter fulgte flere bestillinger på forsyningskip for norske rederees regning (Norges Rederiforbund 2011a).

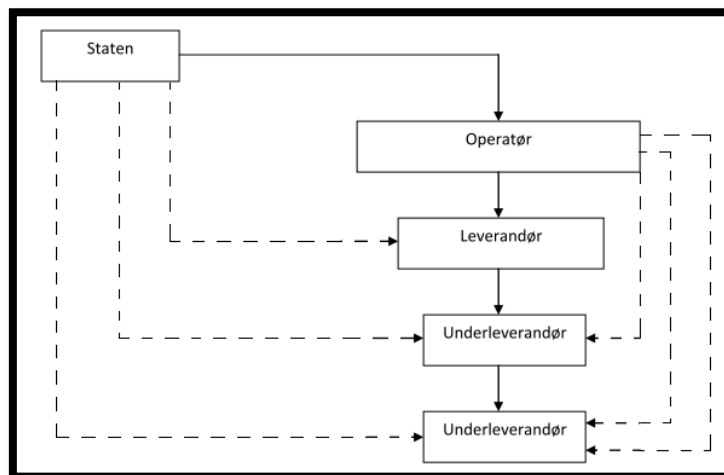
Transport via sjøveien er og har vært viktig for all handel og næringsvirksomhet, men har også til alle tider vært forbundet med en viss grad av risiko (Christophersen 2009). Denne risikoen har blitt håndtert gjennom etableringen av et maritimt regelverk som stiller krav til hvordan sikkerheten innad den maritime næring skal ivaretas, og videre som både forsyningskip og andre typer skip må forholde seg til. Til tross for dette har sjøfartsnæringen generelt vært preget av et dårlig inntrykk når det kommer til sikkerhet og sikkerhetskultur innad denne næringen (Christophersen 2009).

Det maritime regelverket og dets håndhevere utgjør utvilsomt en sentral del av et rammeverk for sikkerhetsstyring som gjennom lov er gjort gjeldene for aktører som driver innenfor sjøfartsnæringen. For aktører innad offshore forsyningsnæringen påvirkes også dette rammeverket som følge av næringens rolle som leverandør og deltakende aktør i petroleumsvirksomhet. Operatørselskapers forhold til dets leverandører og entreprenører er regulert gjennom lovverket for petroleumsvirksomhet på norsk sokkel. Her stilles det krav til et oppfølgings- og kontroll arbeid fra operatørens side ovenfor deres leverandørers styringssystemer for HMS (Rammeforskriften 2010). Dette innebærer at det ikke er tilstrekkelig å se til det maritime kontrollregimet når man ønsker en helhetlig forståelse av de faktorer som i praksis utgjør rammeverket for sikkerhetsstyring i offshore forsyningsnæringen.

I verket ”Sikkerhetsstyring i skipsfarten 1998 -2008” trekker Jan Georg Christophersen spesielt frem befrakteren som en særdeles viktig aktør i sjøfartsnæringens omgivelser. Befrakteren kan også fremstå som en særlig viktig utøver i forhold til sikkerhetskontroll av

denne næringen. Dette baserer seg på at befrakteren har muligheten til å velge å benytte seg av andre skip dersom det aktuelle skip på noen som helst måte ikke skulle tilfredsstillе befrakterens ønsker (Christophersen 2009). Christophersen (2009) trekker frem de store oljeselskapene som eksempler på gode befraktere som tar sitt ansvar alvorlig. Når et skip tas inn på kontrakt gjennomgås skipet grundig og det foretas omfattende inspeksjoner. Befrakterens rolle og makt innebærer i følge Christophersen (2009) at det kanskje er befrakteren som har den største betydningen når det kommer til etterlevelse av regelverk og konvensjoner som regulerer sikkerheten i sjøfartsnæringen. Christophersen (2009) trekker ikke frem offshore forsyningsnæringen spesielt når han skriver dette, men omtaler sjøfartsnæringen på mer generell basis.

Utformingen av regelverket som operatørselskaper på norsk sokkel må forholde seg til i sin utøvelse av petroleumsvirksomheten legger til rette for nettopp en slik oppfølging og kontroll som Christophersen (2009) både etterspør og trekker frem som en spesielt viktig faktor i forhold til sikkerhetsregulering av sjøfartsnæringen. I boken "Sikkerhetsregulering i petroleumsvirksomheten" understreker Knut Kaasen (1984) at operatørens rolle som organisator av petroleumsvirksomhet også påvirker dens rolle ovenfor sine leverandører i en kontroll sammenheng. For å illustrere dette har Kaasen (1984) utviklet en modell som illustrerer hvordan kontroll i praksis utøves i petroleumsvirksomheten:



**Figur 1 – Kontrollmessig rangordning i petroleumsvirksomheten (Kaasen 1984:492)**

Figur 1 illustrerer hvordan hvert ledd fører kontroll med leddet under seg (Kaasen 1984). Dette medfører at forholdet mellom operatør og leverandør i følge Kaasen (1984) ikke blir ulikt forholdet mellom offentlige kontrollmyndigheter og operatøren.

Gjennom å belyse operatørers kontroll og oppfølging av forsyningsnæringen berører denne oppgaven et fenomen som er av vesentlig betydning for sikkerhetsregulering av sjøfartsnæringen (Christophersen 2009). Videre vil denne oppgaven resultere i en beskrivelse av et kontrollforhold som i følge Kaasen (1984) er en av flere faktorer som i tillegg til de etablerte rettsregler og sikkerhetslovgivning, må anses som å kunne påvirke risikoen for ulykker i petroleumsvirksomheten. I motsetning til forskning tilknyttet både maritim- og petroleumrelatert kontroll isolert sett, er en studie av operatørers kontroll av offshore forsyningsnæringen av min kjennskap ikke blitt gjort tidligere. Forhåpentligvis vil resultatet av denne oppgaven kunne ha et snev av forskningsmessig nyskapning over seg, og bidra til en mer helhetlig forståelse av de faktorer som i praksis utgjør reguleringen av offshore forsyningsnæringen.

## **1.1 Problemstilling**

Gjennom denne oppgaven søker jeg en forståelse av hvordan operatørselskaper på norsk sokkel utøver sin lovpålagte kontroll av offshore forsyningsnæringen. På bakgrunn av dette har jeg formulert følgende problemstilling for denne oppgaven:

*Hvordan utøver operatørselskaper kontroll ovenfor offshore forsyningsnæringen, og hvordan kan denne kontrollen analyseres ved hjelp av reguleringsteori?*

Problemstillingen til denne oppgaven er todelt. For det første legger den til rette for et rent empirisk hovedmål med denne oppgaven som blir å beskrive hvordan operatørselskaper utøver sin kontroll av offshore forsyningsnæringen. Siste delen av problemstillingen er av mer teoretisk karakter, og er rettet mot hvordan dette fenomenet kan beskrives ved å benytte seg av reguleringsteori. Jeg kommer nærmere tilbake til bruken av reguleringsteori i kapittel 3, hvor jeg argumenterer for hvorfor jeg har valgt å benytte meg av reguleringsteori som analytisk verktøy i denne oppgaven.

For å kunne besvare problemstillingen har det blitt utformet to forskningsspørsmål:

- F1: Hvordan gjennomføres kontroll- og oppfølgingsarbeidet?
- F2: I hvilken grad er kontroll- og oppfølgingsarbeidet ”godt”, og eksisterer det potensial for forbedring av dette?

Jeg vil i denne oppgaven ta sikte på å besvare disse forskningsspørsmålene ved å drøfte datamaterialet fra min undersøkelse i lys av et teoretisk rammeverk som baserer seg på reguleringsteori. En besvarelse av disse to forskningsspørsmålene er ment å være dekkende for den første delen av oppgavens problemstilling, mer konkret hvordan operatørselskaper utøver kontroll av offshore forsyningsnæringen.

## 1.2 Avgrensning

Oppgaven fokuserer utelukkende på norsk sokkel. Dette innebærer at både respondenter fra operatørselskaper og forsyningsnæringen som har bidratt til denne undersøkelsen både har tilholdssted og pågående operasjoner i Norge og på norsk sokkel. Oppgaven fokuserer på offshore forsyningsnæringen, og herunder offshore forsyningskip. Oppgaven berører ikke andre type skip med aktiviteter opp mot petroleumsvirksomheten.

## 1.3 Begrepsavklaring

- *Offshore forsyningsnæringen*

Når denne betegnelsen blir brukt i denne oppgaven menes det de *rederier* og de *forsyningskip* med tilhørighet i Norge, og som driver forsyningsoperasjoner på norsk sokkel. Denne betegnelsen brukes som et samlende begrep for hele denne næringen.

- *Operatørselskap*

Et operatørselskap er et selskap som har rett til å lete etter olje og gass i en blokk og videre bygge ut et felt for produksjon ved et kommersielt funn. Operatøren opptrer gjerne på vegne av et partnerskap av selskaper (Petroleumstilsynet 2010).

- *Entreprenør/Leverandør*

Begrepene blir i denne oppgaven sett på som å omhandle det samme, mer spesifikk forstås dette som deltakende aktører i petroleumsvirksomheten som yter tjenester til et operatørselskap.

- *Flaggstat*

Flaggstaten til et skip viser til hvilket land skipet er registrert i. Et skip som seiler under norsk flagg er registrert i Norge, og er videre under regulering av norske sjøfartsmyndigheter.

- *GT*

Grosstonnage. Måleenhet for skip.

- *Risikoregulering og sikkerhets regulering*

Enkelte forfattere omtaler regulering av risiko som risikoregulering og andre forfattere bruker begrepet sikkerhetsregulering. Risikoregulering og sikkerhetsregulering er i denne oppgaven forstått som å ha samme betydning.

## **2.0 Bakgrunn og kontekst**

I dette kapittelet vil jeg presentere konteksten rundt det kontrollforholdet som denne fokuserer på. Kapittelet starter med en presentasjon av offshore forsyningsnæringen og fortsetter med en komprimert redegjørelse av det regelverket og de myndighetsaktører som kan sies å utgjøre det maritime kontrollregimet. Deretter følger en komprimert redegjørelse for det regelverket og tilhørende myndighetsorgan som inngår i hva jeg i denne oppgaven har valgt å benevne petroleumsregimet.

### **2.1 Offshore forsyningsnæringen**

Siden oppstarten av petroleumsvirksomhet på norsk sokkel har det blitt etablert en rekke norske rederier med satsingsområder innenfor offshore forsyningssegmentet. Dette har ført til at Norge etter hvert har opparbeidet seg verdens mest moderne og nest største offshoreflåte, kun overgått av USA i størrelse (Norges Rederiforbund 2011b).

Offshore forsyningsfartøy opererer i et marked hvor det er konkurranse mellom de ulike rederiene om å få de jobbene som dukker opp i markedet. Dette markedet kan deles inn i et såkalt ”spot” marked, og et ”term” marked. Det som skiller disse markedene er i hovedsak varigheten på kontraktene mellom operatøren og rederiet, hvor spot markedet kan sies å dekke kortere akutte behov et operatørselskap måtte ha, mens term markedet gjelder for lengre kontrakter (Aas et al. 2009).

### **2.1.1 Rederi**

Fartøyene bemannes og driftes fra landbaserte rederikontorer, heretter benevnt som administrasjonen. Administrasjonen i et rederi består som oftest av flere forskjellige avdelinger, med ansvarsområder som dekker blant annet bemanning av skipene, teknisk ansvar, operasjon og kvalitets- og HMS arbeid innad rederiet.

### **2.1.2 Offshore forsyningskip**

Om bord på en norsk PSV vil du, avhengig av skipets klassifisering og behov, finne et skift bestående av 10-15 mannskaper. Dette skiftet er videre inndelt i to vaktskift som normalt jobber 2 x 6 timer i døgnet (Antonsen 2009). Mannskapet ombord består vanligvis av følgende bemanning:

- En kaptein og en overstyrermann
- To styrmenn
- Fire matroser
- En maskinsjef og en maskinist
- En skipselektriker
- En kokk

Fartøyets totale bemanning består av to skift. Hvert skift er om bord i 28 dager, og friperiodene for hvert skift er fire uker (Antonsen 2009).

En PSV transporterer gods mellom en landbasert base og en offshore installasjon (Aas et al. 2009). Godset som fraktes kan i hovedsak kategoriseres som dekkslast og bulklast. Typisk dekkslast som transporteres vil kunne være borerør, boreutstyr, stillas, helikopterdrivstoff, kjemikalier, proviant og vedlikeholdsutstyr (Gibson 1999). Bulklast transporteres i tanker under dekk. Typisk bulklast vil kunne være sement, barytt, bentonitt, gassolje, ferskvann og

andre kjemikalier som brukes av installasjonene (Gibson 1999). Selve laste eller losse operasjon av et fartøy finner sted mens fartøyet ligger ved siden av installasjonen. Dekkslast lastes av eller losses på fartøyet ved bruk av kraner som er plassert på plattformen, mens bulklaster overføres i slanger (Gibson 1999).

## **2.2 Det maritime reguleringsregimet**

Gjennom dette kapitlet tar jeg sikte på å beskrive de relevante maritime myndighetsinstanser og maritimt sikkerhetsrelatert regelverk. Dette utgjør den maritime reguleringen en må forholde seg til ved drift av skip.

### **2.2.1 Sjøfartsdirektoratet**

Sjøfartsdirektoratet er en underliggende etat av Nærings- og handelsdepartementet (Nærings- og handelsdep 2011). Sjøfartsdirektoratet er et statlig organ som fører tilsyn og kontroll med norskregistrerte- og utenlandske skip i norske farvann og havner. Sjøfartsdirektoratets kjernevirksomhet kan deles inn i tre oppgaver (Sjøfartsdirektoratet 2009):

- Å påse og medvirke til at norske skip og rederier holder høy sikkerhets- og miljømessig standard.
- Å påse og medvirke til at sjøfolk på norske skip har gode kvalifikasjoner, arbeids- og levevilkår.
- Å påse at fremmede skip i norske farvann og havner overholder internasjonale regler.

Sjøfartsdirektoratet følger opp disse kjerneoppgavene gjennom ulike virkemidler som blant annet normarbeid, tilsyn og kontroll, motivasjonsarbeid og holdningsskapende og atferdsmotiverende tiltak (Sjøfartsdirektoratet 2009). Direktoratet er også en pådriver i arbeidet med utviklingen av internasjonalt regelverk, og er ansvarlig for implementering av de gjeldende internasjonale regler i norsk lovverk (Sjøfartsdirektoratet 2009). Tilsyn og kontroll opp mot rederi og skip gjøres av Sjøfartsdirektoratet selv, men kan også i enkelte tilfeller gjøres av classeselskaper eller spesielt godkjente foretak (Sjøfartsdirektoratet 2009). Jeg kommer tilbake til hva et classeselskap er i kapittel 2.2.3.

### **2.2.2 IMO**

IMO er en forkortelse for "*International Maritime Organisation*" (Christophersen 2009). IMO representerer De forente nasjoners (FN) sjøsikkerhetsorganisasjon, og ble opprettet i 1948 med et formål om å internasjonalt fremme sikkerhet til sjøs samt forhindre forurensing av det maritime miljø. Organisasjonen består per dags dato av 169 medlemsland, og Norge er en av disse (IMO 2011b). IMO er bygget opp av spesialiserte komiteer som regulerer den maritime næringen gjennom utvikling og vedlikehold av et internasjonalt regelverk rettet mot drift og operasjoner av skip (IMO 2011b). Inspeksjoner og overvåkning av næringen for å sikre etterlevelse er ikke en del av IMOs mandat, og dette ansvaret påfaller den aktuelle medlemsstat (IMO 2011b). Medlemsstatens ansvarsområde dekker også implementering av de reguleringer som måtte fremkomme av IMO (Christophersen 2009).

### **2.2.3 Klaseselskap**

Klaseselskapenes opprinnelse var i utgangspunktet relatert til forsikring av skip, og opprettelsen av de første klaseselskapene fant sted lenge før det offentlige for alvor rettet større fokus mot skipssikkerhet (Falkanger and Bull 2010). Dagens klaseselskaper har en rekke gjøremål i tillegg til deres opprinnelige oppgave ovenfor forsikringsselskapene, og den største øvrige brukeren av klaseselskap er i dag sjøfartsmyndighetene (Falkanger and Bull 2010). Klaseselskaper har oppgaver som blant annet godkjenning av tegninger og tekniske løsninger på skip, samt utstedelse av sertifikater på flaggstatenes vegne. Sertifikatene dokumenterer at skipet tilfredsstillter klassens krav (Falkanger and Bull 2010). Et hvert skip må inneha et klasesertifikat for å kunne få seilingstillatelse (Maritim karriere). Kravene kan være tilknyttet skipets konstruksjon, men det er også krav opp mot rederi og skip som går på sikkerhetsstyring og som er videre definert i Skipssikkerhetsloven (Falkanger and Bull 2010; Skipssikkerhetsloven 2008).

### **2.2.4 Maritimt regelverk**

Maritim lovgivning relatert til sikkerhetsstyring er i stor grad utformet som funksjonskrav. Dette innebærer at regelverket spesifiserer de resultat og mål som skal oppnås, men omtaler ikke i detalj hvilke metoder som skal brukes for å nå målene (Christophersen 2009). De følgende kapitler redegjør for deler av den maritime lovgivningen som er relatert til sikkerhet.



#### **2.2.4.1 SOLAS – Safety of Life at Sea**

SOLAS konvensjonen blir omtalt som den viktigste av alle internasjonale traktater som omhandler sikkerhet om bord på handelsskip (IMO 2011c). Formålet med SOLAS konvensjonen er å spesifisere minimumsstandarder for bygging, utrustning og drift av skip. Disse standardene skal sikre at et visst sikkerhetsnivå oppnås (IMO 2011c). SOLAS er utarbeidet som en konvensjon, og krever dermed en ratifisering fra den aktuelle flaggstat før konvensjonen kan tre i kraft innenfor den samme flaggstaten (IMO 2011d). Videre håndhevelse av konvensjonen er tillagt myndighetene innad de medlemslandene av IMO som har ratifisert konvensjonen (IMO 2011d). Norge ratifiserte forøvrig SOLAS konvensjonen 17. Februar 1977 (Justis- og politidepartementet 2005).

SOLAS består av 13 artikler som inneholder flere detaljerte reguleringer knyttet til blant annet konstruksjon av skip, redningsutstyr, brann sikkerhet, sikker navigering, og sikker styring og drift av skip (Falkanger and Bull 2010).

#### **2.2.4.2 ISM Koden**

ISM Koden er en internasjonal standard utarbeidet for å fremme sikker styring og operasjon av skip. ISM koden ble vedtatt av IMO 24. Mai 1994 gjennom innlemming av ISM koden som et nytt kapittel (IX) i den allerede etablerte SOLAS konvensjonen (Sjølovkomiteen and Selvig 1999).

Implementering av ISM koden er påkrevd for alle skip større enn 500 GT som opererer i internasjonal fart (Det Norske Veritas 2011). For å kunne dokumentere at rederi og skip opererer i henhold til ISM koden må det gjennomføres en sertifiserings prosess ovenfor den flaggstaten skipet tilhører. Som jeg har vært inne på gjennomføres som oftest denne sertifiseringsprosessen av et classeselskap som opererer på vegne av flaggstaten (Det Norske Veritas 2011).

#### **2.2.4.3 STCW 95**

STCW-95 konvensjonen er den internasjonale konvensjonen for trening, sertifisering og vakthold for sjøfolk (IMO 2011a). Konvensjonen ble utviklet i 1978, og revidert i 1995 og derav navnet STCW-95. Konvensjonen er internasjonal og beskriver minimumskrav relatert til trening, sertifisering og vakthold for sjøfolk (IMO 2011a).

