



Betydningen av ekstern kontroll i en selv-regulert maritim næring

En sammenlignende studie av
sikkerhetsstyring i to maritime segment

Masteroppgave i Samfunnssikkerhet
Fordypning i sikkerhet og beredskap i nordområdene
Universitetet i Stavanger og Universitetet i Tromsø
Våren 2013

Joakim Flatøy Aae og Camilla Heggøy

**MASTERGRADSSTUDIUM I
SAMFUNNSSIKKERHET**

MASTEROPPGAVE

SEMESTER:

Våren 2013

FORFATTER:

Camilla Heggøy og Joakim Flatøy Aae

VEILEDER:

Are Sydnes

TITTEL PÅ MASTEROPPGAVE:

Betydningen av ekstern kontroll i en selv-regulert maritim næring

EMNEORD/STIKKORD:

Regulering, kontroll, sikkerhetsstyring, tørrbulkfartøy, offshore forsyningsfartøy, ISM-koden.

SIDETALL: 104

Tromsø

DATO/ÅR

Forord

Denne masteroppgaven er den avsluttende delen av mastergradsstudiet ”*Samfunnssikkerhet; med fordypning i sikkerhet og beredskap i nordområdene*”. Studiet er et samarbeid mellom Universitetet i Stavanger og Universitetet i Tromsø. Masteroppgaven utgjør de 30 siste studiepoengene av mastergraden og er skrevet ved Institutt for Ingeniørvitenskap og Sikkerhet på Universitetet i Tromsø.

Arbeidet med masteroppgaven har vært krevende, men samtidig en lærerik og spennende prosess. Gjennom arbeidet med oppgaven fikk vi mulighet til å fordype oss i en spennende næring som vi ikke hadde så stor kunnskap om på forhånd. Nå sitter vi igjen med litt mer kunnskap, men kanskje enda flere spørsmål enn det vi hadde da vi startet arbeidet med oppgaven Temaet for oppgaven har åpnet for gode diskusjoner i møte med mange spennende mennesker.

Vi ønsker å takke vår veileder Are Sydnes for gode innspill og veiledning underveis. Vi vil også takke informantene som bidratt til oppgaven. I tillegg vil vi takke de som har vært til hjelp og støttet underveis. Her vil vi spesielt takke kjærester, venner og familie som har holdt ut med oss i tiden som har vært. Klassekameratene i strandveien har vært med på å gjøre disse årene til en minneverdig tid.

Tromsø 15.06.2013

Joakim Flatøy Aae og Camilla Heggøy

Sammendrag

Denne oppgaven er et bidrag i diskusjonen rundt selv-regulering og sikkerhetsstyring i den maritime næringen. På 1980 og 1990 tallet skjedde flere alvorlige ulykker til sjøs, noe som førte til en oppsving i ulykkesstatistikken for maritim næring. Noen av de største ulykkene bak denne statistikken satte for alvor fart på IMO`s arbeid med det som resulterte i ISM-koden. I ISM-koden stiller krav om at rederi skal utarbeide og vedlikeholde sikkerhetsstyringssystem om bord på fartøy. ISM-koden er basert på en selv-regulert strategi, hvor ansvaret for å utarbeide gode systemer hviler på rederiene. Det blir likevel utført kontroll om bord på fartøyene, for å etterse at systemene tilfredsstillers ISM-koden og at sikkerheten om bord blir ivarettatt. Den overordnede problemstillingen for oppgaven er: *Hvilken betydning har ekstern kontroll for en selv-regulert maritim næring.* Problemstillingen skal besvares gjennom å studere hvordan ekstern kontroll påvirker sikkerhetsstyringssystem på offshore forsynings- og deepsea tørrbulkfartøy.

Problemstillingen blir besvart gjennom et sammenliknende case-studie av offshore forsynings- og deepsea tørrbulkfartøy. Foruten å studere relevant litteratur og regelverk vedrørende oppgavens tematikk har vi samlet data gjennom kvalitative intervju. For å drøfte empirien har vi benyttet oss av et teoretisk rammeverk bestående av teori om regulering og sikkerhetsstyring.

Mangel på eksternt press har vist seg å være en av de største barrierene for effektiv selv-regulering. Vi ser at den eksterne kontrollen som blir gjort på fartøy er av viktig betydning for hvordan rederiene arbeider med sikkerhetsstyring. Det foreligger økonomiske tap som følge av dårlige resultater fra ekstern kontroll. Dette virker som en motivasjon til å ha systemer som fanger opp mangler, i forkant av ekstern kontroll. En vesentlig forskjell mellom de to segmentene er at offshore forsyningsfartøy er underlagt større ikke-statlig involvering, i form av kundekontroll. En kombinasjon av statlig og ikke-statlig kontroll tilfører et ytterligere press på fartøy til å ha sikkerhetsstyringssystemer som fanger opp feil i forkant av eksterne kontroll. Selv om vi mener at ekstern kontroll er av viktig betydning for en selv-regulert sikkerhetsstyring i maritim næring, ser vi også at dagens kontrollregime har rom for forbedring.

Innhold

1.0 Innledning.....	1
1.1 Problemstilling	2
1.2 Oppgavens oppbygning.....	3
2.0 Bakgrunn og kontekst.....	4
2.1 Utvikling av sikkerhetsregulering innen maritim næring	4
2.2 Det maritime reguleringsregimet.....	5
2.2.1 IMO	6
2.2.2 Sjøfartsdirektoratet	6
2.2.3 Klaseselskap	8
2.2.4 Petroleumsregimet.....	8
2.2.5 Kommersielle kontrollaktører	8
2.2.6 Rederi	9
2.3 Maritimt regelverk.....	10
2.3.1 ISM-koden.....	11
2.4 Presentasjon av oppgavens to segment	13
2.4.1 Deepsea tørrbulkfartøy	13
2.4.2 Offshore forsyningsfartøy	14
2.5 Bakgrunn og kontekst oppsummert.....	14
3.0 Teoretisk rammeverk.....	16
3.1 Hva er regulering?.....	16
3.2 Selv-regulering	17
3.2.1 Ekstern kontroll av selv-regulerte næringer	19
3.3 Sikkerhetsstyringssystem	24
3.4 Oppsummering av teoribidragene	27
4.0 Metode.....	28
4.1 Forskningsdesign.....	28
4.1.1 Valg av case	29
4.2 Datainnsamling.....	30
4.2.1 Dokumentundersøkelse	30
4.2.2 Kvalitative intervju.....	30
4.2.3 Utvalg av informanter	31
4.3 Vurdering av datagrunnlaget.....	33
4.3.1 Validitet.....	33
4.3.2 Reliabilitet	35
4.3.3 Etske og praktiske utfordringer	35
4.4 Oppsummering metode	36

5.0 Empiri.....	37
5.1 Offshore forsyningsfartøy	37
5.1.1 F1: Hva er rammebetingelser for selv-regulering i offshore segmentet?.....	37
5.1.2 F2: Hvilke eksterne kontroller blir gjennomført?	39
5.1.3 F3: Hvordan påvirker ekstern kontroll sikkerhetsstyringssystem?	43
5.1.4 Oppsummering offshore empiri	47
5.2 Tørrbulfartøy	48
5.2.1 F1: Rammebetingelser for selv-regulering i tørrbulk segmentet?.....	48
5.2.2 F2: Hvilke eksterne kontroller blir gjennomført?	50
5.2.3 F3: Hvordan påvirker ekstern kontroll sikkerhetsstyringssystem?	54
5.2.4 Oppsummering tørrbulk empiri.....	59
6.0 Drøfting	60
6.1 F1: Hva er rammebetingelsene for selv-regulering i de ulike segmentene?	60
6.1.1 Reguleringsteoretisk kontekst	60
6.1.2 Rammebetingelser for selv-regulering	62
6.1.3 Oppsummering	63
6.2 F2: Hvilke eksterne aktører gjennomfører kontroll av sikkerhet om bord på fartøy?....	64
6.2.1 Statlig kontroll.....	64
6.2.2 Ikke-statlig kontroll	65
6.2.3 Sanksjoner forbundet med kontroll	67
6.2.4 Overlappende kontroll og motstridene mål	70
6.2.5 Oppsummering	70
6.3 F3: Hvordan påvirker ekstern kontroll fartøyenes sikkerhetsstyringssystem?.....	71
6.3.1 Planlegging - Sikkerhetsmål.....	72
6.3.2 Gjennomføring og risikohåndtering	73
6.3.3 Internkontroll.....	74
6.3.4 Oppfølging og utvikling	76
6.3.5 Kontinuitet.....	77
6.3.6. Oppsummering	78
7.0 Avslutning	80
7.1 Konklusjon	81
7.2 Forbedring	81
7.3 Videre forskning.....	82
Litteratur.....	83