Alle personer i sertifikatpliktige stillinger om bord norske skip skal ha sine sertifikater oppdatert i henhold til kravene gitt gjennom STCW-95 konvensjonen (Sjøfartsdirektoratet 2010).

#### ***2.2.4.4 Den norske Skipssikkerhetsloven***

Skipssikkerhetsloven er relativt ny av dato, og tredde i kraft 01.7.2007. Formålet med loven er å trygge liv, helse, miljø, materielle verdier, forhindre forurensning fra skip, sikre et godt arbeidsmiljø om bord og trygge arbeidsforhold på norske skip eller skip i norske farvann. Dette skal oppnås gjennom god sikkerhetsstyring og skipssikkerhet som det legges til rette for gjennom denne loven (Skipssikkerhetsloven 2008).

Loven gjelder for alle norske skip uavhengig av ferdselsområde, og alle utenlandske skip i Norges territorialfarvann (Skipssikkerhetsloven 2008).

#### ***2.2.4.5 Det maritime regimets utvikling***

Til tross for sjøfartens lange historie var det først mot slutten av det 19.- og begynnelsen av det 20. århundre at forløperne til internasjonale reguleringer av denne næringen ble vedtatt. Utviklingen skjøt så for alvor fart etter 2. Verdenskrig med etableringen av blant annet IMO innad FN systemet (Christophersen 2009). Ved slutten av 1980-tallet og på starten av 1990-tallet inntraff en radikal endring i antall forlis, havarier og farlige hendelser innenfor skipsfarten. På bakgrunn av dette satte IMO i gang arbeidet med en ny regulering av sjøsikkerhet (Christophersen 2009). Disse hendelsene hadde ført skipsfartsnæringen inn i en internasjonal tillitskrise, hvor løsningen ble at IMO gjorde en inngripen med en ny internasjonal regulering gjennom ISM koden. ISM koden har blitt det siste forsøket innenfor den maritime næringen rettet mot å høyne minimumsstandardene for sikkerhet og forebygging av miljøforurensning (Christophersen 2009).

## **2.4. Petroleumsregimet**

Gjennom dette kapitlet vil jeg redegjøre for et sentralt myndighetsorgan, regelverk og utviklingen av regelverket for petroleumsvirksomheten på norsk sokkel.

### **2.4.1 Petroleumstilsynet**

Petroleumstilsynet (PTIL) er underlagt Arbeidsdepartementet og har myndighetsansvar for sikkerhet, beredskap og arbeidsmiljø i petroleumsvirksomheten. PTIL har videre fått delegert ansvar fra Arbeidsdepartementet til å fastsette utdypende forskrifter for sikkerhet og arbeidsmiljø i virksomheten (Petroleumstilsynet 2011a).

PTILs hovedoppgaver kan oppsummeres som følgende:

- PTIL skal ved eget tilsyn og samarbeid med andre myndigheter på HMS-området sikre at petroleumsvirksomheten og virksomhet i tilknytning til denne, følges opp på en helhetlig måte.
- PTIL skal drive informasjons og rådgivningsvirksomhet ovenfor aktørene i virksomheten, etablere hensiktsmessige samarbeidsrelasjoner med andre HMS-myndigheter nasjonalt og internasjonalt samt aktivt bidra til kunnskapsoverføring på HMS området i samfunnet generelt.
- PTIL skal gi uttalelser til overordnet departement i saker som behandles av departementet og bistå departementet i saker på forespørsel (Petroleumstilsynet 2011a)

### **2.4.2 Regelverk i Petroleumsvirksomheten**

Det reguleringsregimet som operatører på norsk sokkel per dags dato forholder seg til er forankret i de gjeldende HMS-forskrifter til havs og på land (Petroleumstilsynet 2011b). Forskriftene er fastsatt av Petroleumstilsynet, Helsedirektoratet, Mattilsynet og Klima og forurensningsdirektoratet. Samtlige av disse instansene fører tilsyn med at regelverket etterlevs innenfor sine respektive områder under koordinering av Petroleumstilsynet (Petroleumstilsynet 2011b). Forskriftene er som følger:

- Styringsforskriften – Forskrift om styring og opplysningsplikt i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg
- Innretningsforskriften – Forskrift om utforming og utrustning av innretninger med mer i petroleumsvirksomheten
- Aktivitetsforskriften – Forskrift om utføring av aktiviteter i petroleumsvirksomheten
- Rammeforskriften – forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomhet og på enkelte landanlegg (Petroleumstilsynet 2011b).

Av disse forskriftene er det Rammeforskriften verdt å se nærmere med tanke på denne oppgavens kontekst. Rammeforskriften definerer blant annet den ansvars – og påseplikt operatører har ovenfor deltakende aktører i petroleumsvirksomhet på norsk sokkel. Jeg vil gå nærmere inn på denne påseplikten i kapittel 2.4.4.

### **2.4.3 Regimets utvikling**

Det reguleringsregimet som eksisterte under petroleumsvirksomhetens oppstart på norsk sokkel var i utgangspunktet basert på et regelverk bestående av svært detaljerte normer. Dette regelverket var inspirert av lovgivende rammeverk fra både maritim sektor og landbasert arbeidsmiljølovgivning (Lindøe and Braut 2010). Etableringen av Oljedirektoratet på starten av 1970-tallet samt de større ulykkene (Bravo utblåsningen og Alexander Kielland) som fant sted i -77 og 1980 på norsk sokkel, initierte til en utvikling av nye prinsipper for risikoregulering innad norsk petroleumsvirksomheten (Lindøe and Braut 2010). Initiativet manifesterte seg gjennom blant annet opprettelsen av forskningsprogrammet ”Sikkerhet på sokkelen”, som var et treårig prosjekt (1978-1981) hvor Oljedirektoratet (OD) i samarbeid med industrien og forskningsinstitusjoner la grunnlaget for nye reguleringsprinsipper (Lindøe and Braut 2010). For å skape et klarere skille mellom ressursforvaltning og kontrollfunksjon innad OD, ble det 1. Januar 2004 opprettet et petroleumstilsyn som overtok de kontrollfunksjoner som tidligere var tilrettelagt OD (Lindøe 2008). Utviklingen av regulering innenfor petroleumsvirksomhet har ført til et reguleringsregime som pr. dags dato er basert på prinsippene om intern-kontroll og selv-regulering (Lindøe and Braut 2010). En redegjørelse for ulike reguleringsprinsipper gjøres i kapittel 3 i denne oppgaven.

#### 2.4.4 Påseplikt og oppfølging av andre deltakere

I forbindelse med oppgavens tematikk er det en del av det overnevnte lovverket for petroleumsvirksomheten som er verdt å se nærmere på. Som jeg har nevnt innledningsvis til så er dette Rammeforskriften, og herunder § 7 og § 18 i denne forskriften. Jeg vil også belyse deler av en Stortingsmelding som omhandler operatørselskapers ansvar og myndighet i forhold til kontroll og oppfølging av sine leverandører.

Rammeforskriftens § 7 tar for seg styrings- og påseplikt relatert til HMS i petroleumsvirksomhet i Norge. Påseplikten er utformet som følgende:

*§ 7 - Ansvar etter denne forskriften*

*Operatøren og andre som deltar i virksomheten er ansvarlig etter denne forskriften. Den ansvarlige skal sikre at krav som er gitt i helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen, blir etterlevd.*

*Operatøren skal påse at alle som utfører arbeid for seg, enten personlig, ved ansatte, ved entreprenører eller underentreprenører, etterlever krav som er gitt i helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen.*

*I tillegg til de pliktene som rettighetshaverne og eierne av landanlegg har etter enkelte bestemmelser i denne forskriften, er disse ansvarlige for å påse at operatøren etterlever krav som er gitt i helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen. Arbeidstakerne har plikt til å medvirke jf. arbeidsmiljøloven § 2-3 og brann- og eksplosjonsvernloven § 25 (Rammeforskriften 2010).*

Rammeforskriftens § 18 tar for seg kvalifisering og oppfølging av andre deltakere, og er utformet som følgende:

*§ 18 - Kvalifisering og oppfølging av andre deltakere*

*Ved kontraktsinngåelsen skal den ansvarlige sikre at entreprenører og leverandører er kvalifisert til å ivareta regelverkets krav til helse, miljø og sikkerhet. Den ansvarlige skal videre følge opp at deltakerne etterlever kravene under gjennomføringen av oppdraget i virksomhet som omfattes av denne forskriften.*

*Operatøren skal sikre at mangler ved andre deltakers styring av helse, miljø og sikkerhet blir korrigert og at nødvendige tilpasninger blir gjort mellom eget og andre deltakers styringssystem for å sikre den nødvendige helheten (Rammeforskriften 2010).*

Begge paragrafene disse stiller krav til den oppfølgingen og kontrollen et operatørselskap er pliktig til å etablere ovenfor sine leverandører. utfordringer med hensyn til å ivareta denne påseplikten blir diskutert i St. meld nr. 7 (2001-2002) (Arbeids- og Administrasjonsdepartement 2001). Stortingsmeldingen omtaler påseplikten som operatørens ansvar for å etablere et styringssystem som sikrer at den samlede virksomhet foregår i samsvar med regelverkets krav til hms (Arbeids- og Administrasjonsdepartement 2001). Stortingsmeldingen stadfester at regelverket betrakter operatørens beslutning om å tildele en kontrakt som en erklæring på at:

- Operatøren har vurdert at entreprenøren er kvalifisert til å gjennomføre oppdraget
- Operatøren påtar seg ansvaret som oppdragsgiver og derved oppfølgingsoppgaver som står i forhold til leveransens kritikalitet og entreprenørens modenhet
- Operatøren har gitt entreprenøren økonomiske rammer som er forenlige med kravene til helse, miljø og sikkerhet som gjelder for produktet/tjenesten (Arbeids- og Administrasjonsdepartement 2001).

Hovedhensikten med operatørens oppgaver relatert til påseplikten er å sikre at entreprenører er kvalifisert til å ivareta sine plikter etter regelverket og at operatørens oppfølgingsoppgaver er tilpasset leveransens kritikalitet og modenhet (Arbeids- og Administrasjonsdepartement 2001). Dette krever videre i følge St. Meld nr. 7 (2001-2002) at operatøren utformer både anbudsdokumenter og kontrakter hvor det stilles klarest mulig krav til de produkter og tjenester som leveres, også med hensyn til helse, miljø og sikkerhet. Denne nødvendige klarheten kan oppnås gjennom gode funksjonskrav til leverandøren av denne tjenesten (Arbeids- og Administrasjonsdepartement 2001).

I følge den samme stortingsmeldingen kan også operatøren stille *tilleggskrav* til sine entreprenører når følgende punkter er identifisert:

1. Når det er identifisert avvik mellom en entreprenørs egne krav og styringssystemer og myndigheters regelverk.

2. Når det er identifisert avvik mellom entreprenørens krav og operatørens egne krav utover det som kreves av regelverket (Arbeids- og Administrasjonsdepartement 2001).

Som jeg leser av dette står operatøren fritt til å definere tilleggskrav som går ut over hva som kreves av regelverket. Dette er en ”myndiggjøring” av operatøren og kan sees i sammenheng med den kontrollmessige rangordningen som vises i figur 1. Som jeg skriver i forbindelse med presentasjonen av figur 1 så er forholdet mellom *operatør og leverandør* ikke ulikt forholdet mellom *myndigheter og operatør* (Kaasen 1984).

## **2.5 Bakgrunn og kontekst oppsummert**

I dette kapitlet har jeg redegjort for innholdet i to forskjellige kontrollregimer som regulerer henholdsvis skipsfart og petroleumsvirksomhet på norsk sokkel. Jeg har også redegjort for det kontrollansvaret som operatørselskaper er pålagt å etablere ovenfor sine leverandører. Dette kapitlet gir innsikt i den kontrollkonteksten (myndighetsorganer og regelverk) som operatørkontrollen av offshore forsyningsnæringen utøves innenfor.

Jeg vil i det neste kapitlet presentere det teoretiske bidraget som inngår i denne oppgaven. Det vil her bli gjort en kobling av kontroll som begrep opp mot reguleringsteori.

### 3. Teoretisk rammeverk

Det teoretiske rammeverket til denne oppgaven består av to deler. Den første delen av dette teorikapittelet (3.1-) består av teoribidrag som utgjør den teoretiske konteksten som operatørselskapers kontroll av offshore forsyningsnæringen forstås ut ifra. Det blir her gjort en generell introduksjon til reguleringsteori/risikoreguleringsteori, motiver for regulering og teori rundt sikkerhetsstyring i organisasjoner.

Den siste delen av dette kapittelet (3.2-) består av reguleringsteori som utgjør verktøyet jeg støtter meg til i analysene av mitt datamateriale. Analysene gjennomføres for å kunne besvare mine to forskningsspørsmål. Denne delen av det teoretiske rammeverket består av tilnærminger til risikoregulering, strategier for regulering og kriterier for god regulering.

#### 3.1 Hvorfor reguleringsteori?

*Kontroll* er et begrep som så langt har blitt flittig brukt i denne oppgaven. Å kontrollere kan i følge Merriam-Websters ordbok beskrives som ”to exercise restraining or directing influence over”, noe som i følge den samme ordboken kobler ordet ”å kontrollere” opp mot begrepet ”å regulere” (Merriam-Webster 2011). Å regulere innebærer en kontroll av individers atferd i forbindelse med en gitt aktivitet (Baldwin and Cave 1999). Som jeg viser i kapittel 2 er både sjøfartsnæringen og petroleumsnæringen hver for seg under en form for kontroll, og som ved flere tilfeller har blitt beskrevet ved bruk av reguleringsteori (Christophersen 2009; Lindøe and Braut 2010). I likhet med den kontroll som utøves fra myndighetshold ovenfor en operatør, er operatøren pålagt å utøve en kontroll ovenfor sine leverandører. Kontroll har tre viktige funksjoner, herunder å avdekke svakheter, å ha en preventiv effekt på de kontrollerte og gi innsikt i det kontrollerte området (Kaasen 1984). Denne innsikten vil videre danne grunnlaget for *styring* av virksomheten ved fastsettelse av normer, eller ved å *påvirke opptreden* i den aktuelle situasjonen ved bruk av tvangsmidler eller sanksjoner (Kaasen 1984).

Regulering som begrep stammer opprinnelig fra det latinske ordet *regulare*, som har betydningen ‘*kontrollere og herske*’ (Veggeland 2010). Regulering i dagens samfunn brukes i utgangspunktet som et svært omfattende begrep, og kan dreie seg om styring av markeder, institusjoner, samfunnsfunksjoner og samfunnsforhold (Veggeland 2010). Baldwin og Cave (1999) kobler reguleringsbegrepet til uttrykket *et spesifikt sett av kommandoer*. Regulering



innebærer i denne sammenheng kunngjøringen av et sett med regler for en aktivitet, og som gjøres gjeldende for de aktører som utfører denne aktiviteten (Baldwin and Cave 1999).

Med utgangspunkt i *kontroll* som begrep og i den grad dette kan relateres til *regulering* som begrep, har jeg valgt å benytte meg av reguleringsteori i denne oppgaven. Sett i lys av hva jeg har presentert av teori rundt både kontroll og regulering som begrep, vil jeg argumentere for at det sannsynligvis vil være svært hensiktsmessig å benytte meg av reguleringsteori når jeg i denne oppgaven analyserer hvordan operatørselskaper utøver kontroll ovenfor offshore forsyningsnærningen.

Regulering finner sted når det er identifisert et behov for å styre aktørers atferd under gitte aktiviteter (Baldwin and Cave 1999). Jeg vil i det neste kapittelet gå nærmere inn på teori rundt behovet for regulering.

### **3.1.1 Hvorfor regulere?**

Baldwin og Cave (1999) presenterer en rekke forskjellige mål for regulering. Beskyttelse av sårbare interesser hvor markedet ikke gjør det, forhindring av uønsket atferd eller resultater, beskyttelse av interessene til fremtidige generasjoner, og for å sikre et gitt nivå av sosiale tjenester (Baldwin and Cave 1999). Av disse målene for regulering er det forhindring av uønsket atferd eller resultater gjennom bruk av regulering som i størst grad kan relateres til oppgavens kontekst. Uønsket atferd eller resultater vil i denne sammenhengen kunne være uønskede hendelser i forbindelse med forsyningsoperasjoner av offshore installasjoner, og som potensielt kan gå utover helse, miljø eller materielle verdier.

Baldwin og Cave (1999) kobler også nødvendigheten av regulering opp til hva de beskriver som tilfeller av markedssvikt. Regulering kan i forbindelse med markedssvikt rettfærdiggjøres ved at det *ukontrollerte* markedet ikke vil klare å produsere den atferd eller resultater som forventes. Det oppstår derfor et behov for en regulering av dette markedet (Baldwin and Cave 1999). Viscusi (2007) knytter også reguleringsbehovet opp mot potensiell markedssvikt gjennom å stadfeste at det ikke ville eksistert noe behov for (myndighets) regulering dersom alle markeder hadde fungert perfekt (Viscusi 2007).

I denne oppgavens kontekst kan det ”ukontrollerte markedet” sees på som de forskjellige leverandører innad offshore forsyningsnæringen, og som operatørselskaper nytter seg av i sin petroleumsvirksomhet. Dette markedet av leverandører er som vi har sett gjennom lov pålagt en form kontroll fra operatørens side. Gjennom bruk av forskjellige virkemidler ønsker operatøren å sikre en ønsket atferd i forbindelse med de operasjoner som skal gjennomføres, og dermed unngå en ”markedssvikt” i form av uønskede hendelser eller ulykker som kan ha en innvirkning på operatørens drift.

### **3.1.2 Regulering av risiko og sikkerhet**

Risikoforhold og sikkerhet er ofte sterke pådrivere for en økende grad av regulering (Hood et al. 2001). Man kan trekke frem flere eksempler fra dagens samfunn på hvordan aktiviteter i forbindelse med petroleumsutvinning og skipsfart kan resultere i ulykker med relativt store konsekvenser for både mennesker og miljø. Bravoulykken, Deepwater Horizon katastrofen i Mexicogulfen og kantringen av ankerhåndteringskipet Bourbon Dolphin er alle eksempler på slike ulykker som har hatt store konsekvenser for mennesker og miljø.

I dagens samfunn fremstår det både som logisk og nødvendig å legge til rette for en mest mulig feilfri atferd, og da spesielt innenfor de næringer hvor uønskede hendelser kan ha potensielt store konsekvenser for menneske, miljø og materiell. Risikoforhold og sikkerhet er derfor en sterk motivasjonsfaktor for regulering. Regulering i denne sammenheng innebærer *en form for kontroll av den risiko som følger en gitt aktivitet* (Hood et al. 2001).

Risikoregulering kan ifølge Hood et al. (2001) defineres som myndighetsinngrep i markeder eller sosiale prosesser med hensikt til å kontrollere potensielt alvorlige helsemessige konsekvenser. Etablering av det maritime kontrollregime og petroleumsregimet kan sees på som eksempler av slike myndighetsinngrep.

Risikoregulering utøves innenfor forskjellige regimer, alt ettersom hvilke aktiviteter reguleringen er rettet mot (Hood et al. 2001). Hood et al. (2001) bruker ordet regime for å beskrive *det rammeverket av regler, praksis og ideer som er tilknyttet reguleringen av en spesifikk risiko eller fare*. Et risikoreguleringsregime vil på bakgrunn av dette være *risikoreguleringen tilknyttet en næring eller aktivitet som har blitt satt sammen i et større system bestående av regler, praksis og ideer* (Hood et al. 2001).

I denne oppgaven plasserer jeg operatørselskaper og forsyningsnæringen innenfor en reguleringskontekst som i henhold til teorien over kan beskrives som et

risikoreguleringsregime (Hood et al. 2001). Sett fra et teoretisk ståsted inngår dette ”operatørregimet” som et *sub-regime* i den helhetlige reguleringen av offshore forsyningsnæringen. Betegnelsen sub-regime kan brukes når et reguleringsregime inngår som et av flere reguleringsregimer som samlet utgjør et helhetlig kontrollsystem (Hood et al. 2001).

### **3.1.3 En organisasjons sikkerhetsstyring**

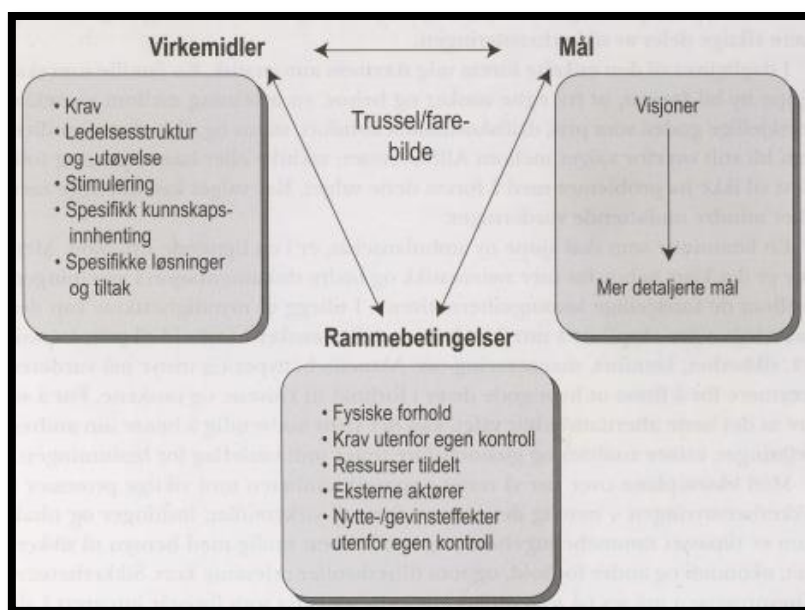
Teori som omhandler organisasjoners sikkerhetsstyring er inkludert i denne oppgaven for å kunne forstå hvordan sikkerhetsstyringen til en organisasjon er under påvirkning av eksterne faktorer. Disse eksterne faktorene inngår i rammeverket for en organisasjons sikkerhetsstyring (Aven et. al 2004). I denne oppgaven bruker jeg denne teorien til å forstå hvordan sikkerhetsstyringen innad offshore forsyningsnæringen er under påvirkning av de virkemidler som inngår i operatørselskapenes sikkerhetsstyring.

Aven et. al (2004) definerer sikkerhetsstyring som følgende:

*Alle tiltak som iverksettes for å oppnå, opprettholde og videreutvikle et sikkerhetsnivå i overensstemmelse med definerte mål (Aven et al. 2004).*

Sikkerhetsstyringen dreier seg (i likhet med risikoregulering) om risiko (Aven et al 2004). Sikkerhetsstyringen innad en organisasjon forholder seg til de risikoforhold organisasjonen står ovenfor. Samtidig må sikkerhetsstyringen innad en organisasjon forholde seg til de *rammebetingelser* som er satt for organisasjonen (Aven et al. 2004).

Som det fremkommer i definisjonen av sikkerhetsstyring består også sikkerhetsstyring av tiltak (virkemidler) og mål (visjoner). Satt sammen med rammebetingelser kan disse elementene brukes til å danne en modell for en organisasjons sikkerhetsstyring (Aven et. al 2004).



**Figur 2 – Modell for sikkerhetsstyringen (Aven et al. 2004:68)**

En organisasjons mål definerer hvilke suksesskriterier resultatene av sikkerhetsstyringen vil bli vurdert etter. Kriteriene kan være knyttet til verdier som liv og helse, miljø, materiell og økonomi (Aven et al. 2004). Typiske mål relatert til helse, miljø og sikkerhet vil kunne være for eksempel ”null skadde og null utslipp relatert til vår drift”. Virkemidler tas i bruk for å styre sikkerheten innad organisasjonen i henhold til disse målene. Aven et al. (2004) grupperer virkemidlene i fem kategorier:

1. *Krav*, herunder lover, forskrifter, regler, og andre krav
2. *Ledelsesstruktur og -utøvelse*, herunder organisering, planlegging, styring, ledelse og beslutninger, tilsyn og kontroll
3. *Stimulering*, herunder insentiver, motivering, opplæring, øvelser, trening
4. *Spesifikk kunnskapsinnhenting*, herunder analyse, forskning, ulykkesgranskning
5. *Spesifikke løsninger og tilgang*, herunder tekniske, organisatoriske og operasjonelle tiltak

Sammen utgjør virkemidler, mål og rammebetingelser sikkerhetsstyringen i en organisasjon (Aven et al. 2004).

Gjennom dette kapitlet har jeg redegjort for hva som inngår i en organisasjons sikkerhetsstyring, og hvordan sikkerhetsstyring utarter seg mellom aktører på forskjellige nivåer i et system. Denne delen av teorien bidrar til forståelsen for hvordan operatørselskaper kontrollerer aktører som finner seg på et lavere nivå i systemet (petroleumsvirksomheten).

Jeg vil i det neste kapitlet (3.2-) gå inn på hva jeg i innledningen til kapittel 3 beskriver som den andre delen av det teoretiske rammeverket til denne oppgaven. Denne delen består av teori som utgjør det analytiske rammeverket jeg vil forholde meg til i analysen av mitt datamateriale, og videre forståelsen av kontrollforholdet mellom operatørselskaper og offshore forsyningsnæringen.

### **3.2 Et reguleringsregimes kontrollkomponenter**

For å kunne få en god forståelse av operatørselskapers kontroll av offshore forsyningsnæringen er det nødvendig å kunne spesifisere hva som inngår i denne kontrollen. Teorien bidrar på dette området med å presentere tre ulike komponenter som kontrollsystemer består av, og benevner dette som et regimes kontrollkomponenter (Hood et. al. 2001)

Et regimes kontroll komponenter består av tre elementer som kan sees på som å utgjøre basisen for et hvert kontrollsystem (Hood et al. 2001). Systemet må inneholde en kapasitet for *standardsetting* som gjør det mulig å skille mellom ønskede og uønskede tilstander innad systemet. Det må også inneholde en kapasitet for å kunne drive *informasjonsinnhenting* eller monitorering som kan produsere kunnskap om den eksisterende tilstanden av systemet eller endringer av denne tilstanden. Til slutt må det være en kapasitet innad systemet rettet mot *adferdsendring* som aktiviseres for en eventuell endring av tilstanden til systemet. Alle disse tre komponentene utgjør vesentlige faktorer en må ta stilling i beskrivelsen av et reguleringsregime (Hood et al. 2001). En mer detaljert redegjørelse for hva som inngår i hver av disse tre komponentene følger.

#### *Informasjonsinnhenting*

Informasjonsinnhenting av risiko innad regimet kan gjøres på flere måter. Det kan oppnås gjennom at regulatoren selv utfører egne analyser og eksperimenter, det kan opereres med lovpålagte rapporteringskrav, det kan utføres tester eller regulatoren kan ved å betale få andre til å samle inn og videreformidle informasjon (Hood et al. 2001). Informasjonsinnhenting innad et risikoreguleringsregime består ofte av en kombinasjon av disse metodene. Man

skiller mellom aktive, reaktive eller interaktive metoder for dette (Hood et al. 2001). En aktiv tilnærming, gjerne betegnet som ”politi patruljering”, innebærer at regulatorer skanner miljøet i søken etter informasjon. En reaktiv tilnærming, ofte betegnet som ”brann alarmer”, innebærer at regulatoren stoler på at andre skal formidle informasjonen. En interaktiv tilnærming havner i mellom de overnevnte, typisk gjennom at regulatoren pålegger periodiske rapporteringskrav og deretter svarer på innholdet i disse rapportene (Hood et al. 2001).

### *Standardsetting*

Standardsettingen er en sentral del av regulering og består av å sette standarder, mål og retningslinjer (Hood et al. 2001). Definisjon av standarder kan foregå på flere forskjellige måter. Det kan foregå gjennom en teknologisk tilnærming som baserer seg på systematiske tester eller erfaringsoverføring fra andre områder. Standardsettingen kan i andre tilfeller basere seg på forhandlinger mellom deltakere med forskjellige interesser hvor resultatet blir et kompromiss mellom disse rivaliserende motpartene. I andre tilfeller kan standardsettingen være resultat av et ”skudd i mørket”, hvor en regulator baserer seg på numeriske eller kvalitative kriterier som den kommer frem til. Risikoregulering består gjerne av en kombinasjon av slike metoder for standardsetting (Hood et al. 2001).

### *Adferdsendring*

Adferdsendring er den siste av et regimes tre kontrollkomponenter. For å kunne endre tilstanden til et system i en ønsket retning er det behov for å kunne styre adferden innad systemet. Et regimes tilnærming til adferdsendring er en sentral karakteristikk ved regimet (Hood et al. 2001). I hovedsak kan man si at adferdsendring kan gjøres gjennom fokus på belønning eller avskrekking (Hood et al. 2001). Et regime kan for eksempel basere sin tilnærming til adferdsendring på bruk av diplomati, overtalelse og utdanning for å styre adferden i en ønsket retning. Motparten til dette er en ”avskrekkingstilnærming” hvor det legges vekt på effekten av avstraffelse. Konsekvensene ved avstraffelse motiverer de regulerte til å forholde seg etter reglene (Hood et al. 2001). En avskrekkingstilnærming omtales også av Kaasen (1984), hvor han beskriver avskrekking som en nødvendighet for å kunne få til en preventiv effekt av de kontroller som gjennomføres i forhold til sikkerhet. Den preventive effekten skapes ved at de kontrollerte vet at det vil komme en kontroll for å stadfeste om kravene følges, og de vil derfor også etterleve de kravene som gjelder (Kaasen 1984). Dette er avhengig av at oppdagede overtredelser fører til ubehageligheter for utøveren, ellers vil kontrollen kunne bli en sovepute (Kaasen 1984).

## *Oppsummert*

Jeg har i dette kapittelet presentert og redegjort for de tre ulike kontrollkomponentene informasjonsinnhenting, standardsetting og adferdsendring. Samlet utgjør disse tre kontrollkomponentene virkemidler som et hvert kontrollsystem består av. Ved å inkludere dette teoribidraget inn i denne oppgaven ønsker jeg å forholde meg til disse kontrollkomponentene i min beskrivelse av operatørselskapers kontroll av offshore forsyningsnæringen. Dette teoribidraget vil bli brukt for å strukturere analysen av denne kontrollen. Dette vil gjøres gjennom å dele inn de faktiske aktiviteter som utøves i forbindelse med kontrollen i henhold til disse tre teoretiske komponentene.

Jeg vil i det følgende underkapittel gå nærmere inn på risikoreguleringsbegrepet og redegjøre for to ulike tilnærminger til risikoregulering.

### **3.2.1 To ulike tilnærminger til risikoregulering**

Man kan i et overordnet perspektiv skille mellom to tilnærminger til risikoregulering, en deterministisk tilnærming og en funksjonell tilnærming (Hopkins 2010; Lindøe and Braut 2010; Sinclair 1997). Innenfor hver av disse tilnærmingene eksisterer det i følge teorien mer spesifikke strategier for regulering. Jeg ønsker å gjøre et skille mellom de to overordnede tilnærmingene i dette kapittelet, før jeg i kapittel 3.2.2 går nærmere inn ulike strategier for regulering. De neste avsnittene i dette kapittelet redegjør for hva som inngår i hver av disse tilnærmingene og hva som skiller de.

En deterministisk tilnærming kjennetegnes gjennom bruk av regelverk og standarder som i detalj beskriver hvordan den regulerte skal utføre spesifikke aktiviteter, og dreier seg i praksis om regeletterlevelse i henhold til det rammeverket som er lagt for den aktuelle aktiviteten (Hopkins 2010). I et historisk perspektiv har denne formen for regulering ofte blitt ansett som den tradisjonelle tilnærmingen til risikoregulering (Hopkins 2010).

Den alternative og funksjonelle tilnærmingen til risikoregulering har vokst frem blant annet som resultat av den såkalte "Robens rapporten" som ble utformet i Storbritannia tidlig på 1970-tallet, samt en nordisk arbeidsmiljølovgivnings filosofi. Begge disse fremmet at lovverket i større grad burde spesifisere de målene som skal oppnås med sikkerhetsarbeidet, istedenfor å spesifisere eksakt hvordan dette skal gjøres (Lindøe and Braut 2010). Den funksjonelle tilnærmingen stod derfor i sterk kontrast til datidens etablerte deterministiske

tilnærming til risikoregulering som rådet innenfor flere jurisdiksjoner verden over (Hopkins 2010). Organisasjonspsykologen James Reason (1997) skriver at vi har vært vitne til en endring i rammeverket rundt sikkerhetsregulering innenfor flere industrialiserte land. Sikkerhetsreguleringen har i følge Reason (1997) gått fra å definere hvordan sikkert arbeide skal gjennomføres, til en tilnærming som fokuserer på hvordan sikkerhetsmål som skal nås. Dette innebærer at det blir gitt en større grad av frihet til virksomheten i å selv utarbeide planer, regler og prosedyrer for å legge til rette for sikre operasjoner som oppfyller sikkerhetsmålene (Reason 1997). Reason (1997) understreker at alle tiltak rettet mot å flytte forpliktelsen til å opprettholde en sikker arbeidspraksis direkte over på organisasjonen må sees på som et stort pluss i kampen mot å begrense forekomsten av organisasjonsulykker. Det er derfor liten tvil om at en lovgivende bevegelse mot en selv-regulerende praksis definitivt har hjertet på rett plass når det kommer til å redusere sannsynligheten for organisasjonsulykker (Reason 1997).

Det eksisterer også teoretikere som setter spørsmålsteget ved en isolert funksjonell tilnærming til risikoregulering. I artikkelen *"Risk- management and rule-compliance: Decision-making in hazardous industries"* understreker forfatteren Andrew Hopkins (2011) at en funksjonell tilnærming innebærer svært liten veiledning til de beslutningstakere som fungerer i den skarpe enden. Disse beslutningstakerne er avhengige av regler å forholde seg til når det skal tas beslutninger. Dette er en også en tanke som også støttes opp av Kaasen (1984), hvor han sier at man ved å forholde seg til spesifikke krav i et regelverk vil stå sterkere når beslutninger skal tas.

Hopkins (2011) poengterer at de to tilnærmingene til risikoregulering ikke er motstridende, men at de må sees på som komplementære. Regeletterlevelse er en vital komponent av alle sikkerhetsstrategier, og på veien mot den moderne funksjonelle tilnærmingen til risikostyring har vi glemt dette (Hopkins 2010). Med dette mener ikke Hopkins (2011) at vi skal fravike en funksjonelt basert tilnærming til risikostyring, men at viktigheten av den deterministiske og regelbaserte delen av sikkerhetsstyring bør i større grad erkjennes innad rammeverket for risikostyring. Synet på disse to tilnærmingene som komplementære istedenfor motstridene kommer også frem i artikkelen *"Self-regulation versus Command and Control? Beyond false dichotomies"*, skrevet av reguleringsteoretikeren Darren Sinclair (Sinclair 1997). Sinclair (1997) skriver at en regulerende kontekst ikke bør basere seg på kun en av disse to polare tilnærmingene, og det bør heller søkes mot å havne i mellom disse. Man kan da finjustere



reguleringen og dra nytte av de fordelene som hver av disse tilnærmingene har iboende (Sinclair 1997).

Som jeg viser i kapittel 2, ”Bakgrunn og kontekst”, er reguleringsregimene for sikkerhetsstyring i både maritim næring (ISM Koden) og petroleumsvirksomhet (Rammeforskriften) basert på en funksjonell tilnærming til risikoregulering (Christophersen 2009; Lindøe and Braut 2010).

Med tanke på kontroll forholdet mellom operatørselskaper og offshore forsyningsnæringen vil det være interessant å se hvorvidt operatørene baserer seg på en funksjonell eller deterministisk tilnærming. Som jeg har nevnt skriver Kaasen (1984) at operatørens kontrollansvar gjerne vil medføre at forholdet mellom operatør og leverandør ikke blir ulikt forholdet mellom myndighetene og operatøren. Ved å basere seg på dette kan man anta at det ligger en funksjonell tilnærming til grunn i dette kontrollregimet.

### **3.2.2 Strategier for regulering**

Jeg vil i dette kapitelet redegjøre for ulike strategier for regulering. Strategiene er ikke rettet mot regulering av risiko i når de presenteres i teorien, men er relatert til regulering i en mer generell kontekst. Valget av strategi for regulering er kritisk for hvordan reguleringen vil bli mottatt av den regulerte (Baldwin and Cave 1999). Ifølge Baldwin og Cave (1999) vil det være svært vanskelig for en regulator å rettferdiggjøre et reguleringsystem uavhengig av hvor bra det presterer, så lenge kritikere kan peke på at det finnes alternative strategier for regulering som ville kunne oppnå målet med reguleringen på en mer effektiv måte.

Gjennom undersøkelsen som gjennomføres i forbindelse med denne oppgaven har jeg som mål å identifisere karakteristikk med operatørselskapers kontrollregimer. Disse karakteristikkene kan forhåpentligvis brukes til å si noe om hvilke forskjellige reguleringsstrategier som er i bruk. Dette vil bidra til å få en større forståelse for hvordan operatører i utøver kontroll ovenfor offshore forsyningsnæringen. Identifiseringen av reguleringsstrategier inngår som et sentralt element i besvarelsen av problemstillingen som er satt for denne oppgaven.

Baldwin og Cave (1999) presenterer i boken ”*Understanding regulation*”, åtte ulike strategier for regulering. Disse strategiene listes opp som følgende:

1. Kommando og kontroll
2. Selv-regulering
3. Insentiver
4. Markedsbasert kontroll
5. Offentliggjøring
6. Direkte handling
7. Rettigheter og forpliktelser
8. Kompensasjons og forsikrings planer (Baldwin and Cave 1999)

Jeg vil i de følgende avsnitt redegjøre for hva som inngår i hver enkelt av disse ulike strategiene. Samtlige av disse redegjørelsene er basert på Baldwin og Cave (1999).

#### *1. Kommando og kontroll*

Essensen i *kommando og kontroll* er innflytelse gjennom pålegg av standarder, hvor brudd på de aktuelle standarder kan føre til sanksjoner. Lovens makt brukes til å forhindre enkelte former for opptreden og atferd, og det legges ned klare vilkår som må oppfylles ved entring av en spesifikk sektor. En regulator som opererer en kommando og kontroll strategi innehar ofte muligheten og makten som skal til for å kunne definere spesifikke regler tilknyttet aktiviteter innenfor det aktuelle feltet. Kommando og kontroll strategien inneholder også ofte en form for ”license process” som regulerer adgang til en spesifikk aktivitet, og som videre stiller krav til blant annet kvalitet og produksjonsmetode i forbindelse med en tjeneste eller produkt.