Figurliste

Figur 1. Ulykkesstatistikk 2000-2010	2
Figur 2. Maritime reguleringsregimet i Norge (Molland 2008).....	5
Figur 3. Hierarki av lover og standere i den maritime næringen.	14
Figur 4. Reguleringspyramiden.....	17
Figur 5. Forenklet modell av Braithwaite's håndhevelse pyramide.....	22
Figur 6. Reguleringspyramiden med oppgavens to segment.	61
Figur 7. Hierarkiet av lover og standarder i den maritime næringen.	67
Figur 8. Forenklet modell av Braithwaite's håndhevelsespyramide.	69
Figur 9. Forenklet modell av Braithwaite's håndhevelses pyramide.	69
Figur 10. Illustrerer de fire fasene i et sikkerhetsstyringssystem.....	72
Figur 11. Kontinuitetesmodell av et sikkerhetsstyringssystem.....	78

Tabeller

Tabell 1. Viser kapitlene i ISM-koden med innhold.....	12
Tabell 2. Kodeing av informanter offhssore forsyningsfartøy.....	33
Tabell 3. Koding av informanter tørrbulkfartøy.....	33
Tabell 4. Sammenlikning av rammebetingelser for selv-regulering.....	62

Vedlegg A	Informasjonsbrev
Vedlegg B	Intervjuguide Offshore forsyningsfartøy
Vedlegg C	Intervjuguide Tørrbulkfartøy

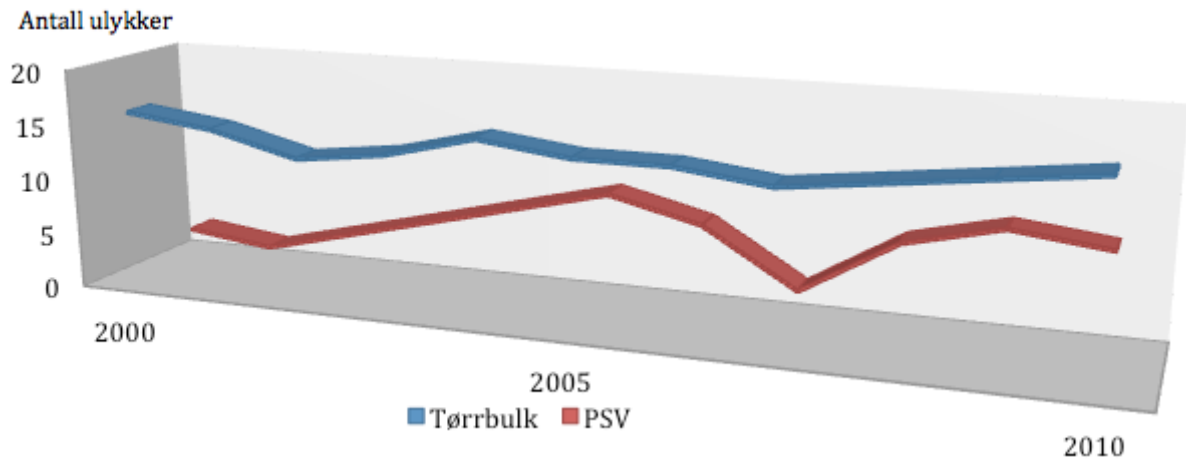
1.0 Innledning

Flere steder langs norskekysten står statuer av kvinner som speider utover havet. De står der til minne om alle som har gått tapt på havet, og representerer på mange måter den usikkerheten som var forbundet med å livnære seg av de mulighetene som havet kunne gi. I dag står maritim transport for en vesentlig del av den globale varetransporten i verden, og en veldig utvikling har skjedd i den maritime næring, siden den tid hvor kvinner og barn speidet utover havet i uvisshet (Kristiansen, 2005). Vi er i dag likevel ikke fritatt for uvisshet og manglende trygghetsfølelse, noe som ifølge Ulrich Beck (1992) er selve kjennetegnet på dagens samfunn. Dagens ulykke og trusselbilde er av en helt annen karakter enn hva som var tilfellet før industriell tid (Aven, Boyesen, Njå, Olsen og Sandve, 2004). Gjennom historien har synet på ulykker endret seg fra og anses som en ”handling fra gud” til en ”menneskelig feil”, og i dag ”et resultat av samfunnet”. Sistnevnte er en vedkjennelse av kompleksiteten forbundet med dagens ulykker og kriser (Rosenthal, Boin og Comfort, 2001).

Maritim næring har gjennom tidene vært utsatt for flere store ulykker. Blant de mest kjente er kanskje forliset av Titanic, men også i senere tid har vi vært vitne til flere alvorlige ulykker. På 1980 tallet skjedde mange alvorlige ulykker til sjøs, blant disse, kantringen av ”Herald of Free Enterprise”, ”Pon Paz” fergen som kolliderte og krevde 4386 menneskeliv og forliset av ”Exxon Valdez” utenfor Alaska som forårsaket omfattende forurensning (Christophersen, 2009). Disse ulykkene er blant flere som representerer den dramatiske oppsvingen av antall ulykker som fant sted på 1980 og 1990 tallet. Felles for granskningene etter ulykkene var at det ble pekt på menneskelige feil som hovedårsaken til at ulykkene fant sted. Dette viste seg imidlertid å være en for snever tilnærming til ulykkesgranskning (Anderson, 2003). Man så etter hvert sammenhengen mellom organisatoriske faktorer i rederiene, de tekniske systemene om bord og menneskene involvert. Som et forsøk på å sammenføre disse faktorene innførte IMO i 1993 ISM-koden (Christophersen, 2009). ISM-koden er senere blitt omtalt som et av de viktigste dokumentene IMO har produsert (Kristiansen, 2005).

Gjennom ISM-koden blir rederiene pålagt å utarbeide og vedlikeholde sikkerhetsstyringssystemer som skal ta høyde for all identifiserbar risiko forbundet med driften. ISM-koden baseres på en selv-regulerende strategi hvor fokuset er på mål som skal oppnås fremfor deskriptive krav til hvordan det skal gjøres (Kristiansen, 2005). I dag er ISM-koden en etablert del av rederienes drift, men ulykkesstatistikk viser likevel at vi ikke er helt

frikjøpt for ulykker av den grunn (Oltedal, 2011). Denne oppgaven skal se på to sentrale segment innen norsk maritim næringen, henholdsvis offshore forsyningsfartøy og deepsea tørrbulk. Statistikken nedenfor er et utdrag av sjøfartsdirektoratets innrapporterte hendelser fra disse segmentene mellom år 2000 til 2010 (sjøfartsdirektoratet, 2011). Rød graf representerer offshore forsyningsfartøy (PSV) og blå graf tørrbulkfartøy.



Figur 1. Viser ulykkesstatistikk av rapporterte ulykker fra tørrbulkfartøy og offshoreforsyningsfartøy. Statistikken er et utdrag fra sjøfartsdirektoratets rapport *Ulykkesutvikling 2000-2010* (2011).

Statikken viser at det fortsatt skjer hendelser og at det er forskjell på antall hendelser i de to segmentene. Mangel på eksternt press har vist seg å være en av de største barrierene for effektiv selv-regulering (King og Lenox, 2000; Batalden og Sydnes, 2012). Innføringen av ISM-koden førte til at regulering av sikkerhet i den maritime næringen utviklet seg fra en deterministisk reguleringsstrategi til å være basert på en selv-regulert tilnærming (Kristiansen 2005). Å studere to segmenter med forskjellig ulykkesstatistikk kan være med å belyse hvordan ekstern kontroll kan ha ulik innvirkning på en selv-regulert sikkerhetsstyring.

1.1 Problemstilling

Denne oppgaven er ment som et bidrag i diskusjonen rundt selv-regulering og sikkerhetsstyring i den maritime næringen. Hensikt er å belyse hvordan ISM-kodens pålegg om selv-regulert sikkerhetsstyring om bord på fartøy påvirkes av ekstern kontroll. Problemstillingen for dette studiet er:

Hvilken betydning har ekstern kontroll for en selv-regulert maritim næring?

Vi ser problemstillingen som aktuell da maritim næring stadig blir mer kompleks og inntar nye områder med sårbart miljø. Problemstillingen skal besvares ved å studere hvordan ekstern kontroll påvirker sikkerhetsstyringssystem om bord på deepsea tørrbulk- og

offshoreforsynings fartøy. For å besvare problemstillingen har vi utformet følgende forskningsspørsmål:

- F1: Hva er rammebetingelser for selv-regulering på tørrbulk- og offshore forsyningsfartøy?
- F2: Hvilke eksterne aktører gjennomfører kontroll av sikkerhet om bord på fartøy?
- F3: Hvordan påvirker ekstern kontroll fartøyenes sikkerhetsstyringssystem?

Vi vil besvare forskningsspørsmålene ved å drøfte datamateriale fra hovedsakelig kvalitative intervju opp mot et teoretisk rammeverk basert på teori om regulering og sikkerhetsstyring. Med dette håper vi å kunne bidra til forståelse av hvordan ekstern kontroll påvirker fasene i sikkerhetsstyringssystem på fartøy innen oppgavens to segment. Oppgaven vil utelukkende fokusere på norskeide fartøy innen offshore forsynings- og deepsea tørrbulkneringen. Vi ser at norske rederier flagger sine fartøy i andre land enn Norge, samt benytter utenlandsk mannskap. Oppgaven har ikke gjort forskjell på hvor fartøyene er flagget, men vil utelukkende benytte norske informanter.

1.2 Oppgavens oppbygning

Oppgavens første kapittel inneholder innledning og presentasjon av problemstilling.

Kapittel to vil gi en innføring i oppgavens tematikk og redegjøre for den konteksten oppgaven skal sees i sammenheng med. I kapittel tre blir det teoretiske rammeverket for oppgaven presentert. Dette kapitlet tar for seg teori som omhandler generell regulerings- og sikkerhetsstyringsteori som er relevant for oppgaven. Kapittel fire vil begrunne metodevalg og drøfte styrker og svakheter ved metodevalget. Det femte kapitlet vil redegjøre for de empiriske funn som er gjort tilknyttet hvert forskningsspørsmål. Videre i kapittel seks vil vi drøfte det empiriske materialet opp mot det teoretiske rammeverket i oppgaven. Avslutningsvis vil svare på oppgavens problemstilling.

2.0 Bakgrunn og kontekst

I denne delen av oppgaven vil vi redegjøre for den konteksten oppgaven skal sees i sammenheng med. Dette innebærer en kort omtale av de viktigste komponentene som kan sies å danne det maritime reguleringsregimet, samt en presentasjon av de segmentene innen den maritime næringen vi skal undersøke. I starten vil det bli gjort en kort presentasjon av den historiske utviklingen til det maritime regimet. Selv om oppgaven studerer norske rederier, opererer de på et internasjonalt marked og mange av fartøyene er flagget i andre land enn Norge. Dette innebærer at vårt datamateriale er hentet fra fartøy som er underlagt ulike nasjoners regelverk. Likevel er alle fartøyene i oppgaven berørt av det samme grunnleggende internasjonale regelverket, som blant annet kommer i forbindelse med nasjoners ratifisering av konvensjoner fra International Maritime Organization (IMO). Vi vil likevel bruke det norske regelverket som eksempel og grunnbase i presentasjonen av bakgrunn og kontekst kapittelet. Dette da det norske systemet er mest nærliggende vårt kunnskapsfelt.

2.1 Utvikling av sikkerhetsregulering innen maritim næring

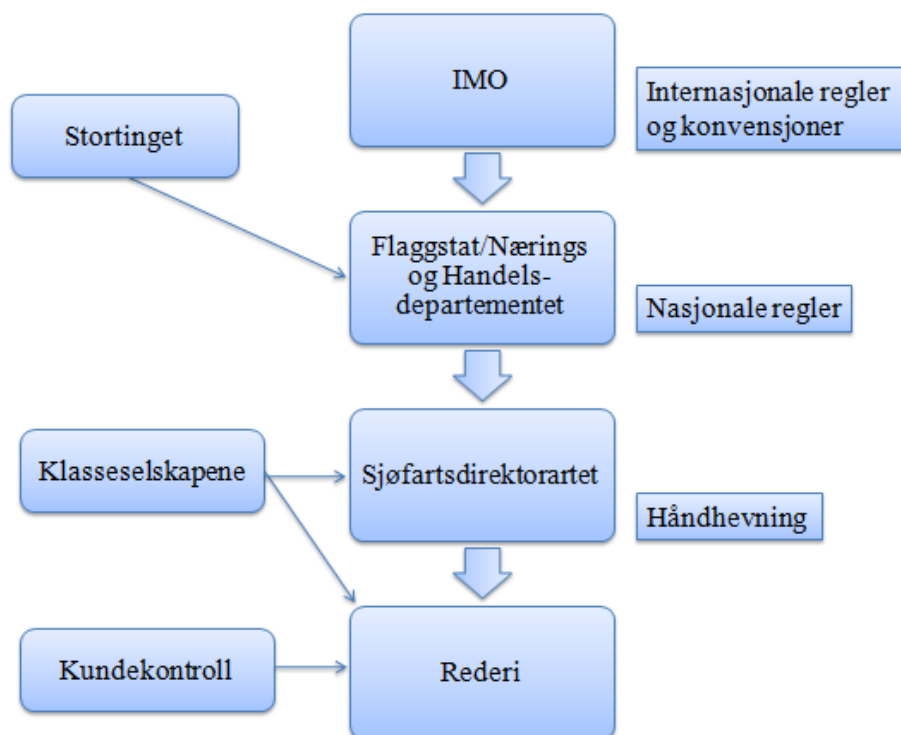
Sjøfart var lenge uten internasjonalt regelverk for å ivareta sikkerhet for liv, helse og miljø (Christophersen, 2008). Først utover på 1900 kom arbeid med internasjonal regulering av den maritime næringen i gang (Falkanger og Bull, 2010). Forliset av Titanic i 1912 ble en katalysator for den første internasjonale konvensjon for sikkerhet til sjøs, kjent som SOLAS (Safety of Life at Sea) (Kristiansen, 2005). Siden har en rekke internasjonale konvensjoner med hensikt om å bedre sikkerhet i maritim næring, samt beskytte marint miljø, blitt vedtatt (Boisson, 1999). Tidligere dreide arbeidet med å redusere risiko i maritim næring seg om å legge skyld og straff på den personen som sist kunne knyttes til ulykken eller hendelsen. Det neste stadiet for å regulere sikkerhet innebar å sette deskriptive krav som fortalte hvordan fartøyene skulle konstrueres og drives (Kristiansen 2005). I dag blir regulering av sikkerhet i økende grad basert på selv-regulering som går vekk fra deskriptive eksternt satt krav, men heller fokuserer på at rederiene selv skal sette standarden for sikkerhetsnivået (Kristiansen 2005).

På 1980 og 1990 tallet skjedde en oppsving av antall forliser, havarier og farlige hendelser i skipsfarten (Christophersen, 2009). På bakgrunn av dette implementerte IMO ISM-koden i 1993. Målet med ISM-koden er å skape en helhetlig sikkerhetsstyring som inneholder både menneskelige, tekniske og organisatoriske aspekter ved sikkerhet. ISM-koden er basert på en

selv-regulerende strategi, og ble i sin tid regnet som en nyvinning innen maritim næring (Christophersen, 2009; Kristiansen 2005).