#### *2. Selv-regulering*

*Selv-regulering* kan anses som et alternativ til *kommando og kontroll*. Strategien kan også sees på som en slags selv-administrerende versjon av kommando og kontroll strategien. Dette innebærer at en aktør eller organisasjon utvikler sitt eget system av regler. Regelsystemet overvåkes av organisasjonen eller aktøren selv, i tillegg til å pålegge sine medlemmer disse reglene. I enkelte tilfeller kan selv-reguleringen også påvirke større deler av et system. Videre kan selv-regulering klassifiseres som pålagt når reguleringen finner sted under en form for overvåkning av myndighetsorganer.

### 3. *Insentivbasert regulering*

*Insentivbasert regulering* innebærer bruk av økonomiske virkemidler. Dette kan være beskatning eller belønning tilknyttet en gitt aktivitet. Skulle for eksempel en organisasjon forurense i en slik grad at det påfører resten av samfunnet et onde, kan de straffes gjennom økte skatter og avgifter tilknyttet aktiviteten som forårsaker forurensningen. Det motsatte vil kunne være tilfellet hvis et selskap bevisst velger å satse på miljøvennlige prosjekter. Da kan selskapet bli tildelt subsidier fra myndighetene som belønning for sin miljøvennlige satsing.

### 4. *Markedsbasert kontroll*

*Markedsbasert kontroll* er en strategi som består av fire underkategorier.

#### 4.1 Konkurranselov

*Konkurranselov* er en regulerings strategi som gjennom innføring av konkurranse innenfor et gitt marked kanalisere markedskrefter i en ønsket retning. Konkurranselover kan brukes med eller uten andre reguleringsformer for å sikre et ønsket nivå av konkurranse mellom aktører som opererer innenfor dette markedet. Den pågående konkurransen mellom aktørene innenfor markedet bidrar til at dette markedet når et såpass høyt nivå at de tjenester som tilbys er tilfredsstillende ovenfor forbrukerne og resten av befolkningen.

#### 4.2 Franchise

*Franchise* er en form for system kontroll som kan innføres i naturlige monopolistiske sektorer. Franchise erstatter konkurransen *i markedet* med konkurranse *om markedet*. Tanken bak franchise som regulering er at den sterke konkurransen mellom søkere for franchise foretak innenfor et gitt marked medfører videre et høyt nivå på de tjenester som tilbys ovenfor forbrukerne.

#### 4.3 Regulering gjennom kontrakt

Statsetater eller andre byråer kan dra nytte av statens eller organisasjonens kjøpekraft gjennom å spesifisere forskjellige krav i kontraktene de inngår med et foretak. Slike regulerende aspekter ved kontrakten trenger ikke være tilknyttet de kommersielle målene med kontrakten, men bidrar til pålegging av en regulerende standard på tvers av de foretak som er under eller prøver å komme under en kontrakt med myndighetene.

#### 4.4 Omsettbare tillatelser

*Omsettbare tillatelser* er en strategi som kan brukes i reguleringen av aktiviteter som krever noen form for kontrollert oppfølging. Et eksempel kan være aktiviteter i samfunnet som medfører forurensende utslipp. I likhet med franchise strategien kan omsettbare tillatelser brukes både som kontroll av adgang til markedet og adferden innad i markedet. I de regimer som benytter av denne strategien er det gjerne en offentlig etat som står for utstedelse av tillatelser, for eksempel tilknyttet forurensning. Et selskap med tillatelse til å slippe ut en gitt mengde forurensning kan velge å satse på miljøteknologi som medfører en mindre mengde utslipp, og kan deretter selge videre den delen av utslipp tillatelsen som da blir overflødig.

#### 5. *Offentliggjøring av informasjon*

*Offentliggjøring av informasjon* er i liten grad en intervensjonistisk reguleringsstrategi. Den baserer seg på at produsenten er pålagt å informere om blant annet produksjonsprosessen, innholdet og prisen tilknyttet et produkt eller en tjeneste. Regulering gjennom offentliggjøring fører til at selv kan avgjøre hvorvidt prosessene tilknyttet utformingen av produktet eller tjeneste er akseptabel eller ikke.

#### 6. *Direkte handling*

Myndigheter kan gjøre bruk av sine tilgjengelige ressurser for å oppnå ønskede resultater gjennom å ta *direkte handling*. I stedet for å fastsette og håndheve standarder tilknyttet aktiviteter innad en næring eller et marked, kan myndigheter gjennom direkte handling gjennomføre tiltak som legger til rette og sørger for at aktører innad den aktuelle næringen holder seg innenfor det ønskede rammeverk.

#### 7. *Rettigheter og forpliktelser*

Gjennom bevilging av *rettigheter* kan myndigheter fremme en sosialt ønsket atferd. Rettighetene kan i denne forstand være tilknyttet for eksempel grunnleggende menneskelige rettigheter som tilgang på ren luft og rent vann. Den eventuelle aktør som i et tilfelle kan bli stående ansvarlig for å krenke disse rettighetene vil se nytten i å investere i de nødvendige tiltak som trengs. Dette gjøres for å unngå en krenking av en persons eller et samfunns rettigheter, istedenfor å måtte betale en erstatning til de som rammes av aktørens aktiviteter.

## 8. *Kompensasjon og forsikring*

Kompensasjonsordninger og forsikringssystemer er økonomi baserte insentiv ordninger. Premien som betales tilknyttet ordningen baseres på den aktuelle aktørs historikk. Dette innebærer at det er ønskelig å holde antall hendelser og risiko på et lavest mulig nivå, for å kunne holde forsikringspremien på et lavest mulig nivå. Et typisk kompensasjonssystem innebærer at arbeidere overgir sine rettigheter til å saksøke sin arbeidsgiver i forbindelse med skader som kan relateres til HMS svikt innad bedriften. I stedet gis det rettigheter til en lovpålagt kompensasjon, som ofte omhandler utbetaling av tapte inntekter og tilleggs kostnader.

### *Strategier for regulering oppsummert*

En regulerende kontekst baserer seg sjelden på en enkelt strategi for regulering, og som oftest er det en kombinasjon av forskjellige strategier som utgjør reguleringen i praksis (Baldwin and Cave 1999). Ved å forholde meg til disse 8 forskjellige strategiene i analysen av mitt datamateriale vil jeg forsøke å identifisere hvilke strategier som kan relateres til operatørselskapers kontroll av offshore forsyningsnæringen. Denne delen av teorien vil brukes til å besvare forskningsspørsmål 1, som omhandler *hvordan operatørselskaper utøver kontroll ovenfor offshore forsyningsnæringen*. I tillegg vil jeg ved å benytte meg av denne teorien i mine analyser kunne si noe om egnetheten med en slik fremgangsmåte. Dette kan relateres til den siste delen av problemstillingen hvor jeg spør hvordan dette fenomenet (operatørselskapers kontroll) kan analyseres ved hjelp av reguleringsteori.

### **3.2.3 Hva er god regulering?**

Forskningsspørsmål nummer 2 i denne oppgaven er rettet mot å gjøre en vurdering av den kontrollen som finner sted fra operatørens side. På bakgrunn av dette ønsker jeg videre å kunne si noe om hvorvidt det eksisterer et potensial for forbedring i forbindelse med denne kontrollen. For å gjennomføre en slik vurdering trenger jeg noen form for kriterier og forholde meg til i min analyse.

Hva som kan beskrives som god regulering kan variere ut fra hvilket perspektiv man tar for seg når man gjør en vurdering av reguleringen (Baldwin and Cave 1999). Sett utelukkende fra et økonomisk perspektiv kan man argumentere for at et system for regulering er bra så lenge det er effektivt i form av at det maksimerer det økonomiske utbyttet (Baldwin and Cave

1999). Dette økonomiske aspektet vil ikke stå like sterkt i for eksempel vurderingen av et risikoreguleringsregime, hvor et målepunkt kan tenkes å være redusering av antall ulykker innefor en gitt sektor. Jeg vil fokusere på et slikt enkelt målepunkt i vurderingen av det aktuelle reguleringsregimet. Ifølge Baldwin og Cave (1999) kan det være hensiktsmessig å ha et mer generelt utgangspunkt når man skal vurdere et system for regulering. På bakgrunn av dette presenterer de fem forskjellige kriterier som på et generelt grunnlag kan brukes i vurderingen av et reguleringsregime (Baldwin and Cave 1999). Disse fem kriteriene er som følgende:

1. Er reguleringen understøttet av en lovgivende myndighet?
2. Er det en hensiktsmessig fordeling av ansvar?
3. Er prosedyrene rettferdig, tilgjengelig og åpen?
4. Opptrer regulatoren med tilstrekkelig ekspertise?
5. Er reguleringen effektiv?

En mer inngående redegjørelse for de fem forskjellige kriteriene følger. Redegjørelsen for samtlige kriterier baserer seg på Baldwin og Cave (1999).

1. *Er reguleringen understøttet av en lovgivende myndighet?*

Dette kriteriet baserer seg på at reguleringssystemet må være autorisert gjennom en lovgivende myndighet. Reguleringens legitimitet kan sies å være avhengig av hvorvidt regulatorens mandat er forankret i lov, og i hvor stor grad dette mandatet oppfylles. Problemer tilknyttet dette kan være vage intensjoner tilknyttet reguleringen fra myndighetshold, og målene for reguleringen kan være konfliktberørt. I tillegg er ofte de regulerende statutter utformet slik at de baserer seg på at regulatoren skal bruke en grad av skjønn i sin oppfylging av disse, noe som videre fører til at implementeringen av mandatet baserer seg på regulatorens fortolkninger.

2. *Er det en hensiktsmessig fordeling av ansvar?*

Regulatoren må være korrekt ansvarliggjort og videre under kontroll av demokratiske organer. En regulator kan hevde at de står ansvarlig for sin tolkning av et mandat ovenfor et representativt organ og at dette videre rettferdiggjør dens bruk av makt. Problemer tilknyttet dette vil kunne være tilknyttet hvilket organ regulatoren står til ansvar for, og om hvorvidt avveiningen mellom ansvarlighet og effektivitet er akseptabel.

### 3. *Er prosedyrene rettferdige, tilgjengelige og åpen?*

Prosedyrene for regulering skal være rettferdige, tilgjengelige og åpen for demokratisk påvirkning. Problemer tilknyttet dette vil være relatert til hvem som skal få adgang til å delta i denne prosessen, hva er som akseptabelt i avveiningen mellom åpenhet/tilgjengelighet og effektivitet, og til slutt hvorvidt metoden for deltagelse er passende.

### 4. *Opptrer regulatoren med tilstrekkelig ekspertise?*

Regulatoren må inneha tilstrekkelig ekspertise innenfor de områdene som reguleres. Beslutninger tas på bakgrunn av forskjellige faktorer og variabler hvor spesialisert kunnskap og erfaring må ligge til grunn. Det må eksistere en "tillit til ekspertisen". Problemer tilknyttet dette kan være at de regulerte ikke er i stand til å vurdere ekspertisen, det kan være vanskelig for eksperter å begrunne sine avgjørelser for lekfolk, det kan eksistere en generell mistillit til eksperter og til slutt kan bruk av uforståelig språk og konflikter mellom ekspertene senke tiltroen til ekspertene. Eksperter kan også bli sett på som å handle ut fra egeninteresse, og det kan eksistere en generell skepsis tilknyttet eksperters nøytralitet, spesielt rundt regulerende beslutninger hvor det eksisterer motstridende interesser.

### 5. *Er reguleringen effektiv?*

Effektivitet kan i denne sammenheng forstås på to ulike sett. Det første er at det lovgivende mandatet for regulering må implementeres effektivt, samt at effektive resultater produseres som følge av dette. I forhold til dette vil det kunne være vanskelig å måle effektiviteten i tilfeller hvor mandatet for reguleringen svikter i nedsettingen av konsistente og sammenhengende mål. Det vil også være vanskelig å måle effektiviteten av reguleringen i tilfeller hvor regulatorens aktiviteter inngår i et nettverk bestående av andre regulerende organer og myndigheter. I forhold til oppgavens kontekst blir dette svært relevant med tanke på at operatører som regulator i praksis kan sies å inngå i et større nettverk av regulerende organer ovenfor forsyningsnæringen, noe som videre kan føre til utfordringer når man skal måle effektivitet isolert fra denne ene spesifikke reguleringen.

Det andre settet å forstå effektivitet går ut på at effektiviteten til en regulering kan understøttes på bakgrunn av at reguleringen oppnår effektive resultater. Disse resultatene må sees i forhold til et kriterium. Kriteriet kan være utformet uavhengig av hva som er mandatet for den aktuelle reguleringen. Sett i lys av den reguleringskonteksten som denne oppgaven befinner seg innenfor på fremstår denne sistnevnte metoden som en mer gunstig tilnærming

enn det første alternativet som her presenteres. Dette baserer jeg på at operatørselskapers kontroll av offshore forsyningsnæringen inngår som et av flere kontrollforhold som regulerer denne næringen.

#### *Kriterier for god regulering oppsummert*

Disse fem kriteriene er tett koblet til hverandre, og utslag på et av disse vil kunne føre til at oppnåelsen av et annet kriterium endrer seg (Baldwin and Cave 1999). For eksempel vil en regulator som opptrer med utilstrekkelig ekspertise kunne få problemer med å oppnå mandatet for reguleringen. Dette kan skje ved at regulatoren ikke evner å begrunne sine avgjørelser for de regulerte godt nok, noe som videre medfører at disse avgjørelsene blir avvist av de regulerte. En regulator bør unngå et reguleringssystem som skårer lavt på noen av disse kriteriene (Baldwin and Cave 1999).

Jeg vil i analysen av mitt datamateriale støtte meg til disse kriteriene og forsøke meg på en vurdering av operatørselskapers kontroll av offshore forsyningsnæringen. Med denne tilnærmingen vil jeg forsterke forståelsen for det fenomenet som denne oppgaven fokuserer på. For det første vil jeg med bakgrunn i denne kvalitative vurderingen kunne si noe om hvordan dette kontrollforholdet skårer på de ulike kriteriene. Dette innebærer at jeg vil få en forståelse for sentrale aspekter ved dette kontrollforholdet, blant annet angående kontrollens legitimitet, tillit til operatørselskapenes ekspertise i forbindelse med denne kontrollen, og effektiviteten tilknyttet denne kontrollen. Det vil også være interessant å se hvorvidt jeg med å benytte meg av denne teorien kan påpeke et forbedringspotensial i forbindelse med den kontrollen som gjennomføres.



## 4. Metodisk fremgangsmåte

Jeg vil i dette kapittelet redegjøre for oppgavens metodiske fremgangsmåte. Det vil også bli redegjort for metodiske styrker og svakheter som kan identifiseres i forbindelse med det undersøkelsesopplegget som er lagt til grunn for å kunne besvare oppgavens problemstilling.

### 4.1 Undersøkelsesdesign og metode

Som det fremkommer av problemstillingen har jeg et ønske å gå i dybden på hvordan operatørselskaper på norsk sokkel i utøver sin kontroll av offshore forsyningsnæringen. Oppgavens undersøkelsesdesign har derfor blitt utformet med en *intensiv design* (Jacobsen 2005). Videre har jeg støttet meg til en kvalitativ metode i min datainnsamling. Årsaken til dette valget av både design og metode er egnetheten begge disse har for å belyse problemstillinger hvor en er interessert i dybde, nyanser og forholdet mellom individ og kontekst (Jacobsen 2005). Fra et metodisk ståsted kan en intensiv design og bruk av kvalitativ metode sies å gå ”hånd i hånd” (Jacobsen 2005).

### 4.2 Hvorfor kvalitativ metode?

Åpenheten som en kvalitativ tilnærming innebærer har for undersøkelsens del vært nødvendig for å kunne nå frem til den enkeltes informants fortolkninger, kjennskap og forståelse av det fenomenet som undersøkes (Jacobsen 2005). Jeg har gjennom undersøkelsen tilknyttet denne oppgaven ønsket å avklare nærmere hva som ligger i et spesifikt fenomen, og hvordan de berørte aktører fortolker og forstår dette fenomenet. Oppgaven startet også rundt en noe uklar problemstilling, som etter hvert har blitt spisset ettersom jeg har tilegnet meg bedre oversikt i forhold til den teorien som brukes til å belyse problemstillingen. Denne fleksibiliteten som følger bruken av kvalitativ metode har også vært avgjørende for å velge nettopp denne metodiske tilnærmingen.

## 4.3 Datainnsamling og utvalg

### 4.3.1 Valg av informanter

For å kunne belyse forskningsspørsmålene til denne oppgaven var det nødvendig å skaffe seg en oversikt over alle de aktuelle rederiene i Norge som driver innenfor forsyningsnæringen. Ved hjelp av en nøkkelinformant kom jeg frem til at det eksisterer omlag 15 ulike rederier i Norge som driver innenfor forsyningsnæringen på norsk sokkel. I tillegg ønsket jeg å gjennomføre et par intervjuer med personer i relevante stillinger innad noen operatørselskaper. Med relevante stillinger menes det da personer innad operatørselskapene som jobber opp mot forsyningsnæringen, og som har kjennskap til den oppfølgingen og kontrollen som gjøres av forsyningsnæringen. I tillegg ønsket jeg å snakke med noen personer som hadde "hands-on" erfaring fra offshore forsyningsnæringen gjennom arbeid om bord på forsyningskip. Valget falt på å prøve å komme i kontakt med kapteiner, basert på at det er kapteinen som har et overordnet ansvar i forhold til de sikkerhetsmessige forhold om bord (Bull and Pettersen 2010).

Utvalget som gjøres i kvalitative undersøkelser er ofte styrt ut i fra hva slags informasjon vi ønsker å få (Jacobsen 2005). Basert på min egen personlige erfaring fra næringen hadde jeg en formening om hvilke stillinger innad rederiene det ville være nødvendig å snakke med for å kunne få belyst oppgavens forskningsmål. Fagbetegnelsen på denne type utvalg innenfor metode er *informasjonskriterium* i utvalget, og er i henhold til Jacobsen (2005) et utvalg av respondenter som vi mener kan gi oss mye god informasjon og som sitter på den kunnskapen vi er interessert i. I tråd med den kvalitative metoden hadde jeg en fleksibel tilnærming til bruken av dette informasjonskriteriet jeg hadde satt, og etter jeg hadde gjennomført de 2-3 første intervjuene av personer i HMS lederstillinger innad offshore forsyningsnæringen erfarte jeg at personer i denne stillingen bidro med fornuftig informasjon, og jeg fulgte derfor dette utvalgskriteriet gjennom hele undersøkelsen. Det totale utvalget jeg endte opp med besto av 6 HMS ledere fra ulike rederier, 3 kapteiner fra ulike rederier og 2 informanter fra to forskjellige operatørselskaper.

Jeg har i tillegg vært i kontakt med en nøkkelinformant innad Petroleumstilsynet i forhold til fortolkning av det etablerte regelverket for petroleumsvirksomheten som kan sies å berøre

denne oppgavens tematikk. Denne kontakten gikk ut på å få bekreftet hvorvidt mine fortolkninger av det gjeldende regelverket var korrekte, noe som for øvrig ble bekreftet gjennom diskusjoner med denne nøkkelinformanten.