2.2 Det maritime reguleringsregimet

Vi vil nå presentere det mest relevante regelverket og myndighetene som er med på å regulere sikkerhet i maritim næring. Et reguleringsregime kan anses som en samlebetegnelse på de institusjonene, regler og tanker som er assosiert med reguleringen av en spesifikk risiko eller fare (Hood, Rothstein, og Baldwin, 2001). Den maritime næringen har et sammensatt forhold med internasjonale normsettende organer, som International Maritime Organization (IMO), nasjonale myndigheter med tilhørende kontrollorgan som sjøfartsdirektoratet i Norge, og private klasseselskaper som Det Norske Veritas (DNV) (Lindøe, Kringen, og Braut, 2012). I tillegg til disse tilfaller også operatørkontroll og lasteierkontroll, som i de senere årene har fått økt oppmerksomhet (Knutsen, 2011; Molland, 2008). En beskrivelse av oljetankeren Sea Empress som forliset utenfor kysten av Wales i 1996 illustrerer kompleksiteten rundt dagens maritime næring: ”Bygd i Spania; eid av nordmenn, registrert i Kypros, ledet fra Glasgow, hyret av Frankrike, bemannet av russere, Liberia flagget, med Amerikansk last som nå forurenses kysten utenfor Wales” (Soma, 2004). De ulike aktørene som er involvert i regulering av sikkerheten på havet er fremstilt i figur 2.



Figur 2. Oversikt over oppbygningen av det maritime reguleringsregimet i Norge (Molland 2008).

2.2.1 IMO

IMO er en forkortelse for "*International Maritime Organization*", og er en spesialisert FN avdeling for den maritime næringen (Kristiansen, 2005). IMO ble grunnlagt i 1948 med mål om å skape et forum for å samkjøre forskjellige lands arbeid med å bedre sikkerheten til sjøs. I senere tid er også forurensning av marint miljø, samt anti-terror i maritim virksomhet blitt en del av arbeidsområdene til IMO (NOU 2005: 14). Før IMO ble etablert var sikkerheten på skip regulert av nasjonale regler som var unike for hvert enkelt land. Det var også tilfellet at sikkerhet var noe som i stort grad angikk selve skipet, og i liten grad rederiorganisasjonen (Falkanger og Bull, 2010).

Det er i skrivende stund totalt 170 medlemsland i organisasjonen (IMO^a, 20013). Generalforsamlingen er organisasjonens øverste organ og består av representanter fra alle medlemslandene, som møtes hvert andre år (Tranvåg og Sagen, 2004). Under generalforsamlingen består IMO av flere komiteer som arbeider med ulike saksfelt innen den maritime næringen. Resultat fra organisasjonens arbeid kommer i form av internasjonale konvensjoner, koder, retningslinjer og resolusjoner (Pettersen og Bull, 2010). Det ligger ikke i IMO's ansvar å implementere og håndheve de reguleringene som blir utarbeidet av organisasjonen (Pettersen og Bull, 2012). De mest sentrale konvensjonene fra IMO blir presentert i oppgavens del om maritimt regelverk.

2.2.2 Sjøfartsdirektoratet

Som nevnt ligger det ikke i IMO's ansvar å være håndhevende makt. Dette ansvaret ligger i hovedsak på flaggstaten, som er den staten et fartøy er registrert i (NOU 2008:8). Videre operer flaggstaten med en maritim organisasjon som gjør jobben på vegene av flaggstaten (Molland, 2008). Sjøfartsdirektoratet er det statlige tilsynsorganet for maritim næring i Norge, med delegert myndighet fra Nærings- og handelsdepartementet samt Miljøverndepartementet (NOU 2008: 8). Overordnet jobber direktoratet for å oppnå høy sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljø i den maritime næringen (NOU 2008: 8).

Direktoratet har som oppgave å føre flaggstatskontroll med norske skip og flyttbare innretninger (Pettersen og Bull, 2010). Dette innebærer blant annet at direktoratet driver kontroll med både rederikontor og fartøy i form av dokumentasjonskontroll, samt periodiske og uanmeldte fartøyskontroller (NOU 2008: 8). Flaggstaten Norge har kontrollansvar for alle skip som fører norsk flagg, dette er skip registrert i NOR (norsk ordinær skipsregister) eller

NIS (norske internasjonale skipsregister). For NIS-registrerte skip er kontroll- og godkjennelsesarbeid likevel i stor grad delegert bort til klasseselskaper. Når det kommer til NOR-registrerte fartøy varierer delegeringen etter skipstypen (NOU 2008: 8). Flaggstaten skal blant annet gjøre revisjon av sikkerhetsstyringssystemene på fartøyene for å tilse at disse tilfredsstillende norske og internasjonale krav (NOU2005: 14).

Sjøfartsdirektoratet gjør på vegne av flaggstaten havnestatskontroll på minst 25% av alle fremmede skip som anløper norske havner (Falkanger og Bull, 2010). Dette er inspeksjoner som i hovedsak skal sørge for at fartøy ikke utgjør noen trussel for mennesker eller havmiljø. Havnestatskontrollen har tre virkemidler å spille på forbundet med kontroll (Kristiansen, 2005):

- Mangel: en teknisk feil eller mangel. En tidsfrist for å rette opp mangelen blir gitt.
- Anholdt: en alvorlig, eller flere mangler som må rettes på før fartøyet kan forlate havn.
- Utestenging: fartøy som har flere alvorlige mangler eller mangler ISM sertifisering kan bli utestengt fra Europeisk farvann.

Havnestatskontrollene til de ulike sjøfartsnasjonene i verden er ofte samkjørt gjennom felles avtaler som skal sørge for like betingelser og forståelse av internasjonalt regelverk for fartøy som besøker de ulike landene (Kristiansen, 2005). For Europa og Canada gjelder Paris MoU, eller Memorandum of Understanding on Port State Control (Falkanger og Bull, 2010). Hva som blir kontrollert ved havnestatskontroll avhenger av hvilken type havnestatskontroll som blir gjennomført (Parismou, 2013). Det finnes hovedsakelig tre typer sanksjoner som eskalerer i omfang ved mistanke om feil eller mangler. Disse vil bli presentert kort og punktvis (Parismou, 2013)

- Initial inspection: dokumentasjonskontroll og generell tilstands- og hygienekontroll. Tilse at fartøyet tilfredsstillende internasjonale regler og standarder.
- More detailed inspection: om det under inspeksjon er grunner til å tro at fartøyet ikke tilfredsstillende regelverk blir en mer detaljert kontroll gjennomført. Denne gjøres på områder hvor det er mistanke om mangler eller feil, samt stikkprøver av andre forhold om bord eksempelvis brannslukningsutstyr, nødutstyr og navigasjonsutstyr. Den menneskelige faktoren som ISM-koden inkluderer skal også være gjenstand for kontroll.

- Expanded inspection: skal inspisere den generelle tilstanden til fartøyet, inkludert menneskelige faktorer etter 14 punkter som tar for seg hele fartøy.

2.2.3 Klaseselskap

Klaseselskapene startet sitt arbeid lenge før det offentlige tilsynet. Hensikten til klaseselskapene var å inspisere den tekniske tilstanden til handelsskip i forbindelse med forsikringsinteresser (NOU 2005:14). Dette da forsikringsselskapene så nødvendigheten av å få en attest på skipets tilstand før de kunne gi en forsikring. I dag har klaseselskapene langt flere oppgaver foruten å bistå forsikringsselskaper (Falkanger og Bull, 2010).