#### **4.3.2 Datainnsamling**

Datainnsamlingen har blitt gjennomført ved bruk av åpne individuelle intervjuer over telefon. Telefon har blitt benyttet på grunn av ressurs og kostnadsspørsmål da jeg ikke har hatt mulighet eller midler til å reise ut til informantene. Bruken av åpne individuelle intervjuer egner seg når:

- Relativt få enheter undersøkes
- En er interessert i hva det enkelte individ sier
- En er interessert i hvordan den enkelte fortolker og legger mening i et spesielt fenomen (Jacobsen 2005)

Intervjuene har vært semi-strukturerte ved at de har basert seg på en intervjuguide bestående av en kombinasjon av både åpne og mer lukkede spørsmål. Intervjuguiden ble i forkant av intervjuene testet på en nøkkelinformant med erfaring fra offshore forsyningsnæringen. Dette viste seg å være nyttig fremgangsmåte da jeg fikk omformulert noen spørsmål som var litt uklare, samt inkludert noen ekstra spørsmål som kunne bidra til belyse oppgavens problemstilling. Intervjuguidene ble tilpasset etter hva slags kategori informant tilhørte. Intervjuguidene som ble brukt under intervjuer med HMS ledere fra rederiene og operatør representanter var i hovedsak like, men med noen endringer i ordlyden på spørsmålene. Intervjuguidene som ble brukt under intervju av kapteinene var noe kortere enn de andre to intervjuguidene. Kapteinene ble ikke stilt spørsmål angående operatørselskapers kontroll ovenfor rederikontoret da de ikke er involvert i denne delen av prosessen. Intervjuguidene er vedlagt som vedlegg 1, 2 og 3 til denne oppgaven.

Det ble i forbindelse med gjennomføringen av intervjuene brukt en digital opptaker for å gjøre transkriberingsprosessen i ettertid mest mulig håndterlig. Dette har vist seg å være svært nyttig, hvor jeg blant annet i ettertid har kunnet gått tilbake og kvalitetssikret deler av den transkribering som jeg har gjort.

#### 4.4 Validitet og reliabilitet

Reliabiliteten, eller påliteligheten, til en undersøkelse omhandler forskningsresultatenes konsistens og troverdighet (Kvale et al. 2009). Reliabiliteten til undersøkelsen som har blitt gjort vil i dette kapitlet drøftes ut fra hvorvidt de resultatene denne har kommet frem til kan reproduseres på et annet tidspunkt av andre forskere (Kvale et al. 2009). Et sentralt spørsmål i forhold til dette er i hvilken grad min forkunnskap og arbeidserfaring fra offshore forsyningsnæringen har påvirket de resultatene jeg har kommet frem til. Ved denne oppgavens oppstart hadde jeg i overkant av 7 måneders arbeidserfaring som ansatt i et rederi som operer innenfor offshore forsyningsnæringen.

Det kan argumenteres for at jeg har stor grad av nærhet til det undersøkelsen fokuserer på. Nærheten er såpass stor at det kan diskuteres om den er på grensen til hva både Blaikie (2009) og Jacobsen (2005) beskriver som ”to go native”. Ulempen med dette er at en kan risikere en forskereffekt på de resultatene man kommer frem til ved at forskeren mister evnen til å opprettholde en kritisk avstand og en analytisk og objektiv holdning til det han studerer (Jacobsen 2005). Til tross for kritikken mot den store graden av subjektivitet involvert i et slikt ståsted, har det blitt bevist at evnen til å skape en god interaksjon mellom undersøkeren og objektet er nødvendig for å komme igjennom til objektets ”egentlige” mening (Blaikie 2009).

Den nære, dog ferske relasjonen jeg har til offshore forsyningsnæringen har jeg derfor hatt klart for meg i alt jeg har foretatt meg i forbindelse med denne oppgaven for å kunne innta et såpass objektivt ståsted som mulig. Av etiske årsaker har samtlige informanter blitt informert om min rolle som ansatt i offshore forsyningsnæringen, da jeg ville unngå at noen i ettertid skulle føle seg ”lurt” ved at de ikke ble korrekt informert. Gjennom presentasjonen av meg selv har jeg også lagt stor vekt på min rolle som student og at dette er en oppgave som skrives på eget initiativ, og på ingen måte er oppdragsforskning på vegne av noen aktører innad de berørte næringer.

Når det gjelder en undersøkelses validitet er det i følge Jacobsen (2005) gjerne to vesentlige problemstillinger en må forholde seg til, har jeg fått tak i de riktige kildene og har kildene bidratt med sann informasjon? Samtlige informanter jeg har basert denne undersøkelsen på er såkalte førstehåndskilder og dette innebærer at de selv har erfaringer fra det fenomenet denne oppgaven fokuserer på. Dette innebærer i følge Jacobsen (2005) at en større grad av tiltro kan

tillegges kilden (Jacobsen 2005). Jeg er derfor av den forståelse av at jeg har fått tak i de riktige kildene på bakgrunn av blant annet nærhetsaspektet, men også på bakgrunn av at samtlige informanter har bidratt med hva jeg anser som relevant informasjon som har bidratt til å kunne belyse oppgavens problemstilling. Det kunne vært ønskelig å fått inkludert flere informanter fra operatørselskaper, men på bakgrunn av oppgavens formål og tilhørende forskningsspørsmål har jeg ansett det som viktigere å prioritere mine tidsressurser på å få med flest respondenter fra forsyningsnæringen.

Hvorvidt hver enkelt informant har bidratt med riktig informasjon er vanskelig for meg å fastslå, men jeg har gjort meg noen tanker rundt hva som i så fall kunne bidratt til at de ikke har kommet med riktig informasjon. En kilde kan ha ulike interesser som kan lede dem til å lyve, noe som heller ikke er helt utenkelig i denne sammenheng (Jacobsen 2005). Enkelte informanter fra offshore forsyningsnæringen kan ha valgt å gi et noe annerledes bilde av virkeligheten tilknyttet det aktuelle reguleringsforholdet. Forsyningsnæringen er i aller høyeste grad også et marked (Aas et al. 2009), og det kan tenkes at det ligger økonomiske insentiver i å fremstå som mest mulig positiv når du omtaler deg om ”hånden som mater deg”. Det er også i følge Jacobsen (2005) et kjent dilemma innefor forskning at informanter ønsker å fremstå på en sosialt riktig måte. Informasjonen jeg har tilegnet meg gjennom intervjuene må også sees i lys av den intervjumetodikken som ligger til grunn, mer konkret bruken av telefon i intervjuene. Undersøkelser har vist at det kan være enklere for intervjuobjektet å snakke usant gjennom telefonintervjuer, og at det enklere kan skapes et klima av fortrolighet ved å gjennomføre intervjuene ansikt til ansikt (Jacobsen 2005).

Oppsummert så er det altså flere forhold ved gjennomføringen av denne oppgaven som kan tenkes å ha en effekt ovenfor oppgavens validitet og reliabilitet. Det jeg har trukket frem er en potensiell forskereffekt, insentiver for informanter til å bidra med usann informasjon samt bruken av telefon under gjennomføringen av intervjuene tilknyttet denne oppgaven.

## 5.0 Empiri

Jeg vil i dette kapitlet drøfte de funnene som er gjort i datainnsamlingen opp mot de forskningsspørsmålene som har blitt utformet til denne oppgaven. Forskningsspørsmålene er som følger:

- F1: Hvordan gjennomføres kontrollen?
- F2: Kan kontrollen beskrives som ”godt”, og eksisterer det potensial for forbedring?

Dette empirikapitlet er videre inndelt i to kapitler som drøfter og besvarer hvert av disse forskningsspørsmålene. 5.1 og tilhørende underkapitler er dedikert til å besvare forskningsspørsmål 1, mens 5.2 og tilhørende underkapitler er dedikert til forskningsspørsmål 2.

En besvarelse av disse forskningsspørsmålene har samlet sett til hensikt å utgjøre besvarelsen av problemstillingen til denne oppgaven. Jeg vil derfor bringe med meg den drøftingen og besvarelsen av disse to forskningsspørsmålene som gjøres i dette kapitlet inn konklusjonskapitlet.

### 5.1 F1: Hvordan gjennomføres kontroll- og oppfølgingsarbeidet?

For å besvare dette forskningsspørsmålet har jeg valgt å basere meg på hva teorien betegner som et reguleringsregimes kontrollkomponenter og strategier for regulering. Jeg vil i dette kapitlet analysere mitt datamateriale i lys av denne teorien.

Den første delen av dette kapitlet består av en analyse av kontrollen i henhold til hva jeg i teorien presenterer som et regimes kontrollkomponenter. Jeg vil deretter analysere kontrollen ved å forholde meg til teoriens strategier for regulering. Kapitlet avsluttes med oppsummering og besvarelse av forskningsspørsmål 1.

### **5.1.1 Reguleringens kontrollkomponenter**

På bakgrunn av uformelle samtaler med en nøkkelinformant fra offshore forsyningsnæringen og egen erfaring hadde jeg i forkant av gjennomføringen av intervjuene en viss oversikt over hvilke virkemidler operatørselskaper benytter seg av i sitt kontrollarbeid. Med virkemidler mener jeg da de verktøy og prosesser som operatørselskaper benytter seg av for å samle inn informasjon fra de forskjellige aktørene i offshore forsyningsnæringen. Revisjoner av rederikontorer, inspeksjoner av fartøy, prosessen i forkant av kontraktsinngåelse og generell møteaktivitet mellom operatører og forsyningsnæringen var derfor tema som ble inkludert i intervjuguiden. Gjennom intervjuene har jeg samlet inn data rundt disse temaene for å kunne gjennomføre en analyse av disse. Sett fra et teorisk ståsted vil det som jeg over benevner som virkemidler kunne forstås og analyseres som et reguleringsregimes kontrollkomponenter.

Det følgende underkapittel består av en presentasjon av empirisk data og en analyse av denne dataen på bakgrunn av hva teorien betegner som et reguleringsregimes kontrollkomponenter.

#### ***5.1.1.2 Informasjonsinnhenting***

Informasjonsinnhenting innad et reguleringsregime er ofte en kombinasjon av metoder (Hood et al. 2001). Dette er også tilfellet innenfor det fenomenet denne oppgaven fokuserer på. Anbudsprosesser i forkant av kontrakter, inspeksjoner av fartøy, revisjoner av rederikontor og møteaktivitet mellom operatør og aktører innad offshore forsyningsnæringen er alle ulike metoder for informasjonsinnhenting som operatørselskaper benytter seg av. På bakgrunn av disse kan operatørselskaper gjøre en bedømmelse av tilstanden innad de rederiene og om bord fartøyene de benytter seg av.

##### *Revisjoner av rederikontor*

Samtlige informanter, med unntak av kapteiner, har deltatt på kvalitets- og sikkerhets revisjoner av rederikontoret i regi av ulike operatørselskaper. Frekvensen for slike revisjoner varierer fra hvert tredje år til en gang i året. Det mest vanlige er annen hvert år. Samtlige respondenter gir en mer eller mindre lik beskrivelse av utførelsen av disse revisjonene. De består av et åpningsmøte, gjennomgang av rederiets styringssystem og samtaler hvor blant annet operatørens representanter intervjuer de ansatte i rederiet. Dette avsluttes med et avslutningsmøte hvor de ulike funn revisjonen har resultert i blir gjennomgått. Revisjonene av

rederikontoret blir vanligvis gjennomført av representanter ansatt i det aktuelle operatørselskapet.

### *Inspeksjoner av fartøy*

Fartøy som skal på kontrakt for et operatørselskap må gjennomgå en inspeksjon i regi av operatøren. Det er verdt å merke seg at flesteparten av informantene bruker betegnelsen ”vetting” når de omtaler fartøys inspeksjoner. Vetting kan defineres som *å evaluere noe for en mulig godkjennelse eller aksept* (Merriam-Webster 2011). Frekvensen av disse inspeksjonene varierer, basert på hvorvidt fartøyet er på lengre kontrakt eller om det opererer i spot markedet. En informant gir en god forklaring på dette gjennom følgende utsagn:

*”De båtene som går på spotmarkedet de har en vetting for hver operatør. Om de har fire forskjellige kunder i løpet av en måned, så har de fire forskjellige inspeksjoner. Så for de er det et ganske knallhardt regime. Men for de som går på en fast kontrakt, de har som regel en intern revisjon av oss, og en årlig revisjon fra operatøren. Det er ikke et utidig press på de som går på langtidskontrakt.”*

Det kommer frem at disse fartøysinspeksjonene, eller vettingene, gjennomføres i hovedsak av innleide konsulentselskaper som operatøren har avtaler med.

### *Anbudsprosesser*

Før det inngås kontrakter mellom operatørselskaper og rederier gjennomføres det en anbudsprosess, gjerne kalt ”tenderprosess” innad næringen. I anbudsprosessen innhenter operatøren blant annet informasjon om det aktuelle rederiets sikkerhetsstyringssystem og HMS relaterte resultater i form av skadestatistikk. Informantene beskriver disse prosessene likt, og følgende utsagn angående dette er representativt for mitt utvalg:

*”Dette går gjerne på at du skal gi en beskrivelse av styringssystemet ditt, du skal legge ved siste fem års hms-statistikk, du skal svare på spesifikke spørsmål om vi har prosedyrer for risikovurdering, og om vi er ISO 9001 og 14001 sertifisert.”*

-



*”Tilbudsdokumentene blir sendt ut i forkant, ofte på lengre kontrakter. Der svarer vi på de spørsmålene som oljeselskapene krever, og legger ved dokumentasjon på at vi har implementert de prosedyrer og standarder som de krever og legger ved bevis på dette. Og i tillegg kan de komme til vårt kontor og revidere oss. Det er også forskjellige krav fra oljeselskap til oljeselskap i forhold til hva slags krav en må tilfredsstillere.”*

### *Møteaktivitet*

Operatørselskaper og aktører i offshore forsyningsnæringen møtes også på andre arenaer enn kun de som kan relateres til revisjon og inspeksjon. Kontraktsmøter og konferanser er eksempler på slike arenaer hvor også hms-relatert informasjon utveksles. En operatør holder jevnlig konferanser hvor hms-ledere fra samtlige rederier som er på kontrakt for denne operatøren møtes. Det kommer frem av intervjuene at disse møtene består av blant annet erfaringsutveksling mellom rederiene og operatøren, diskusjoner rundt spesielle programmer operatøren ønsker å innføre, presentasjon av nye bransjestandarder og aktuelle hendelser i næringen. Samme operatør arrangerer også årlige kapteinskonferanser hvor kapteiner som jobber om bord på de forskjellige fartøyene som er på kontrakt for den aktuelle operatøren møtes i operatørens regi. Temaene på disse konferansene beskrives som relativt likt det som gjennomgås på hms-leder konferansene. Det kommer hvorvidt samtlige operatører på norsk sokkel benytter seg av slike ordninger (konferanser) for informasjonsinnhenting, da spesielt kun en operatør blir nevnt i denne sammenheng.

#### **5.1.1.3 Standardsetting**

Standardsettingen som gjøres i forbindelse med offshore forsyningsoperasjoner går utover oppgavens avgrensning, da denne prosessen inkluderer aktører fra flere forskjellige nasjoner og organisasjoner utover kun operatørselskaper og rederier innad offshore forsyningsnæringen (NWEA 2009). Dette går utover det kontrollforholdet som jeg i denne oppgaven fokuserer på. På bakgrunn av dette er denne kontrollkomponenten lite egnet til å belyse oppgavens problemstilling, da jeg på bakgrunn av min data ikke kan vise til noen spesifikke standardsetting utenom de krav som spesifiseres gjennom kontraktene mellom operatører og rederi. Jeg kommer tilbake til bruken av kontrakten som reguleringsstrategi i kapittel 5.1.2.

#### 5.1.1.4 Adferdsendring

Adferdsendringen innen det aktuelle regimet kan på bakgrunn av denne undersøkelsen sies å være formet av ulike tilnærminger. Med utgangspunkt i teorien kan man anse det som at adferden innad et kontrollregime må endres når det er identifisert en form for uønsket tilstand, basert på den informasjonsinnhentingen som gjøres (Baldwin and Cave 1999). I tråd med dette kommer det frem av intervjuene at operatøren gjennom sine revisjoner av rederikontor eller fartøys inspeksjoner kan komme frem til ulike typer funn som betegnes som avvik. Rederiene må så forholde seg til disse funnene, enten ved å utbedre de eventuelle forhold eller ved å argumentere for at det allerede eksisterer forhold innad rederiet som ivaretar de forholdene som funnene peker til. Det varierer litt i tilbakemeldingen fra informantene i rederinæringen for å kunne si noe konkret om hvorvidt det er en belønnings- eller avskrekkingstilnærming som ligger til grunn for adferdsendring på bakgrunn av slike revisjoner eller inspeksjoner. En informant fra offshore forsyningsnæringen opplever for eksempel at det ligger en form for tilnærming som heller i retning av hva som kan minne om en avskrekkingstilnærming om det oppstår uenigheter i forhold til de anbefalinger som operatøren kommer med på bakgrunn av slike revisjoner:

*”Det er blitt mer godtatt at man er uenig. For noen år siden slukte du det kunden sa uansett. Så kan vi ikke holde på når alle (operatører) kjører sitt løp, da hadde vi fått et uoversiktlig system. Dette påvirker også eierskapet til systemet, det skal jo være rederiet sitt styringssystem. Vi diskuterer uenigheter og av og til kommer vi frem til en løsning, men det ender ofte med at de sier ”Dette er jo bare slikt vi mener det bør være, dere må jo gjøre det slik som dere vil. Men vil dere ha videre oppdrag med oss bør dere nærme dere vår fortolkning.” Så det er litt der det ligger da.”*

Når det gjelder de siste tre linjene av sitatet over fortolker jeg det som om at informanten mener at dette ikke er noe som blir sagt eksplisitt, men som ligger litt mellom linjene i de diskusjonene som går.

En annen informant fra offshore forsyningsnæringen opplever derimot at å følge operatørens kommentarer relatert til rederiets sikkerhetsstyringssystem belønnes med å få en større stjerne hos operatøren. Dette kan relateres til hva teorien betegner som en belønningstilnærming til adferdsendring.

*”Alt skal jo sikre vår sikkerhet. Så det er kommet mye godt ut av dette. Samtidig får du en viss belønning for å være seriøs oppi det hele. Et rederi som opptrer seriøst og retter seg etter dette (operatørkrav) er operatøren tjent med, og de får en større stjerne hos operatøren.”*

Med bakgrunn i innsamlet data får jeg en forståelse for at det som i mitt teoretiske rammeverk betegnes som adferdsendring, i realiteten innad dette regimet består av tilnærming basert på både belønning og avskrekking. Belønningen med å endre sin adferd i ønsket retning kan være større stjerne hos operatørselskapet, som videre kan tenkes å øke sannsynligheten for flere oppdrag. En avskrekkings tilnærming kan sies å komme frem ved i forbindelse med hva som i prinsippet kan sies å omhandle det samme, nemlig risikere å minske sannsynligheten for flere oppdrag.

### **5.1.2 Strategier for regulering**

I forbindelse med besvarelsen av forskningsspørsmål 1 har jeg valgt å gjøre en identifisering av hvilke reguleringsstrategier som kan identifiseres i forbindelse med operatørselskapers kontroll av offshore forsyningsnæringen. Etter hvert som de identifiserbare strategiene blir presentert vil det argumenteres for hvorfor akkurat denne strategien kan trekkes frem med utgangspunkt i mitt datamateriale. Identifiseringen av reguleringsstrategiene være et sentralt å inkludere når jeg skal besvare hvordan operatørselskaper gjennomfører sin kontroll.

Som en kjapp repetisjon presenterer jeg de 8 forskjellige strategiene igjen, og for en mer inngående redegjørelse rundt disse viser jeg tilbake til kapittel 3.2.2 i denne oppgaven.