Et fartøy blir i dag gitt ett klasesertifikat på bakgrunn av tegninger, teknisk dokumentasjon og kontroll under byggeprosessen. Etter byggeperioden blir fartøyet regelmessig kontrollert av klaseselskapet hvor det fremkommer anbefalinger for at fartøyet skal beholde klasesertifikatet (Kristiansen, 2005). Klaseselskapene fungerer i så måte også som en kvalitetskontroll for forsikringsselskapene, men flaggstaten Norge benytter også klaseselskaper til å utføre kontrollfunksjoner på vegne av flaggstaten (Falkanger og Bull, 2010). I Norge har staten inngått avtaler med Det Norske Veritas samt andre utenlandske klaseselskap til å utføre tilsyn og kontroll på vegne av flaggstaten (NOU, 2004:14).

2.2.4 Petroleumsregimet

Foruten de komponentene i det maritime kontrollregimet som allerede er presentert vil vi kort omtale deler av petroleumsregimet da dette berører oppgavens offshore forsyningsfartøy. På norsk sokkel setter stortinget rammene for hvordan petroleumsvirksomheten skal drives. Blant flere forskrifter som er med på å regulere petroleumsvirksomhet på norsk sokkel finner vi rammeforskriften, forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg (Rammeforskriften, 2010). Denne forskriften er relevant i forhold til oppgaven da den gjennom §7 og §18 blant annet pålegger operatørselskaper å føre kontroll og oppfølging av sine kunder med hensyn til helse, miljø og sikkerhet (Knutsen, 2011). Et operatørselskap er et selskap som har rett til å lete etter olje og gass i en blokk, og bygge ut et felt for produksjon ved et kommersielt funn (Petroleums tilsynet, 2011).

2.2.5 Kommersielle kontrollaktører

I senere tid er det rettet fokus på lasteier og andre oppdragsgiveres evne til innflytelse på sikkerhet i den maritime næring. Denne parten har potensielt stor innvirkning på sikkerheten da den kan velge hvilke skip eller rederi som blir benyttet (Molland, 2008). Innenfor de

segmentene som blir studert i denne oppgaven har det i senere årene dukket opp organiserte former for kundekontroll, eller vetting som denne typen kontroll ofte blir omtalt som i maritim næring (Utne, 2007).

Innenfor petroleumsnæringen finner vi OVID som står for Offshore Vessel Inspection Database (Ocif-ovid, 2013), samt CMID, en forkortelse for Common Marine Inspection Document. For tørrbulksegmentet finner vi den tilsvarende organisasjonen Rightship. Disse representerer private organisasjoner som bidrar med standarder og retningslinjer for bransjen. Resultater fra kontroller som blir gjort i regi av disse organisasjonene blir publisert på en tilhørende database, hvor informasjon fra inspeksjoner blir gjort tilgjengelig for medlemmene (Omcif-ovid, 2013; Rightship, 2013).

Kontrollene foregår ved at representanter fra OVID,CMID eller Rightship kommer om bord på fartøyene og gjennomfører en revisjon basert på standardiserte sjekklister for de ulike segmentene (Omcif-ovid.com; Rightship.com). Kontrollene baseres på et bredt utvalg av spørsmål fordelt på ulike kategorier. Typiske kategorier kan gå på fremvisning av ulik dokumentasjon, spørsmål om sikkerhetsstyringssystemet og fartøyets tekniske systemer som maskineri og løfteutstyr (Omcif-ovid.com; Rightship.com).

2.2.6 Rederi

Rederiet spiller en sentral rolle når det kommer til sikkerheten om bord på fartøy. En registret eier av et skip kan anses som rederi. Registrerte eiere kan også overlate ansvaret til andre, som videre vil påta seg de pliktene og ansvaret som er forbundet med skipet (Pettersen og Bull, 2010). ISM-koden definerer et rederi som company, eller selskap (IMO Resolusjon A.741 18, 2000). I dette begrepet ligger følgende mening:

Skipets eier, eller enhver annen organisasjon eller person, om bord en driftsansvarlig eller bareboat-befrakter, som har påtatt seg ansvaret for driften av skipet fra eieren, og som ved overtakelse av ansvaret har samtykket i å overta alle plikter og alt ansvar som normen pålegger (IMO Resolusjon A.741 18, 2000).

Vi vil videre i oppgaven bruke rederi som betegnelse på den ansvarlige enheten for fartøyenes sikkerhetsstyringssystem.

2.3 Maritimt regelverk

Det finnes en rekke internasjonale konvensjoner og regelverk som er med på å regulere maritim næring, disse er først og fremst vedtatt av IMO (Pettersen og Bull, 2010). Nedenfor følger en oversikt over de viktigste konvensjonene fra IMO (IMO^b, 2013).

- *SOLAS- The Safety of Life at Sea Convention, - Den internasjonale konvensjon om menneskeliv til sjøs, 1974.*
- *MARPOL- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning til sjøs, 1974.*
- *STCW- The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, - Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikat og vakthold for sjøfolk, 1978.*

Havrettskonvensjonen (United Nations Conventions on the Law of the Sea) setter de rettslige rammene for regulering av skipsfart (Kristiansen 2005). Dette innebærer blant annet regler som omhandler nasjoners forpliktelser som havnestat og flaggstat (Pettersen og Bull, 2010). I Norge er Skipssikkerhetsloven av 2007 flaggstatens nasjonale regelverk. Loven avløste en rekke eldre lover, deriblant sjødyktighetsloven av 1903 (Pettersen og Bull, 2010). Etter lovens formålsparagraf skal loven:

Trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, herunder hindre forurensning fra skip, sikre et godt arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skip, samt et godt og tidsmessig tilsyn (Skipssikkerhetsloven § 1. 2007).

Loven gjelder for norske skip over hele verden samt utenlandske skip i norske territorialfarvann, i Norges økonomiske sone og på norsk kontinentalsokkel. Unntatt for loven er skip under 24 meter som ikke brukes til næringsvirksomhet (Pettersen og Bull, 2010). Mye av grunnlaget for loven er hentet fra internasjonalt regelverk, deriblant IMO som tidligere omtalt (NOU 2005: 14).

Det skal sies at det eksisterer et omfattende internasjonalt regelverk som stiller krav til alt fra fartøyenes konstruksjon og utrustning, til de som arbeider på skipene, deres arbeids- og levevilkår samt miljø (Pettersen og Bull, 2010). Vi vil ikke gå nærmere inn på regelverket som regulerer den maritime næringen, foruten ISM-koden da den er sentral for oppgaven.

2.3.1 ISM-koden

ISM-koden står for ”International Safety Management Code” eller ”The International Management Code for Safe Operation of Ships and Pollution Prevention”. På norsk vil dette si ”den internasjonale normen for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning” (NOU 2008:8). Koden ble vedtatt av IMO 4. november 1993 og er forankret i SOLAS kapittel 9. (Kristiansen, 2005). Dette innebærer at alle land som har ratifisert SOLAS konvensjonen også plikter å innlemme kravene fra ISM-koden i sitt nasjonale regelverk. Hvert medlemsland står likevel fritt til å stille strengere krav enn hva som blir stilt i ISM-koden (Tranvåg og Sagen, 2004). ISM-koden gjelder i dag for passasjerskip i internasjonal fart som fører mer enn 12 passasjerer, lasteskip i internasjonal fart med en bruttotonnasje på minst 500 tonn, samt flyttbare innretninger (Pettersen og Bull, 2010). Her finnes riktig nok også flere særbestemmelser som vi ikke vil gå videre inn på.

Bakgrunnen til ISM-koden var et ønske om å skape en bedre sikkerhetskultur innenfor skipsfart samt gjøre det vanskeligere for useriøse rederier å drive skip (Tranvåg og Sagen, 2004; Dragnes, 2000). Dette skjedde som en reaksjon på den store økningen i antall maritime ulykker på slutten av 1980 tallet. En felles faktor for ulykkene var at de primært oppsto som følge av menneskelige feil og svikt fra ledelsen (Andreson, 2003; Håvold, 2007). En av hovedmålsettingene med ISM-koden er derfor å sette fokus på sikkerhet for de involverte om bord og på land, blant annet gjennom rutiner for kvalitetssikring (Pettersen og Bull, 2010). ISM-koden har blitt betegnet som en nyskaping i sikkerhetsarbeidet til sjøs, ettersom man for første gang la til rette for en helhetstenkning hvor man nå ville fokusere på samspillet mellom mennesker, teknologi og organisasjon (Pettersen og Bull, 2010).