1. Kommando og kontroll
2. Selv-regulering
3. Incentiver
4. Markedsbasert kontroll
5. Offentliggjøring
6. Direkte handling
7. Rettigheter og forpliktelser

## 8. Kompensasjons og forsikrings planer (Baldwin and Cave 1999)

Dette kapittelet starter med en drøfting rundt de strategiene som på bakgrunn av mitt datamateriale kan anses som mest fremtredende i forbindelse med operatørselskapers kontroll. Kapitelet vil avsluttes med en drøfting rundt noen funn som kan relateres til andre reguleringsstrategier, dog i noen mindre grad enn hva tilfellet er med de strategiene som presenteres først og hvor empirien treffer bedre med de karakteristikkene som fremkommer av teorien.

### ***5.1.2.1 Markedsbasert kontroll***

Den første reguleringsstrategien jeg på bakgrunn av empiriske data ønsker å trekke frem er markedsbasert kontroll. Markedsbasert kontroll som regulering består som sagt av fire underkategorier. Av disse er det spesielt to kategorier som er fremtredende innenfor det aktuelle reguleringsregimet, henholdsvis bruk av konkurranselov og regulering gjennom kontrakt.

#### *Konkurranselov*

Det kommer frem at det i forbindelse med anbudsprosesser blant annet fokuseres på de hms prestasjoner et rederi kan vise til. Disse prestasjonene kan anses som å bli vurdert ut i fra blant annet intern hms statistikk som et rederi må inkludere i sine tilbud. Denne statistikken gir i hovedsak en oversikt over personskader og uønskede hendelser som har funnet sted innad rederiet. Bruk av hms statistikk i anbudsprosessen kan videre kobles opp mot strategien ”konkurranselov” ved at denne statistikken inngår som en del av konkurransen om kontrakter mellom de forskjellige rederiene i forsyningsnæringen. Dette legger et konkurransepreg over den hms statistikk et rederi besitter, og det blir videre naturlig å tenke at de rederiene som presenterer de beste statistikkene vil kunne skille seg positivt ut i en anbudsprosess. En informant fra offshore forsyningsnæringen trekker frem konkurranseaspektet ved bruk av hms statistikk i anbudsprosesser:

*”Det er et fokus på hvor mye du har av forskjellige hendelser, for eksempel fraværsskader eller utslipp, har du slike vil dette være med på å trekke ned muligheten for å få en kontrakt.”*

Bruken av hms statistikk i anbudsprosesser kan tenkes å ha en effekt gjennom at det i tråd med reguleringsstrategien ”konkurranselov” kanalisere markedskreftene innad

forsyingsnæringen i en ønsket retning. Det skapes et insentiv for at hms arbeid må prioriteres i større grad for å kunne vise til best mulig statistikk på dette området. På den annen side kan det tenkes at dette motiverer til underrapportering av uønskede hendelser og skader, da slike tall vil kunne påvirke et eventuelt konkurransefortrinn i negativ retning. Dette er for øvrig en tanke jeg vil komme tilbake til i det avsluttende kapittelet til denne oppgaven.

### *Regulering gjennom kontrakt*

Det stilles ulike krav til et rederi gjennom de kontraktene som inngås med operatører, og det kommer frem at flere av disse kravene berører sikkerhetsstyringen internt i rederiet. En informant fra et operatørselskap eksemplifiserer dette med å si følgende:

*”I tillegg stiller kontraktsdokumenter en del krav til hms og kvalitet. Du skal ha orden i sakene dine. Det skal være et vist nivå over det hele. I tillegg skal du være ISO 14001 og 9001 kvalifisert. Når det gjelder ISM sertifisering tar jo andre seg av dette, men dette er en del av sjekklisten for vår del at rederiene har ISM papirene på plass.”*

Sitatet over viser at det stilles klare krav til ulike former for sertifisering, og det kan tolkes som at de som ikke tilfredsstill disse kravene er dårlig stilt i forhold til å kunne få ta del i det markedet operatørselskaper utgjør for offshore forsyningsnæringen.

Også informanter fra offshore forsyningsnæringen kommer med konkrete eksempler på hvordan slike kontraktskrav har påvirket styringssystemet internt i rederiet. En informant sier blant annet følgende:

*”En ting som jeg kan nevne er jo at det gjennom en kontrakt vi fikk i 2005 var det et krav om at vi skulle være ISO sertifisert innen 2 år. Vist ikke det hadde stått i kontrakten er det ikke sikkert at vi hadde hatt ISO sertifikatet i dag da. Men vi fikk et krav på oss, så om vi ville ha kontrakten måtte vi gjøre dette.”*

I tillegg til krav om diverse sertifiseringer, kommer det frem gjennom intervjuene at det også er vanlig med kontraktskrav relatert til ulike typer kurs mannskapet om bord må ha, samt krav relatert til spesifikke prosedyrer tilknyttet ulike operasjoner. To informanter fra forsyningsnæringen sier følgende om dette:

*”Kundene har også krav til en stor mengde kurs, og mannskapet om bord blir belastet med en stor mengde inspeksjoner og dette sett i sammenheng er en stor stressfaktor. Jeg mener at antall kurs som kreves er overdrevet. Den beste kompetansen får du gjennom jobben du gjør. Du må ha ting i fingrene.”*

-

*”Det kan være veldig spesifikke krav faktisk. Ned på detaljnivå. Det kan etterspørres en enkelt prosedyre for eksempel.”*

Som det fremkommer i sitatene over, så stilles det altså flere spesifikke krav til forsyningsnæringen gjennom kontraktene de inngår med operatørselskapene. Sett i lys av teorien kan det argumenteres for at *regulering gjennom kontrakt* er en reguleringsstrategi som operatørselskaper benytter seg av.

#### **5.1.2.2 Andre strategier**

Det eksisterer også enkelte karakteristikk i forbindelse med operatørselskapers kontroll av offshore forsyningsnæringen som peker i retning av andre reguleringsstrategier. Blant annet kan man argumentere for at det er enkelte karakteristikk som kunne blitt brukt for å argumentere i retning kommando og kontroll strategien. Operatørselskap på norsk sokkel utgjør markedet for offshore forsyningsnæringen. Operatørselskapene regulerer i praksis også tilgangen til dette markedet ved å stille krav til sine leverandører. Et rederi som ønsker tilgang til markedet må dermed etterleve disse kravene. Dette kjennetegner en av kommando og kontroll strategiens sentrale karakteristikk, hvor en regulator regulerer tilgangen til en aktivitet gjennom å stille spesifikke krav til blant annet kvalitetsmetoden i forbindelse med tjenesten eller produktet (Baldwin and Cave 1999). Til tross for dette har jeg ikke valgt å inkludere ”kommando og kontroll” strategien som en av de mer fremtredende strategiene med bakgrunn i at essensen i en ”kommando og kontroll” strategi er håndhevelse gjennom bruk av lovverk og videre kriminelle sanksjoner mot eventuelle overtredere, noe som videre er en karakteristikk som ikke kommer frem innenfor det aktuelle reguleringsregimet (Baldwin and Cave 1999).

Det har også kommet frem i et intervju med et operatørselskap at de bidrar med økonomiske midler til spesifikke prosjekter i forsyningsnæringen som er rettet mot utbedring av utstyr om bord som kan medføre økt sikkerhet. Dette kan relateres til hva teorien betegner som

*insentivbasert regulering* innenfor dette regimet. Det er for øvrig verdt å merke seg at ingen av respondentene med tilhørighet innad rederiene trekker frem muligheten for økonomisk støtte fra operatører i forbindelse med innovasjon, så i hvor stor grad dette tilbudet er kjent kan nok diskuteres.

Som oppsummering i forhold til reguleringsstrategier kan man si at operatørers kontroll av forsyningsnæringen har iboende karakteristikk som kan relateres til flere av reguleringsteoriens strategier for regulering. I tråd med teorien fremstår også denne reguleringskonteksten derfor som en kombinasjon av flere regulerende metoder (Baldwin and Cave 1999).

### **5.1.3 Forskningsspørsmål 1; Oppsummert**

Hele kapittel 5.1 i denne oppgaven er dedikert til besvarelsen av forskningsspørsmål 1, som kort sagt dreier seg om å gi en beskrivelse av operatørselskapers kontroll av offshore forsyningsnæringen ved å analysere empirisk data i lys av reguleringsteori. Jeg har i dette kapitlet vist hvordan operatørselskapenes reguleringsregime kan forstås som å bestå av kontrollkomponentene *informasjonsinnhenting* og *adferdsendring*, og hva som inngår i disse komponentene. Informasjonsinnhenting i det aktuelle regimet består av revisjoner av rederikontorer, inspeksjoner av fartøy, anbudsprosesser og annen møteaktivitet mellom operatørselskapene og rederi. Adferdsendringen forstår jeg som bestående av både en belønnings- og avskrekkingstilnærming. Når det gjelder reguleringsstrategier har jeg med bakgrunn i mitt datamateriale argumentert for at markedsbasert kontroll, herunder konkurranselov og regulering gjennom kontrakt, er de strategiene som er mest fremtredene innenfor det aktuelle reguleringsregimet. Jeg har også vist at det er andre karakteristikk innad det aktuelle reguleringsregimet som peker i retning av andre strategier.

Jeg vil i det neste kapitlet flytte fokuset over på forskningsspørsmål 2, som omhandler hvorvidt kontroll- og oppfølgingsarbeidet kan beskrives som godt, og hvorvidt det eksisterer potensial for forbedring av dette arbeidet.

## **5.2 F2: Kan kontroll- og oppfølgingsarbeidet beskrives som ”godt”, og eksisterer det potensial for forbedring?**

For å besvare det andre forskningsspørsmålet som har blitt utformet har jeg analysert innsamlet data fra mine intervjuer og sett dette i forhold til reguleringsteoriens kriterier for god regulering. Ved å benytte meg av denne tilnærmingen i analysen vil jeg forhåpentligvis kunne gjøre en vurdering av operatørselskapers kontroll, og videre hvor utfordringene eventuelt ligger med tanke på et potensial for forbedring.

### **5.2.1 Kontroll- og oppfølgingsarbeidet analysert i lys av kriterier for god regulering**

Jeg presenterer i teorikapittelet til denne oppgaven fem kriterier som kan brukes i bedømmelsen av hvorvidt en regulering er god eller ikke. For ordens skyld kjører jeg en kort repetisjon på disse fem kriteriene:

1. Er reguleringen understøttet av en lovgivende myndighet?
2. Er det en hensiktsmessig fordeling av ansvar?
3. Er prosedyrene for regulering rettferdige, tilgjengelige og åpne?
4. Opptrer regulatoren med tilstrekkelig ekspertise?
5. Er reguleringen effektiv? (Baldwin and Cave, 1999)

De to første kriteriene som her listet opp har jeg forsøkt å besvare ved å se til gjeldende forskrifter for petroleumsvirksomhet. For å forsikre at jeg har hatt en noenlunde korrekt fortolkning av disse forskriftene har jeg i tillegg gjennomført samtaler med en representant fra PTIL. Jeg vil videre i dette kapitlet drøfte hvordan dette reguleringsregimet stiller seg i forhold til disse teoretiske kriteriene med utgangspunkt i datamateriale fra min undersøkelse. Jeg starter drøftingen i forhold til det øverste kriteriet og jobber meg så nedover til det femte og siste kriteriet. Kapitlet avsluttes med en drøfting rundt hvorvidt det eksisterer et potensial for forbedring innad det aktuelle reguleringsregimet.

Reguleringens mandat kan anses som forankret i rammeforskriften for petroleumsvirksomhet på norsk sokkel. Som jeg redegjør for i kapittel 2.4.4 er det i spesielt to paragrafer i denne



forskriften hvor et operatørselskaps kontrollansvar kommer frem. Da begge paragrafene har blitt presentert i kapittel 2.4.4, kan man se til veiledningen tilknyttet hver av disse paragrafene for å få en forståelse for mandatet. En operatørs påseplikt er forankret gjennom § 7 i denne forskriften, og fra veiledningen til denne forskriften kan man lese følgende:

*Å påse innebærer en plikt til gjennom etablering av styringssystemer og gjennom tilsyn, å følge opp at deltakerne i virksomheten etterlever krav fastsatt i og i medhold av loven. Ansvar for å påse at regelverket etterleveres vil således være en generell og overordnet oppfølgingsplikt ved gjennomføring av virksomheten. Spesielt om operatørens plikt til å påse sier merknaden til petroleumsloven § 10-6 i Ot. prp. nr. 43 (1995-96) side 62 at "Påse-ansvaret" innebærer at også operatøren før og under kontraktsinngåelse og ved utøvelse av virksomheten skal føre kontroll med at kontrakts-partnerne er kompetente og kvalifiserte. Operatøren skal videre følge opp disse ved utøvelsen av petroleumsvirksomheten, samt føre kontroll med at innretninger og utstyr som tas i bruk og arbeid som utføres, holder en forsvarlig standard (Petroleumstilsynet 2011c).*

I tillegg kan man også se til rammeforskriftens § 18 som også omtaler en operatørs ansvar i forhold til å sikre deltakeres styring av HMS. Fra veiledningen til denne forskriften kan vi lese blant annet:

*Denne bestemmelsen berører forholdet mellom operatørens styringssystem og systemet til andre deltakere. Bestemmelsen innebærer at operatøren, for å sikre at helheten blir ivarettatt, skal vurdere de andre systemene før, under og etter kontrakts-inngåelse, så vel som under gjennomføring av aktivitet.*

*Andre ledd sammenholdt med § 17, eller sammenholdt med annen norsk lovgivning, innebærer at operatøren skal legge andre deltakeres styringssystem til grunn så langt som mulig. Operatøren skal imidlertid ta stilling til egnetheten til disse styringssystemene ut fra den aktiviteten som skal utføres, og avgjøre om det er behov for å sette i verk korrigerende tiltak. Det bør vises varsomhet med å gripe inn i allerede etablerte styringssystemer.*

Med utgangspunkt i de overnevnte paragrafer hjemmehørende i rammeforskriften samt samtaler med PTIL velger jeg å anse disse forskriftene som reguleringens mandat. Det at reguleringen er understøttet av en lovgivende myndighet og har et mandat teller i positiv

retning med tanke på reguleringens legitimitet (Baldwin and Cave 1999). I tillegg til kan også de overnevnte paragrafene sies å ansvarliggjøre operatøren i rollen som regulator, noe som videre kan relateres til det neste kriteriet som går på ansvarlighet. En operatør er ansvarliggjort ved at den er pålagt gjennom lov å utføre kontroll av sine leverandører, og står ansvarlig for at dette etterleves ovenfor PTIL (Petroleumstilsynet 2011a).

Det tredje kriteriet for god regulering går på hvorvidt prosedyrene for regulering er rettferdige, tilgjengelige og åpne (Baldwin and Cave 1999). Det er en gjennomgående oppfatning blant informantene at det er rom for medvirkning og diskusjon i forbindelse med den kontrollen som utøves innenfor det aktuelle reguleringsregimet. Dette bidrar til å gi et inntrykk av dette som en rettferdig, tilgjengelig og åpen prosess. Et utvalg sitater fra forskjellige informanter kan brukes for å illustrere dette:

*”Det er blitt mer godtatt at man er uenig. For noen år siden slukte du det kunden sa uansett.”*

-

*”Det er en åpen dør politikk også i kundeforholdet, og det er også rom for å være uenig. En kan ta en heftig diskusjon og bli enig, å komme frem til ting.”*

-

*”Og da er det rom for å diskutere det her. Av og til stryker de ting fordi de er enig i at det ikke var noe avvik, eller så er de uenig og mener at slik er det. Så lenge du må hjemle et avvik i et spesifikt krav eller regelverk så er det jo ikke så vanskelig å bli enig til slutt.”*

-

*”På kontorsiden føler jeg at det de kommer med ofte er ryddig og greit, da er det ikke så ofte noen store diskusjoner rundt det da. Så lenge de er objektiv og sier her er kravet, her har dere brutt dette, dette er bevis på at dere ikke gjør det dere skal. Da har vi ikke problemer med å akseptere dette.”*

Disse sitatene viser hvordan informantene føler at de kan ta et klart standpunkt i forbindelse med operatørers kontroll, og at det videre er rom for uenighet og diskusjon. Slike sitater er representative for hoveddelen av mine informanter. På bakgrunn av dette sitter jeg med en

oppfatning om at operatørselskapers kontroll tilfredsstillende kriteriet for en rettferdig, tilgjengelig og åpen prosess (Baldwin and Cave 1999).

For å komme frem til hvorvidt operatørselskaper i rollen som regulator opptrer med tilstrekkelig ekspertise, har jeg forsøkt å få frem hvordan operatørens kompetanse i forbindelse med den kontrollen som gjennomføres oppfattes innad det aktuelle reguleringsregimet. Jeg ikke har gjort noen dokumentstudie av den reelle kompetansen, hvor jeg kunne fokusert på den faktiske formelle utdanningen og bakgrunnen til personer i relevante stillinger. En slik studie ville ikke kunne sagt noe om hvorvidt det er ”tillit til ekspertisen” innad reguleringsregimet, noe som er essensielt i denne sammenheng og som av min formening i større grad kan dekkes gjennom en slik tilnærming som jeg har valgt (Baldwin and Cave 1999).

Når det gjelder ekspertisen tilknyttet revisjoner av rederikontor er det en gjennomgående oppfatning blant mine informanter om at kompetansen på dette området generelt sett er god. Flere informanters utsagn kan brukes til å eksemplifisere dette:

*”Vi hadde en her for noen år siden, som ikke hadde snøring på verken rederiet eller de vi driver med. Dette ble en dårlig audit (revisjon). Men ellers virker kompetansen god, de som har vært her de siste gangene de vet hva de snakker om.”*

-

*”Dette varierer. Det har med bakgrunn og erfaring å gjøre. Noen er flinkere enn andre. Med forskjellig utdannelse er det forskjellige ting de vil fokusere på. Hva slags erfaring de har, noen er svært erfarne og har jobbet med dette hele karrieren mens andre er relativt fersk. Så dette varierer. Men det er som regel høyt kompetente folk vi snakker om. Men det er ingen som klarer å ha full kontroll på det de styrer med, når det gjelder regelverk og sånt.”*

-

*”Den er generelt sett høy. Det er folk som jobber med dette på daglig basis som kommer å gjør dette, og de kan veldig mye på sitt fagfelt.”*

Når det kommer til kompetanse i forbindelse med fartøysinspeksjoner er det mer blandete tilbakemeldinger blant informantene fra offshore forsyningsnæringen, og flere informanter

uttrykker her missnøye angående kompetansen til enkelte av de inspektører som gjennomfører fartøys inspeksjoner. Et utvalg utsagn fra intervjuene kan brukes til å eksemplifisere dette:

*”Svært varierende kompetanse. Inspektørene lider også under tidspress. En inspektør med begrenset erfaring vil ikke avdekke vesentlige mangler.”*

-

*”Når de kommer om bord så er det gjerne en innleid konsulent som gjerne har fortid som sjømann, og det er veldig varierende kunnskap. Enkelte har aldri vært på supply, og noen har vært på tankfart eller en helt annen type fartøy enn det vi opererer. Og de er veldig fokusert på det de kan, altså det de er vant med fra sin tid på sjøen. Dette medfører ofte krangel eller en type uenighet i etterkant hvor vi føler at det de legger igjen verken er relevant for vår operasjon eller at de er alt for subjektiv i måten de beskriver avvik på, der de rett og slett skriver ”prosedyren er for dårlig” og så går de derifra uten å gi deg noe konkret på hva du skal forbedre.”*

-

*”Vi er veldig kritisk til fartøysinspeksjonen. Her er det alt for mye synsing ute å går rett og slett.”*

Sitatene over er fra intervjuer med informanter som er tilhørende i offshore forsyningsnæringen, enten i hms-lederstillinger eller som kapteiner om bord på forsyningskip. På dette området skiller informantene fra rederinæringen seg litt fra operatørrepresentantene som har deltatt. Informantene fra operatørselskapene derimot uavkortet positiv innstilt når det gjelder kompetansen til de inspektører som utfører fartøysinspeksjoner på vegne av deres selskap.