Etter ISM-kodens formålsregel 1.2.1 er målet å ivareta sikkerhet til sjøs, hindre personskader og tap av menneskeliv, unngå skade på miljøet, særlig det marine miljø, og på eiendom (IMO resolusjon A.741 18, 2000). Kjernen i normen er ISM-kodens regel 1.4 som omhandler funksjonskrav til sikkerhetsstyringssystemer. Denne regelen fastsetter at selskapene skal utvikle, gjennomføre og vedlikeholde et sikkerhetsstyringssystem (IMO Resolusjon A.741 18, 2000). Dette innebærer at rederiene selv har hovedansvaret for skip, mannskap og miljøets sikkerhet. Arbeidet skal dokumenteres ovenfor sjøfartsmyndighetene som vil kontrollere at rederiene driver systemene slik de opplyser at de gjør og at det er i henhold til ISM-koden (IMO resolusjon A.741 18, 2000).

I Norge utsteder sjøfartsdirektoratet eller klasseselskapene et godkjennelsesbevis kjent som safety management document of compliance (DOC) til selskaper som oppfyller kravene til ISM-koden (Falkanger og Bull, 2010). Om bord på fartøyene skal det også foreligge et SMC (Safety Management Certificate) som tilsier at fartøyet overholder ISM-standarden (Utne, 2007). Godkjennelsesbevis blir revidert med jevne mellomrom for å tilse at fartøyene opprettholder overensstemmelse med ISM-koden (Falkanger og Bull, 2010). Koden består av en A- og B-del, hvor A-delen gir retningslinjer for hvordan sikkerhetsstyringssystem for fartøy og rederi skal gjennomføres og drives. B-delen inneholder retningslinjer for sertifisering og verifisering av sikkerhetsstyringssystemet i henhold til kravene (IMO Resolusjon A.741 18, 2000). Nedenfor følger en tabell (tabell 1) over det overordnede innholdet i ISM-koden hentet fra IMO resolusjon A.741 18 (2000).

Tabell 1. Viser kapitlene i ISM-koden med innhold.

Kapittel	ISM element
1.2.1	Ivareta sikkerhet, hindre personskade og tap
1.2.2	avliv, skade på miljø og eiendom. Etablere sikker praksis, barrierer og utvikle ferdighet.
1.2.3	Etterlevelse av regler og reguleringer samt IMO konvensjoner: SOLAS, STCW, MARPOL, COLREG, osv.
1.4	Funksjonelle krav til sikkerhetsstyringssystemets innhold.
2	Sikkerhet og miljøvern policy.
3	Selskapets ansvar og myndighet.
4	Utpekt om bord person (er).
5	Skipsførers ansvar og myndighet.
6	Ressurser og Personell kvalifisert til arbeidet .
7	Utarbeide planer for operasjoner om bord.
8	Beredskap.
9	Rapportering og analyse angående avvik, ulykker og farlige hendelser.
10	Vedlikehold av skipets utstyr.
11	Dokumentasjon, vedlikeholde prosedyrer og relevant data for sikkerhetsstyringssystemet.
12	Verifisering gjennomgang og vurdering i selskapet. Interne sikkerhetsrevisjoner.
13-16	B del, krav til ekstern kontroll av systemet.

ISM-koden er bygget på funksjonskrav med generelle formuleringer slik at den kan få utstrakt anvendelse. Dette da koden anerkjenner at ingen shipping selskaper eller rederier er like, og at fartøyene opererer under en rekke ulike vilkår (Christophersen, 2009). Derfor tar koden et skritt vekk fra deskriptive krav og heller fokuserer på kvalitetssikring og internkontroll basert på en selv-regulerende strategi (Kristiansen, 2005).

2.4 Presentasjon av oppgavens to segment

I de to følgende underkapitlene vil vi kort redegjøre for de to ulike segmentene innen den maritime næringen som vil bli brukt som case i denne studien.

2.4.1 Deepsea tørrbulkfartøy

Bulk skip er kjent som ”arbeidshesten til sjøs” og spiller en sentral rolle i verdensomspennende transport av varer (Isbester, 2010). Rederier som eier og opererer bulk skip som frakter varer på internasjonale ruter går inn under kategorien deepsea rederier (Maritim karriere, 2013). Tørrbulkfartøyer er designet til å frakte store homogene laster. Typiske laster er malm, kull, mineralprodukter og korn, men også trelast, papir og næringsmidler i store kvantum er vanlig (Kjerstad, 2010). Tørrbulkfartøy er relativt enkle i utformingen med store lasterom til oppbevaring av last som lukkes med luker på dekk. Antall luker varierer etter størrelsen på fartøyet, men ligger normalt på en til to på de minste fartøyene og opp til 11 på de største (Isbester, 2010). Enkelte bulkskip er også utstyrt med lukkesystemer som gjør at de også kan frakte flytende last. Disse betegnes gjerne som OBO fartøy (Oil Bulk Ore) (Kjerstad, 2010).

Tørrbulkfartøy kategoriseres etter lasteevne i tonn, kjent som dødvekt tonn (forkortet dvt). De fire hovedbetegnelsene som blir brukt for tørrbulkfartøy er (Isbester, 2010):

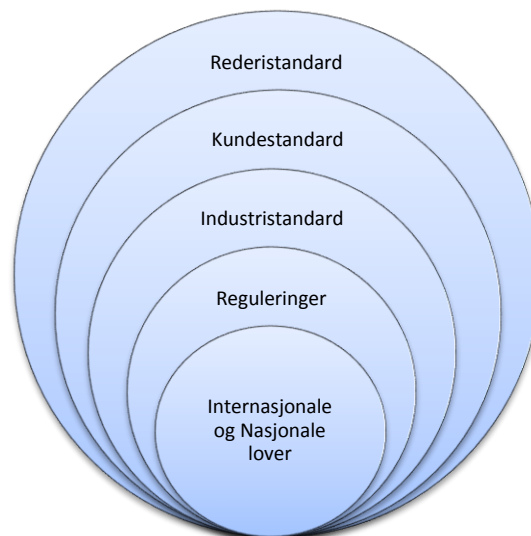
- Capesize som er den største typen fartøy og rangerer fra 85 000 til 200 000 dvt og kan bare anløpe de aller største havene i verden.
- Panamax er den største typen fartøy som får passere Panamakanalen og kan frakte fra 60 000 til 85 000 dvt.
- Handymax har en størrelse som varierer mellom 40 000 og 60 000 dvt.
- Handy er mindre fartøy og kan frakte mellom 10 000 og 40 000 dvt. Disse kan anløpe de fleste havner i verden og brukes i å frakte et bredt spekter av varer.

2.4.2 Offshore forsyningsfartøy

Siden oppstarten av petroleumsvirksomheten på norsk sokkel har det blitt etablert en rekke norske rederier som har spesialisert seg på å yte tjenester for offshoreforsyningsnæringen. Offshore forsyningsfartøy er ofte forkortet OSV eller PSV, som står for henholdsvis offshore eller platform, supply vessel (Aas, Halskau, og Wallace, 2009). Fartøyene transporterer gods mellom en landbasert base og en offshore installasjon (Aas m.fl., 2009). De fleste forsyningsfartøy frakter en kombinasjon av dekkslast og flytende eller tørrlast i tanker under dekk. Typisk for last som blir fraktet i lastetankene under dekk er boreslam, sement, drivstoff, drikkevann og andre kjemikalier som brukes i boreprosessen (Gibson, 1999). Noen av kjemikaliene må også returneres til land for resirkulering eller deponering. Råolje fra riggen er derimot et produkt som vanligvis ikke fraktes med forsyningsfartøy. Last fra tankene under dekk blir overført i slanger til riggen eller til land. Dekkslast som transporteres er blant annet borrerør, boreutstyr, stillas, proviant og vedlikeholdsutstyr som blir lastet av og på fartøyene med kran (Gibson, 1999).