Som en oppsummering i forhold til ekspertise kriteriet, så viser informantene en litt bedre tiltro til kompetansen innad operatørselskapene enn hva tilfellet er ovenfor de konsultantselskaper som gjennomfører fartøysinspeksjoner på vegne av en operatør. Jeg vil understreke at flesteparten informantene var generelt sett fornøyd med kompetanse på begge områder, men det kommer frem at enkelte episoder trekker ned i forhold til inntrykket av ekspertisen i forbindelse med fartøysinspeksjoner. Det er viktig å understreke at dette er inntrykket av kompetansen og videre ekspertisen til regulatoren, og man kan ikke på bakgrunn av dette nødvendigvis si at den er verken god eller dårlig. Men dette inntrykket er

som sagt vesentlig i forhold til hvorvidt det eksisterer det som reguleringsteorien beskriver som ”tillit til ekspertisen” (Baldwin and Cave 1999), og kan på bakgrunn av dette anses som relevant og kartlegge i forhold til dette kriteriet.

Det femte og siste kriteriet som kan brukes som måleverktøy for god regulering tar som sagt for seg effektiviteten av reguleringen (Baldwin and Cave 1999). Jeg har i denne oppgaven valgt å basere effektivitetskriteriet for reguleringen på dens nytteverdi ovenfor den regulerede. Jeg har gjennom mine intervjuer forsøkt å kartlegge hvorvidt operatørselskapers kontroll anses å utgjøre et verdifullt bidrag i forhold til sikkerhetsstyringen i offshore forsyningsnæringen.

Samtlige informanter i mitt datamateriale gir et inntrykk av at det kontrollarbeidet operatører utøver ovenfor offshore forsyningsnæringen må sees på som et bra bidrag til sikkerhetsstyringen innad næringen. Informantene trekker frem operatørkrav som har vært med på å heve sikkerhetsnivået i offshore forsyningsnæringen, tilgjengelige ressurser operatører har for å kunne fokusere på sikkerhetsmessige forhold og den kompetansen i forhold til sikkerhetsstyring som operatørselskapene sitter på. Flere informanter tilhørende i forsyningsnæringen trekker frem hvordan operatørselskapene har bidratt til å heve forsyningsnæringen:

*”Hadde det ikke vært for at de store selskapene pushet på de forskjellige tingene, så er det ikke sikkert rederiene hadde kommet så langt som de er kommet. Nå har vi derimot kommet over i en annen fase, hvor rederiene begynner å bli flinke og kan argumentere imot på enkelte områder. De (operatørene) har mye å bidra med på grunn av at de er store organisasjoner og mye ressurser.”*

-

*”Det tror jeg vi har voldsom nytte av. Har det ikke vært for den pådriveren som operatøren har vært opp igjennom årene så hadde vi nok ikke vært der vi er i dag altså. Dette har vært med på å heve rederiet. Utvilsomt. Men dette har slakket av litt de siste årene.”*

Når det gjelder eksempler på konkrete bidrag dette har gitt til sikkerheten i forsyningsnæringen trekkes det i flere tilfeller frem et eksempel på hvordan et operatørkrav i forhold til bemanning av forsyningsfartøy har praksis har bidratt til sikkerheten om bord:

*”Det er faktisk en operatør som har presset igjennom at det skal være 2 navigatører på broen. Tidligere gikk det 1 navigatør på vakt. Før dette ble innført så hadde operatøren 12 berøringer mellom fartøy og rigg, så ble bemanningen endret. Og neste år var det 0. Så har det holdt seg lavt. Det ble en dramatisk forbedring. Det sier seg selv, jeg vet jo selv at skal du sitte der alene og ha alle oppgavene så kan det gå galt.”*

En operatørs ressurser tilknyttet sikkerhetsarbeid trekkes også frem av flere informanter, både blant informanter fra forsyningsnæringen så vel som informantene tilhørende i operatørselskaper. En informant fra forsyningsnæringen kommer med følgende kommentar angående ressurser:

*”Operatørselskapene er oftest større organisasjoner enn hva vi er, og vil ofte kunne sette inn flere ressurser direkte på den oppgaven som skal løses. Sett i den sammenhengen som må vi absolutt ha dem med i denne prosessen. De har også midler til å sette makt bak kravene.”*

Kompetanse bidraget fra næringen har jeg allerede omtalt en del, men dette kan også trekkes frem i forbindelse med den nytteverdien som dette gir til forsyningsnæringen. Flere respondenter trekker hvordan de drar nytte av kompetansen hos operatørene:

*”Det er klart at det vist du stiller med folk med relevant erfaring som inspektør om bord og på rederi siden, så kan du få nyttige tips som kan hjelpe folkene våre til å få en bedre forståelse av lovkrav og forstå hvorfor de skal følge prosedyrer som er laget til. Det kan også hjelpe oss på kontoret til å få en påminnelse om hva som er kravet i de forskjellige regelverkene som vi er forpliktet å følge og som kanskje medfører at vi er mer bevisst på det regelverket rett og slett. Ut i fra de inspeksjonene på fartøyene, så føler jeg ikke at det er all verden nytteverdi. Det fører nesten mer til irritasjon enn til nytte. Men med enkelte inspektører kan du føle at det han har lagt igjen er faktisk veldig relevant og påpeker at vi kanskje bør ta en ny runde med den båten å sjekke hvordan det er om bord.”*

-

*”Nytteverdien er høy. Og få folk som kommer fra utsiden og ser oss i kortene på hva vi gjør bra og ikke bra er alltid nyttig. Det gir oss en mulighet til å bli bedre.”*

-

*”Det er ikke tvil om at dette har en nytteverdi for oss. Det er heller ikke tvil om at det er de mest krevende operatørene du lærer mest av. Det er ikke alltid like kjekt når det står på, men sett over tid så er det de som er med på å få det bedre.”*

Med utgangspunkt i den tilnærmingen som jeg har lagt til grunn for kriteriet om effektivitet, er det avdekket at operatørene har i stor grad har vært og er en viktig bidragsyter i forhold til hvordan sikkerhetsstyringen innad forsyningsnæringen har utviklet seg. På bakgrunn av dette anser jeg det som at denne reguleringen kan beskrives som effektiv.

### **5.2.2 Eksisterer det potensial for forbedring?**

I drøftingen av kriteriene ovenfor kommer det frem at operatørers kontroll av forsyningsnæringen kan i lys av reguleringsteori beskrives som god, noe som i følge den samme teorien medfører at regulatoren (operatøren) kan anses som å være legitim i det han foretar seg (Baldwin and Cave 1999). Når det gjelder identifisert forbedringspotensial er det i hovedsak to ting som trekkes ut fra mitt datamateriale.

For det første kommer det frem at det er ønskelig at representanter fra operatørselskapene tilbringer mer tid om bord forsyningsfartøyene. Et utvalg sitater kan fra ulike informanter kan brukes til å eksemplifisere dette:

*”Det trengs mer personlig kontakt. Operatørselskaper har jo fartøysansvarlige og logistikk avdelinger, og man kunne hatt mer kontakt. Og man kunne hatt oftere besøk av dem, ikke bare gjennom inspeksjoner og revisjoner. Slik at man kan utveksle helt andre ting som kunne gjort ting bedre. For eksempel at de på logistikk kjenner til hvordan dette her blir fraktet ut. Sånn at de som sitter og styrer båtene hadde som krav at de var med ut en tur, og da ikke fineste sommeren med flatt hav men at de fikk se litt mer hva det egentlig dreier seg om, med litt røft vær og begrensninger og sånne ting. Slik kunne de fått litt mer forhold til det som de sitter å bestemmer over. Det er jo noe som har vært etterlyst. Du sitter jo der med en PC og har en båt du skal sende, det blir jo som at du går å poster et brev i posten, du vet ikke helt hvordan det blir fraktet dit du skal ha det. Det er jo en ting som absolutt burde vært mer fokus på. Dette hadde resultert i at de hadde fått innblikk i hva vi styrer med og driver, og hva slags begrensninger som gjelder og hva som er fornuftig og ikke fornuftig. Og hva som er mulig. Det har rett og slett med å utvide kunnskapen. Og samtidig kunne nå vi på vår side sett litt mer av deres side, og hva slags utfordringer de sitter med.”*

-

*”Vist jeg skulle foreslått noe så istedenfor at dette skulle foregå på land (inspeksjonen), så burde operatøren bli med ut en tur. Og se hva som skjer, og ta en verifikasjon over noen dager ute. Og se på hvordan ting faktisk foregår. Dette er noe som svært sjelden skjer, og da har de fått følt litt på det. Oftest er ikke inspektørene sjøfolk, de har aldri vært ute med en båt. Men også her er det et ressurs spørsmål. Det er jo til sist operatøren som bestemmer dette men jeg tror absolutt dette hadde hatt noe for seg.”*

Også en representant fra et operatørselskap trekker frem viktigheten av å vise ansikt om bord i de forsynings skipene de benytter seg av:

*”Det som jeg ser som en utfordring i en travel hverdag det er jo å være der tilstede, du må finne en balanse mellom at du ikke renner ned fartøyet men samtidig jo oftere du møter de jo lettere går praten og dermed blir det kanskje lettere for dem og ta opp ting også. Jeg tror dette er en viktig faktor, å ha en god dialog med dem og være helst være tilstede, ikke bare i telefonen men gå om bord i båten. Kanskje de da viser deg da hva som ikke er bra, eller hva som er bra. Dette tror jeg du ikke plukker så lett opp over telefonen.”*

Alle disse sitatene illustrerer hvorfor det kan være ønskelig med en økning i operatørens tilstedeværelse om bord på fartøyene. Sett i forhold til reguleringsteorien vil dette kunne bidra til å øke tilliten til operatøren som regulator ved at det er en økt forståelse mellom partene.

Det kommer også frem at det ofte eksisterer forskjellig begrepsforståelse mellom mannskapet om bord og de konsulenter som utfører inspeksjonene:

*”Det er problemer tilknyttet forskjellig begrepsforståelse. Altså bruken av terminologien i de forskjellige inspeksjonene. Dette fører ofte til missforståelser og avvik som ikke er reelle, og kunne vært unngått.”*

-

*”De om bord har svart, men spørsmålet er stilt på en måte slik at inspektøren ikke får det riktige svaret. Det er en forskjellig begrepsforståelse. Den som stiller spørsmålet klarer ikke se det fra skipsbesetningens side, de er for firkantet i forhold til det svaret*



*de forlanger. Det er heller ikke tid til å gå flere runder på et spørsmål. For å si det på en annen måte, de om bord kjenner svaret man har ikke skjønt spørsmålet.”*

Det kan tyde på at det eksisterer en utfordring i forbindelse med den forskjellige begrepsforståelsen som ser ut til å eksistere mellom sjøfolkene om bord og de inspektørene som inspiserer fartøyene. Reguleringsteorien konkluderer med at i tilfeller hvor det eksisterer kommunikasjonsutfordringer mellom eksperter og de regulerte vil dette kunne påvirke tilliten til ekspertene i en negativ retning (Baldwin and Cave 1999).

### **5.2.3 Forskningsspørsmål 2; Oppsummert**

Jeg startet kapittel 5.2 med å analysere mitt datamateriale i lys av teoriens definerte kriterier for god regulering. Jeg har vist at reguleringen kan anses å ha et lovfestet mandat og at dette mandatet videre kan anses som å ansvarliggjøre operatørselskaper i sin regulering, ved at operatøren står ansvarlig ovenfor PTIL i sin oppfyllelse av dette mandatet. Jeg har på bakgrunn av innsamlet data belyst at reguleringen oppfattes som en rettferdig og åpen prosess av de regulerte, og at operatørselskapene som regulator opptrer med hva som oftest betegnes som god kompetanse, men at det også kan ligge et mulig potensial for forbedring i forhold til den kompetansen som inngår i reguleringen gjennom fartøysinspeksjoner. Jeg har til slutt konkludert med at reguleringen basert på faktisk nytteverdi for den regulerte kan anses som å være effektiv. Samlet sett utgjør oppfyllelsen av disse kriteriene at reguleringen innen dette regimet kan anses som ”god”, noe som videre i følge teorien er med på å understøtte både reguleringens og regulators legitimitet innad dette regimet (Baldwin and Cave 1999).

Når det gjelder forbedringspotensial kommer det frem at det er ønskelig med en økt grad av kontakt mellom de to partene, gjerne igjennom en økt grad av tilstedeværelse fra operatørens side ombord på offshore forsyningsfartøyene. Dette vil kunne bidra til økt forståelse og tillit mellom partene og er et forhold som kan tenkes å påvirke legitimiteten til operatørselskaper som regulator i positiv retning. Avslutningsvis kommer det frem at det eksisterer forskjellig begrepsforståelse mellom regulator og den regulerte innad det aktuelle reguleringsregimet. Dette blir trukket frem i forbindelse med inspeksjoner av fartøy i operatørens regi. Dette er et forhold som i følge teorien vil kunne påvirke tiltroen til ekspertisen innad regimet i en negativ retning (Baldwin and Cave 1999).

## 6. Konklusjon

Gjennom denne studien har jeg hatt som mål å få en dypere forståelse for hvordan operatørselskaper utøver sin kontroll ovenfor offshore forsyningsnæringen. For å kunne nå dette målet ble det utarbeidet en todelt problemstilling.

*Hvordan utøver operatørselskaper kontroll ovenfor offshore forsyningsnæringen, og hvordan kan denne kontrollen analyseres ved hjelp av reguleringsteori?*

Med denne problemstillingen som utgangspunkt har det blitt utformet to forskningsspørsmål. Besvarelsen av begge disse forskningsspørsmålene har hatt til hensikt å øke forståelsen av hvordan operatørselskaper utøver sin kontroll ovenfor offshore forsyningsnæringen.

Forskningsspørsmålene har blitt besvart som følgende:

F1: Hvordan gjennomføres kontroll- og oppfølgingsarbeidet?

- Operatørselskaper benytter seg av revisjoner av rederikontor, inspeksjoner av fartøy, anbudsprosesser og generell møteaktivitet med aktørene i offshore forsyningsnæringen. Dette kan i lys av teorien beskrives som en regulators informasjonsinnhenting innad et reguleringsregime. Informasjonsinnhenting inngår som en av to kontrollkomponenter i det reguleringsregimet som operatørselskapers kontroll utgjør.
- Operatøren har en relativt sterk posisjon i forhold til å påvirke adferden i offshore forsyningsnæringen som følge av den kontrollen de gjennomfører. Denne adferdsendringen kan karakteriseres som å bestå av både en belønnings- og avskrekkingstilnærming.
- Strategier for kontroll av offshore forsyningsnæringen kan beskrives med hva teorien betegner som markedsbasert kontroll som reguleringsstrategi, herunder konkurranselov- og regulering gjennom kontrakt.

F2: I hvilken grad er kontroll- og oppfølgingsarbeidet ”godt”, og eksisterer det potensial for forbedring av dette?”

- Med utgangspunkt i fem teoretiske kriterier for god regulering har jeg på bakgrunn av mitt datamateriale gjort en kvalitativ vurdering av kontroll- og oppfølgingsarbeidet. Resultatet av min analyse konkluderer med at operatørkontrollen av offshore

forsyningsnæringen tilfredsstillende disse kriteriene. Dette innebærer at denne kontrollen i et reguleringssteoretisk perspektiv kan beskrive som god og legitim.

- Det har blitt identifisert forbedringspotensial i forhold til følgende punkter:
  - Det etterspørres en økning i operatørens tilstedeværelse om bord på de ulike offshore forsyningsfartøy, og gjerne også i andre sammenhenger enn bare ved inspeksjoner. Dette er et tiltak som for det første kan øke forståelsen mellom de to aktørene, og for det andre kan ha en positiv innvirkning på tilliten i mellom de to aktørene.
  - Det eksisterer ved enkelte tilfeller en forskjellig begrepsforståelse mellom mannskapet om bord og de inspektører som på vegne av operatørselskapene inspiserer fartøyene. Dette kan føre til missforståelser mellom inspektøren og mannskapet. En bedre felles begrepsforståelse mellom disse vil kunne tenkes å ha en positiv innvirkning på effektiviteten av den kontrollen som gjennomføres ved at man unngår missforståelser og unødvendige avvik i forbindelse med den kontrollen som utføres.

Ved å besvare disse to forskningsspørsmålene har jeg i denne oppgaven fått en større forståelse for operatørselskapers kontroll av offshore forsyningsnæringen. Dette har jeg illustrert med å gi en beskrivelse av flere aspekter ved denne kontrollen. Jeg anser dette samlet som besvarelsen av den første delen av problemstillingen til denne oppgaven.

Den siste delen av problemstillingen er av mer teoretisk art og omhandler hvordan denne kontrollen kan analyseres ved hjelp av reguleringssteori. For å kunne besvare denne delen av problemstillingen har jeg basert mitt teoretiske rammeverk, og videre mine analyser på reguleringssteori. Ved å forholde meg til reguleringssteori har jeg i denne oppgaven analysert og beskrevet et kontrollforhold som ellers fremstår som lite omtalt i annen forskningssammenheng. Oppgaven bidrar derfor med ny kunnskap på et område som gir et mer korrekt og utfyllende bilde av det helhetlige rammeverket for sikkerhetsstyring av offshore forsyningsnæringen.

## 7. Litteraturliste

- Aas, Bjørnar, Halskau, Øyvind, and Wallace, Stein W. (2009), *The role of supply vessels in offshore logistics* (Særtrykk, 2009:33; Molde: Høgskolen) S. [302-25].
- Antonsen, Stian (2009), *Safety culture: theory, method and improvement* (Farnham: Ashgate) 172 s.
- Arbeids- og Administrasjonsdepartement (2001), 'Stortings melding nr. 7; Om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten', in Arbeids- og Administrasjonsdepartement (ed.), 93.
- Aven, Terje, et al. (2004), *Samfunnssikkerhet* (Oslo: Universitetsforlaget) 296 s.
- Baldwin, Robert and Cave, Martin (1999), *Understanding regulation: theory, strategy, and practice* (Oxford: Oxford University Press) XIII, 363 s.
- Blaikie, Norman (2009), *Designing social research: the logic of anticipation* (Cambridge: Polity Press) IX, 298 s.
- Bull, Hans Jacob and Pettersen, Terje Hernes (2010), *Skipssikkerhetsloven (2007)* (Bergen: Fagbokforl.) 925 s.
- Christophersen, Jan Georg (2009), 'Sikkerhetsstyring i skipsfarten 1998-2008: bakgrunnsfaktorer for reguleringsmessig etterlevelse og overtredelse av ISM-koden', (Det juridiske fakultet, Universitetet i Oslo).
- Det Norske Veritas 'ISM',  
<<http://www.dnv.com/industry/maritime/servicessolutions/statutoryservices/ism/index.asp>>, accessed 02.04.2011.
- Falkanger, Thor and Bull, Hans Jacob (2010), *Sjørett* (Oslo: Sjørettsfondet akademisk) XIX, 602 s.
- Gibson, Vic (1999), *Supply ship operations* (Ledbury: Oilfield Publications) VII, 192 s.
- Hood, Christopher, Rothstein, Henry, and Baldwin, Robert (2001), *The government of risk: understanding risk regulation regimes* (Oxford: Oxford University Press) VI, 217 s.
- IMO 'STCW',  
<[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)>, accessed 01.04.2011.
- 'About IMO', <<http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>>, accessed 01.04.2011.
- 'SOLAS', <[http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx)>, accessed 05.04.2011.