2.5 Bakgrunn og kontekst oppsummert

I dette kapittelet har vi redegjort for hvordan den maritime næringen er regulert gjennom både nasjonalt og internasjonalt regelverk. Det har verken vært relevant eller mulig på grunn av plass å presentere det maritime regelverket og reguleringens oppbygning i sin helhet. Vi har derfor her trukket frem det som kan sies å være mest relevant for oppgaven. IMO kan trekkes frem som en av de mest betydningsfulle maritime organisasjonene og har sørget for å utforme en rekke internasjonale regler og konvensjoner. Vi har laget en modell (figur 3) for å framstille de ulike aktørene i det maritime regime.



Figur 3. Hierarki av lover og standarder i den maritime næringen.

Modellen illustrerer hierarkiet mellom gjeldende lover, forskrifter, bransjens beste praksis, standarder og retningslinjer som er grunnlaget for rederiers forretningsdrift som skal gjenspeiles i et sikkerhetsstyringssystem. Internasjonale og nasjonale lover ligger til grunn som det mest elementære loververket et rederi må forholde seg til. Etter dette kommer regulering og det er i denne sirkelen vi kan finne ISM-koden. Videre kommer industristandard som er tuftet på bransjens beste praksis. Kundestandard er for eksempel OVID, CMID og Rightship. Ytterste og største sirkelen er rederistandard som må ta høyde for alle de kravene som blir stilt fra de andre nivåene i modellen. Segmentene som blir studert i oppgaven ble omtalt til sist i dette kapitlet.

3.0 Teoretisk rammeverk

I dette kapitlet vil vi redegjøre for det teoretiske rammeverket som vil danne grunnlaget for videre bruk i drøftingskapitlet. Teori om regulering og sikkerhetsstyring vil utgjøre de største teoretiske bidragene i oppgaven. Samtidig har vi også valgt å inkludere teori som kan forklare hvordan for stort press på systemer kan få negativ innvirkning på de målende som en organisasjon ønsker å oppnå. Det har ikke vært til hensikt å gi en fullstendig oversikt over teori på feltet, men å trekke ut det vi mener er mest aktuelt for å belyse vår problemstilling. Reguleringsteorien vil i hovedsak belyse sider ved selv-regulering, som kan brukes til å forstå og forklare de ulike aktørene som er involvert i kontrollen av fartøyene forbundet med oppgavens to segmenter. Videre vil teori om sikkerhetsstyring bidra til å forstå hvordan sikkerhetsstyringssystemene på fartøyene påvirkes av ekstern kontroll.

3.1 Hva er regulering?

Regulering har som hensikt å påvirke industri, organisasjoner eller individers adferd (Baldwin, Cave og Lodge, 2012). Ifølge Selznick (1985) sin definisjon kan regulering anses som *”vedvarende og fokusert kontroll over en aktivitet verdsatt av samfunnet utført av en offentlig autoritet”* (Baldwin, Cave, og Lodge, 2010:12). I lys av oppgavens kontekst med den maritime næringens flerhodete reguleringsregime (Lindøe, Kirngen, og Braut, 2012), blir denne definisjonen for snever da den utelukker ikke-statlige aktører som regulator. Vi velger derfor i denne oppgaven å benytte Julia Black`s definisjon av regulering, hvor regulering kan anses som *”tilsiktet bruk av autoritet til å påvirke en annens adferd gjennom standardsetting, metoder for informasjonsinnhenting og atferdsendring”* (Baldwin m.fl., 2010:12).

Utviklingen innen regulering har gått i retning av at flere aktører er involvert, hvor ikke-statlige aktører stadig får mer betydning (Baldwin m.fl., 2012). Gjennom Black`s definisjon av regulering åpnes det opp for at regulering kan foregå på internasjonalt, nasjonalt og regionalt nivå og utføres av både stat, organisasjoner, bedrifter og individer (Black, 2002).

I denne oppgaven er det snakk om regulering av risiko i den maritime næringen. Risikoregulering kan defineres som *”myndighetsinngrep i markeder eller sosiale prosesser med hensikt til å kontrollere potensielt alvorlige helsemessige konsekvenser”* (Hood, Rothstein, og, Baldwin 2001:3). Denne definisjonen må sees i lys av Black`s definisjon av regulering og åpne opp for at risikoregulering også kan gjøres av ikke-statlige organisasjoner.

Begrepene kontroll, revisjon og tilsyn er sentrale begreper innefor regulering (Lindøe m.fl., 2012). I denne oppgaven vil vi begrepene kontroll og revisjon bli mye brukt. Kontroll kan anses som ”en undersøkelse av status i henhold til krav gitt i medhold av lov eller forskrift” (Lindøe m.fl., 2012). Revisjon kan anses som ”Systematisk kontroll av virksomhetens styringssystem for å fastslå om en aktivitet og tilhørende resultat stemmer overens med det som er planlagt, og om de er effektivt gjennomført og er hensiktsmessig for å oppnå målene” (Lindøe m.fl., 2012). Vi ser av definisjonene at begrepene er nært knyttet og begge begrepene vil bli brukt videre i oppgaven.

3.2 Selv-regulering

For å implementere en lov eller oppnå ønsket adferd står valget mellom flere strategier. Hvilken strategisk innfallsvinkel som blir valgt er avgjørende for hvor vellykket regulering blir (Baldwin, m.fl., 2012). Tradisjonelt skiller man mellom to ulike strategier for regulering, med ulik vektlegning av insentiver og kontroll. I engelsk litteratur blir disse ofte omtalt som *free market* og *command and control* (Baldwin m.fl., 2012). Disse tilnærmingene står i sterk kontrast til hverandre, og er plassert henholdsvis nederst og øverst i reguleringspyramiden i figur 4. Ved *free market* eller restriksjonsfri-regulering som vist nederste nivå i figur 4, lar man markedet eller industrien styre seg selv, med mindre tilstedeværelse av statlig kontroll. På den andre siden vil *command and control*, eller kommando og kontroll tilnærmingen ha en høy grad av statlig involvering til å styre aktiviteten (Baldwin m.fl., 2012).



Figur 4. Viser reguleringspyramide som illustrerer hvordan graden av fleksibilitet vedrørende hver reguleringsform. (Baldwin, 2010:152).

De to reguleringsmetodene kan også omtales som *hard* og *myk* regulering (Veggeland, 2010). For myk regulering er de viktigste virkemidlene tillitskapende arbeid, kommunikasjon, overbevisning og samarbeid. Reguleringen er basert på ulik grad av frivillighet og fleksibilitet, noe som gjør at den regulerte selv kan utforme egen mål og retningslinjer for virksomheten (Veggeland, 2010). Hard regulering tilsvarer kommando og kontroll regulering, har i motsetning til myk regulering liten grad av fleksibilitet (Baldwin mfl.2010) Virkemidler som blir brukt ved hard regulering er rettslig oppfølging, og tvangsmekanismer som sanksjoner og straff som reaksjon på lovbrudd, kontraktbrudd eller andre overtredelser (Veggeland, 2010). Hard og myk regulering blir sjelden brukt i sin reneste form, i praksis vil elementer fra begge strategiene forekomme ved regulering av en aktivitet. Strategiene er ikke gjensidig utelukkende og blir oftest brukt parallelt eller i kombinasjoner (Gilad, 2010).

De siste tiårene har det skjedd en endring i måten stater og andre regulatorer har drevet regulering (Reason, 1997). Endringen har gått fra å fokusere på den tidligere omtalte harde reguleringen, til å legge større fokus på bruk av myk regulering (Baldwin, m.fl. 2012; Veggeland, 2010). Den maritime næringen har blant annet med innføringen av ISM-koden også gått i retning av å benytte en myk form for reguleringsstrategi for å implementere ISM-kodens mål (Christophersen, 2009). På bakgrunn av dette vil vi derfor presentere teori om ulike tilnærminger til, og aspekter ved regulering som den maritime næringen kan sees i lys av.