- 'Conventions', <<http://www.imo.org/About/Conventions/Pages/Home.aspx>>, accessed 05.04.2011.
- Jacobsen, Dag Ingvar (2005), *Hvordan gjennomføre undersøkelser?: innføring i samfunnsvitenskapelig metode* (Kristiansand: Høyskoleforl.) 400 s.
- Justis- og politidepartementet (2005), 'Ot.prp. nr. 31 - Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)', in Justis- og politidepartementet (ed.), (Regjeringen.no).
- Kaasen, Knut (1984), 'Sikkerhetsregulering i petroleumsvirksomheten: en rettslig studie av regelverkene om sikkerhet på norsk kontinentalsokkel = Safety regulation of offshore petroleum activities : a study of the legal frameworks for safety regulation on the Norwegian continental shelf', (Sjørettsfondet).
- Kvale, Steinar, et al. (2009), *Det kvalitative forskningsintervju* (Oslo: Gyldendal akademisk) 344 s.
- Lindøe, Preben (2008), 'Mål- og rollekonflikter ved myndighetsregulering: belyst ved delingen av Oljedirektoratet', *Robust arbeidspraksis: hvorfor skjer det ikke flere ulykker på sokkelen?* (Trondheim: Tapir akademisk forl.), S. 215-31.
- Lindøe, Preben and Braut, Geir Sverre (2010), 'Risk regulation in the Norwegian petroleum industry: robustness and changing methods of operation', (Vol. 3), S. 2247-53.
- Maritim karriere 'Klasseselskap',  
<<http://www.maritimkarriere.no/klasseselskap.164892.no.html>>, accessed 04.04.2011.
- Merriam-Webster 'Online dictionary', <**Feil! Hyperkoblingsreferansen er ugyldig.**>, accessed 01.06.2011.
- Norges Rederiforbund (2011), 'En reise i Rederiforbundets historie',  
<[http://www.rederi.no/default.asp?V\\_ITEM\\_ID=508](http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=508)>, accessed 04.03.2011.
- Norges Rederiforbund 'Gruppe for offshore servicefartøyer',  
<[http://www.rederi.no/default.asp?V\\_ITEM\\_ID=5909](http://www.rederi.no/default.asp?V_ITEM_ID=5909)>, accessed 22.04.2011.
- NWEA (2009), 'NWEA Retningslinjer for sikker styring av offshore forsyning og riggflytting', in NWEA (ed.), (2 edn.).
- Nærings- og handelsdep 'Underliggende etater',  
<<http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/dep/underliggende-etater.html?id=115215>>, accessed 04.04.2011.
- Petroleumstilsynet 'Ord og uttrykk', <<http://www.ptil.no/ord-og-uttrykk/category38.html>>, accessed 13.04.2011.

Petroleumstilsynet 'Rolle og ansvarsområde', <<http://www.ptil.no/rolle-og-ansvarsomraade/category129.html>>, accessed 01.05.2011.

Petroleumstilsynet 'Basiskunnskap om regelverket til havs og på land', <<http://www.ptil.no/regelverk/basiskunnskap-om-regelverket-til-havs-og-paa-land-article7722-21.html>>, accessed 24.03.2011.

Petroleumstilsynet 'Veiledning til rammeforskriften', <<http://www.ptil.no/rammeforskriften/category386.html#p7>>, accessed 23.05.2011.

Rammeforskriften (2010), 'Forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg (rammeforskriften)', in Arbeidsdepartementet (ed.), (Lovdata).

Sjøfartsdirektoratet 'Hva gjør vi', <[http://www.sjofartsdir.no/no/Om\\_Sjofartsiderktoratet/Hva-gjor-vi/](http://www.sjofartsdir.no/no/Om_Sjofartsiderktoratet/Hva-gjor-vi/)>, accessed 04.04.2011.

Sjøfartsdirektoratet 'Sertifikater', <<http://www.sjofartsdir.no/no/Sjofolk/Sertifikater/>>, accessed 01.04.2011.

Sjølovkomiteen and Selvig, Erling (1999), *Undersøkelse av sjøulykker: utredning XVII fra utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (Sjølovkomiteen) : avgitt til Justis- og politidepartementet november 1999* (Norges offentlige utredninger, NOU 1999: 30; Oslo: Statens forvaltningstjeneste. Informasjonsforvaltning) 102 s.

Skipssikkerhetsloven (2008), 'Lov av 16. Februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)', in Nærings- og handelsdep. (ed.), (Oslo).

Veggeland, Noralv (2010), *Den nye reguleringsstaten: idébrytninger og styringskonflikter* (Oslo: Gyldendal akademisk) 194 s.

Viscusi, W. Kip (2007), 'Chapter 9 Regulation of Health, Safety, and Environmental Risks', in A. M. Polinsky and S. Shavell (eds.), *Handbook of Law and Economics* (Volume 1: Elsevier), 591-645.

## Vedlegg

Det legges ved intervjuguide for hms-leder (1), operatørrepresentant (2) og kaptein (3)

## **Vedlegg 1 – Intervjuguide hms-leder**

### **Introduksjons del**

- Forteller kort om meg selv, og min bakgrunn
- Forteller om hvorfor dette intervjuet gjennomføres, og hva oppgaven jeg skriver fokuserer på
- Fortell om hvordan intervjuet blir tatt opp på lydbånd, men at dette vil slettes og anonymiseres i oppgaven
- Oppfordre til å gjerne komme med konkrete eksempler underveis i samtalen

### **Informantens bakgrunn**

1. Kan du fortelle om deg selv?
  - a. Bakgrunn
  - b. Arbeidserfaring fra næringen
  - c. Hva din nåværende stilling går ut på?
2. Hva mener du er vesentlige risiko momenter tilknyttet drift av forsyningsfartøy?
  - a. Hva anser du som potensielt farlig med forsyningsoperasjoner?
3. Hva mener du er viktige bidrag for å forbedre sikkerheten om bord et forsyningsfartøy?
  - a. Noen spesielle aktører?
  - b. Spesielle metoder?

### **Operatørens rolle**

4. Kan du fortelle generelt om rederiets samarbeid med operatører på norsk sokkel med tanke på sikkerhet?
5. Kan du fortelle litt om hvordan prosessen mellom rederi og operatører på norsk sokkel forløper seg i forkant av kontraktsinngåelse?
  - a. Stilles det spesifikke krav til styringssystemene?
  - b. Hvilke kvalifiseringsverktøy er i bruk?
  - c. Er det variasjon fra operatør til operatør?

6. Kan du fortelle rundt dine egne erfaringer med revisjoner av rederikontor gjennomført av operatørselskaper?
  - a. Hvordan ble det gjennomført og hvor ofte?
  - b. Mener du at dette er en passende frekvens?
  - c. Er det variasjon fra operatør til operatør?
  
7. Kan du fortelle om utfallet av disse revisjonene?
  - a. Er det vanlig at operatøren kommet med spesifikke krav/kommentarer relatert til sikkerhetsmessig drift av organisasjon eller fartøy, sikkerhetsstyringssystemet eller lignende på bakgrunn av slike revisjoner?
  - b. Eksempler
  - c. Hvordan vil du beskrive funn/krav i forhold til om de er funksjonelle eller detaljerte?
  - d. Hvordan har du forholdt deg til funnene? (Enig/Uenig) Hvorfor?
  
8. Hvordan er prosessen om det eksisterer uenighet rundt funn eller spesifikke system krav fra operatørens side? (medvirkningsmulighet, åpenhet, rettferdighet)
  - a. Hvordan går dere frem om dere er uenig?
  
9. Kan du fortelle om operatørinspeksjoner av fartøy?
  - a. Hvordan? Hvor ofte?
  - b. Metode?
  - c. Fordeler/bakdeler
  
10. Kan du fortelle om dine erfaringer fra funn gjort i slike inspeksjoner om bord fartøy?
  - a. Eksempler?
  - b. Funn relatert til sikkerhetsmessige forhold?
  - c. Har funn resultert i detaljerte eller mer funksjonelle krav?
  - d. Er det funn som går igjen eller er det stor variasjon fra operatør til operatør?
  - e. Hvordan har disse funnene stemt overens med deres egne synspunkter?
  
11. Hvordan er prosessen om det eksisterer uenighet rundt funn eller spesifikke system krav fra operatørens side i forbindelse med inspeksjoner av fartøy? (medvirkningsmulighet, åpenhet, rettferdighet)



- a. Hvordan går dere frem om dere er uenig?
  - b. Hvordan er din medvirkningsmulighet i slike tilfeller?
12. Hva mener du om kompetansen hos inspektør og operatørselskap i forhold til å gjennomføre slike inspeksjoner og revisjoner?
- a. God nok kompetanse? Hvorfor? Eksempler.
  - b. For dårlig kompetanse? Hvorfor? Eksempler.
13. Hvordan er den sikkerhetsmessige nytteverdien for dere i forbindelse med operatørers oppfølging av både rederikontor og fartøyene dere driver?
- a. Har dette en stor eller liten verdi?
    - i. (stor nytte verdi = effektiv?)
  - b. Har du eksempler på hva du ser på som gode sikkerhetsmessige bidrag?
  - c. Har du eksempler på hva du ser på som gode sikkerhetsmessige bidrag?
  - d. Har det noen annen form for nytteverdi i forhold til andre ting enn sikkerhet?
14. Konkurranser ala. ”månedens fartøy” og lignende er virkemidler som er i bruk av operatører på norsk sokkel. Hva er dine tanker rundt dette?
- a. Er det et nyttig bidrag i forhold til sikkerheten?
15. Hva mener du er potensielle forbedrings områder i forhold til operatørers engasjement ovenfor rederi og skip?
- a. Er dette systemet slik som det fungerer i dag optimalt?
  - b. Hvorfor er du fornøyd/ikke fornøyd?
  - c. Er det noen virkemidler operatør selskaper bør vurdere å inkludere/kutte ut?
16. Hva tror du er årsaken til operatørers sikkerhetsrelaterte engasjement ovenfor rederi og fartøy?
- a. Er det forankret gjennom lover eller regler?
  - b. Hvordan vil du beskrive effektiviteten av operatørers kontroll av rederi og fartøy med tanke på å bidra til en forbedring av sikkerheten?

## Oppsummerings spørsmål

17. Har du noen andre tanker rundt operatørens rolle ovenfor rederi og skip som du føler ikke har kommet frem i denne samtalen?

## Vedlegg 2 – Intervjuguide operatør representant

### Introduksjons del

- Forteller kort om meg selv, og min bakgrunn
- Forteller om hvorfor dette intervjuet gjennomføres, og hva oppgaven jeg skriver fokuserer på
- Fortell om hvordan intervjuet blir tatt opp på lydbånd, men at dette vil slettes og anonymiseres i oppgaven
- Oppfordre til å gjerne komme med konkrete eksempler underveis i samtalen

### Informantens bakgrunn

1. Kan du fortelle om deg selv?
  - a. Bakgrunn
  - b. Arbeidserfaring fra næringen
  - c. Hva din nåværende stilling går ut på?
2. Hva mener du er vesentlige risiko momenter tilknyttet drift av forsyningsfartøy?
  - a. Hva anser du som potensielt farlig med forsyningsoperasjoner?
3. Hva mener du er viktige bidrag for å forbedre sikkerheten om bord et forsyningsfartøy?
  - a. Noen spesielle aktører?
  - b. Spesielle metoder?
4. Kan du fortelle generelt om deres samarbeid med rederier på norsk sokkel med tanke på sikkerhet?
5. Kan du fortelle om prosessen mellom rederi og operatør i forkant av kontraktsinngåelse?
  - a. Stilles det spesifikke krav til styringssystemene?
  - b. Hvilke kvalifiserings verktøy er i bruk?
  - c. Kjenner du til om det er stor variasjon fra operatør til operatør?
6. Kan du fortelle rundt dine egne erfaringer med revisjoner av rederikontorer?
  - a. Hvordan ble det gjennomført og hvor ofte?
  - b. Mener du at dette er en passende frekvens?
7. Kan du fortelle om utfallene av disse revisjonene?

- a. Har operatøren kommet med spesifikke krav/kommentarer relatert til sikkerhetsmessig drift av organisasjon eller fartøy, sikkerhetsstyringssystemet eller lignende på bakgrunn av slike revisjoner?
  - b. Eksempler
  - c. Fokuseres det på funksjonelle eller detaljerte krav?
  - d. Hvordan har rederiene forholdt seg til funn? (Enig/Uenig) Hvorfor?
8. Hvordan er prosessen om det eksisterer uenighet rundt funn eller spesifikke system krav fra operatørens side? (medvirkningsmulighet, åpenhet, rettferdighet)
  - a. Hvordan går dere frem om det eksisterer uenighet?
9. Kan du fortelle om operatørinspeksjoner av fartøy?
  - a. Hvordan? Hvor ofte?
  - b. Metode?
  - c. Fordeler/bakdel
10. Kan du fortelle om dine erfaringer fra funn gjort i slike inspeksjoner om bord fartøy?
  - a. Eksempler?
  - b. Funn relatert til sikkerhetsmessige forhold?
  - c. Detaljerte eller funksjonelle krav?
  - d. Er det funn som går igjen eller er det stor variasjon fra inspeksjon til inspeksjon?
  - e. Hvordan har disse funnene stemt overens med deres egne synspunkter?
11. Hvordan er prosessen om det eksisterer uenighet rundt funn eller spesifikke system krav fra operatørens side i forbindelse med inspeksjoner av fartøy? (medvirkningsmulighet, åpenhet, rettferdighet)
  - a. Hvordan går dere frem om dere er uenig?
12. Hva mener du om kompetansen hos inspektør og operatørselskap i forhold til å gjennomføre slike inspeksjoner?
  - a. God nok kompetanse? Hvorfor? Eksempler.
  - b. For dårlig kompetanse? Hvorfor? Eksempler.

13. Hvordan er den sikkerhetsmessige nytteverdien for rederi forbindelse med operatørers oppfølging av både rederikontor og fartøyene de driver?
- a. Har dette en stor eller liten verdi?
    - i. (stor nytte verdi = effektiv)
  - b. Har du eksempler på hva du ser på som gode sikkerhetsmessige bidrag?
  - c. Har du eksempler på hva du ser på som gode sikkerhetsmessige bidrag?
  - d. Har det noen annen form for nytteverdi i forhold til andre ting enn sikkerhet?
14. Konkurranser ala. ”månedens fartøy” og lignende er virkemidler som er i bruk av operatører på norsk sokkel. Hva er dine tanker rundt dette?
- a. Er det et nyttig bidrag i forhold til sikkerheten?
15. Hva mener du er potensielle forbedrings områder i forhold til operatørers engasjement ovenfor rederi og skip?
- a. Er dette systemet slik som det fungerer i dag optimalt?
  - b. Hvorfor er du fornøyd/ikke fornøyd?
  - c. Er det noen virkemidler operatør selskaper bør vurdere å inkludere/kutte ut?
16. Hva er årsaken til operatørers sikkerhetsrelaterte engasjement ovenfor rederi og fartøy?
- a. Er det forankret gjennom lover eller regler?
  - b. Hvordan vil du beskrive effektiviteten av operatørers kontroll av rederi og fartøy med tanke på å bidra til en forbedring av sikkerheten?

#### Oppsummerings spørsmål

17. Har du noen andre tanker rundt operatørens rolle ovenfor rederi og skip som du føler ikke har kommet frem i denne samtalen?

## **Vedlegg 3 – Intervjuguide kapteiner**

### **Introduksjons del**

- Forteller kort om meg selv, og min bakgrunn
- Forteller om hvorfor dette intervjuet gjennomføres, og hva oppgaven jeg skriver fokuserer på
- Fortell om hvordan intervjuet blir tatt opp på lydbånd, men at dette vil slettes og anonymiseres i oppgaven
- Oppfordre til å gjerne komme med konkrete eksempler underveis i samtalen

### **Informantens bakgrunn**

1. Kan du fortelle om deg selv?
  - a. Bakgrunn
  - b. Arbeidserfaring fra næringen
  - c. Hva din nåværende stilling går ut på?
2. Hva mener du er vesentlige risiko momenter tilknyttet drift av forsyningsfartøy?
  - a. Hva anser du som potensielt farlig med forsyningsoperasjoner?
3. Hva mener du er viktige bidrag for å forbedre sikkerheten om bord et forsyningsfartøy?
  - a. Noen spesielle aktører?
  - b. Spesielle metoder?

### **Kjennskap til operatørens rolle**

4. Kan du fortelle generelt om din erfaring fra samarbeid med operatører på norsk sokkel med tanke på sikkerhet?
5. Kan du fortelle om dine erfaringer fra operatørinspeksjoner av fartøy?
  - a. Hvordan? Hvor ofte?
  - b. Metode?
  - c. Fordeler/bakdeler
  - d. Det nye OVID inspeksjonsregimet? Kan du fortelle om dette?
6. Kan du fortelle om dine erfaringer fra funn gjort i slike inspeksjoner om bord fartøy?
  - a. Eksempler?
  - b. Funn relatert til sikkerhetsmessige forhold?
  - c. Har funn resultert i detaljerte eller mer funksjonelle krav?
  - d. Er det funn som går igjen eller er det stor variasjon fra operatør til operatør?

- e. Hvordan har disse funnene stemt overens med deres egne synspunkter?
7. Hvordan er prosessen om det eksisterer uenighet rundt funn eller spesifikke system krav fra operatørens side i forbindelse med inspeksjoner av fartøy?  
(medvirkningsmulighet, åpenhet, rettferdighet)
- a. Hvordan går det frem om dere er uenig?
  - b. Hvordan er din medvirkningsmulighet i slike tilfeller?
8. Hva mener du om kompetansen hos inspektør i forhold til å gjennomføre slike inspeksjoner?
- a. God nok kompetanse? Hvorfor? Eksempler.
  - b. For dårlig kompetanse? Hvorfor? Eksempler.
9. Hvordan er den sikkerhetsmessige nytteverdien for fartøyet i forbindelse med operatørers oppfølging av dere?
- a. Har du eksempler på hva du ser på som gode sikkerhetsmessige bidrag?
  - b. Har du eksempler på hva du ser på som dårlige sikkerhetsmessige bidrag?
  - c. Har det noen annen form for nytteverdi i forhold til andre ting enn sikkerhet?
10. Konkurranser ala. ”månedens fartøy” og lignende er virkemidler som er i bruk av operatører på norsk sokkel. Hva er dine tanker rundt dette?
- a. Er det et nyttig bidrag i forhold til sikkerheten?
11. Hva mener du er potensielle forbedrings områder i forhold til operatørers engasjement ovenfor rederi og skip?
- a. Er dette systemet slik som det fungerer i dag optimalt?
  - b. Hvorfor er du fornøyd/ikke fornøyd?
  - c. Er det noen virkemidler operatør selskaper bør vurdere å inkludere/kutte ut?
12. Hva tror du er årsaken til operatørers sikkerhetsrelaterte engasjement ovenfor rederi og fartøy?
- a. Er det forankret gjennom lover eller regler?
  - b. Hvordan vil du beskrive effektiviteten av operatørers kontroll av rederi og fartøy med tanke på å bidra til en forbedring av sikkerheten?

## Oppsummerings spørsmål

13. Har du noen andre tanker rundt operatørens rolle ovenfor rederi og skip som du føler ikke har kommet frem i denne samtalen?