Selv-regulering innebærer at en gruppe, et foretak eller individer tar ansvar for å regulere egen adferd (Baldwin, m.fl., 2010). Selv-regulering er en kollektiv prosess hvor de involverte kommer til felles enighet om hvordan en aktivitet skal reguleres (Black, 1996), uten direkte involvering av staten (King og Lenox, 2000). Likevel kan staten ha ulike roller og en viss grad av involvering også innen selv-regulerte bransjer (Black, 1996). I tilfeller hvor staten som regulator legger klare mål for en bransjes utforming av interne systemer beveger man seg mot en håndhevet selv-regulering eller meta-regulering (Gilad, 2010). Denne formen for selv-regulering vil bli omtalt i teorikapittelets del om håndhevet selv-regulering.

En av hovedtankene bak selv-regulering er at de som kjenner en bransje eller aktivitet best også best kan kontrollere den, samt lage regler som er best tilpasset den spesifikke bransje eller aktivitet (Baldwin m.fl., 2012). Dette i motsetning til en mer deterministisk framgangsmåte som kommando og kontroll tilnærming representerer. En slik deterministisk tilnærming

krever stor kunnskap og innsats fra en statlig regulator (Baldwin m.fl., 2012). Baldwin m.fl. (2012:145) setter noen betingelser som en selv-regulerende bransje bør inneholde, og fungerer som en oppsummering av hvordan selv-regulerte bransjer bør drives. Vi har valgt å inkludere følgende rammebetingelser som er av særlig interesse for videre bruk i oppgaven:

- a) Sterk ekstern involvering i design og drift av næringen
- b) Adskilt dagligdrift og kontrollenhet innad i næringen
- c) Klar politikk på hvordan næringen skal drives, publisert i koder
- d) Tilstrekkelige sanksjoner for brudd på bransjens koder
- e) Vedlikeholde og oppdatere næringen
- f) Årlig rapportering

Gjennom å identifisere disse punktene vil vi få innsikt i om det eksisterer forskjeller i måten de to segmentene tilnærmer seg selv-regulering.

Selv-regulering uten statlig eller annen regulators innflytelse i industrien sjelden eksisterer i praksis. Selv velfungerende selv-reguleringsregimer innenfor atomkraft og kjemisk industri har en form for ekstern kontroll (Sinclair, 1997). Selv-regulering i sin reneste form befinner seg i nederste ledd av reguleringspyramiden som vist i figur 4, og vil i så måte tilsvare en restriksjonsfri regulering. Selv-regulering med en viss statlig eller annen regulators innflytelse vil representere det nest nederste leddet i den samme figur.

3.2.1 Ekstern kontroll av selv-regulerte næringer

I Baldwin m.fl. (2010) seks punkter for hva en selv-regulert bransje bør inneholde, ser vi at det er behov for ekstern involvering for en vellykket regulering. Betydningen av eksternt press i selv-regulerte bransjer blir omtalt av blant andre Baldwin m.fl., (2010) og King og Lenox (2000). Baldwin m.fl. (2010) påpeker at en av de største utfordringene med selv-regulering er mangel på insentiver til å endre adferd ved brudd på bransjens etablerte koder. I en studie hvor kjernekraft- og kjemiskindustri blir sammenlignet, fremheves det at kjernekraftindustriens mer vellykkede selv-regulering skyldtes industriens kontrollorgans inngripen ovenfor enheter som brøt med bransjens kode (Baldwin m.fl., 2010). For den kjemiske industrien ble det midlertidig ikke identifisert det samme eksterne presset fra bransjens kontrollorgan. Dette regnes som en av årsakene til mindre vellykket selv-regulering innen kjemisk industri (Baldwin m.fl., 2010:152-164). En ekstern kontrollenhet med reelle sanksjonsmulighet ansees derfor som avgjørende for om en bedrift etterlever kravene som er

satt for driften (King og Lenox, 2000). Omfanget av det eksterne presset vil påvirke hvordan en bedrift internt arbeider med etterlevelse og implementering av regelverk (Gunningham og Rees, 1997).

Vi vil nå omtale hvordan både statlige og ikke-statlige aktører kan virke som regulator i en selv-regulert næring. Teori om håndhevet selv-regulering vil bidra til å belyse rollen til den statlige kontrollen som blir utøvd i forbindelse med flaggstats- og havnestatskontroll. Den ikke-statlige kontrollen som blir gjort på fartøyene vil bli forklart ut i fra teori om smart-regulering som omtaler hvordan private aktører som OVID og Rightship kan påvirke rederienes adferd. Vi vil også inkludere et teoribidrag som kan belyse hvordan ekstern involvering kan gi negative konsekvenser for sikkerhetsstyringssystemene i en selv-regulert næring.

Håndhevet selv-regulering

Håndhevet selv-regulering, også kjent som håndhevet risikohåndtering, forsøker å svare på utfordringer med manglende eksternt press i en rent selv-regulert næring (Baldwin m.fl., 2010). Også for denne reguleringsformen er statens direkte involvering redusert. Statens funksjon er å stimulere den regulerte til å etablere egne interne systemer og dermed regulere seg selv (Gilad, 2010). Staten har også rolle som kontrollorgan for å tilse at påkrevde systemer driftes etter hensikten (Gilad, 2010).

Begrepene meta-regulering og håndhevet selv-regulering blir av enkelte ansett som to ulike reguleringsstrategier mens andre omtaler disse under ett. Gilad (2010) påpeker at meta-regulering stiller større krav til læring og oppdatering av systemer internt i bedriftene og at dette ikke er tilfellet med håndhevet selv-regulering. I Baldwin m.fl. (2010) blir disse to reguleringsformene likevel omtalt under ett, vi velger derfor og heretter omtale denne formen for selv-regulering som håndhevet selv-regulering. Det finnes heller ingen gjengs enighet om hvordan håndhevet selv-regulering defineres. Men i hovedsak er det snakk om at staten eller en annen part skal ha overblikk over prosedyrer som industrien selv har utformet (Baldwin m.fl., 2012). Det presiseres likevel at regulators rolle omfatter mer enn passivt overblikk over papirsystemer (Gilad, 2010), av Russel Dynes (1993) også omtalt som fantasidokumenter.

Ved håndhevet selv-regulering vil regulator fungere som kontrollør med anledning til å bruke insentiver ovenfor foretak som ikke driver etter de kravene som er satt (Baldwin m.fl., 2010).

Kontrollen er til for blant annet å etterse at bedriftene er søkende etter potensielle farer i driften og planlegger for disse. Ifølge Gilad (2010) må bedrifter derfor kontinuerlig søk ny kunnskap og forbedre sine systemer. Gilad (2010) understreker at håndhevet selv-regulering skiller seg fra andre reguleringsformer ved å legge stort fokus på organisatorisk læring hos den regulerte. Organisatorisk læring kan anses som en prosess hvor ”*Mennesker og organisasjoner tilegner seg ny kunnskap, og endrer sin atferd på grunnlag av denne kunnskapen*” (Jacobsen og Thorsvik, 2007). Organisatorisk læring må, for å opprettholde en god håndhevet selv-regulering også foregå hos myndighetene som legger retningslinjene for den håndhevede selv-reguleringen. Dette for at de strategiske valgene som blir gjort av regulator er kontinuerlig oppdatert i forhold til bransjen som er regulert (Gilad, 2010).

Forskere innenfor regulering peker på mange fordeler med håndhevet selv-regulering frem for konvensjonell regulering som kommando og kontroll, samt ulike tilnærminger til selv-regulering med liten ekstern involvering (Baldwin m.fl., 2010; Gilad, 2010). Håndhevet selv-regulering deler mange av de samme trekkene som ble trukket frem ved selv-regulering. Deriblant fleksibilitet, mindre kostnad for samfunnet og regelverk som er bedre tilpasset det enkelte foretak (Baldwin m.fl., 2012). Selv om håndhevet selv-regulering er et alternativ til tradisjonell, mer deterministisk regulering står man også her ovenfor ulike utfordringer.

Gilad (2010) påpeker at det kan finnes svakheter i en organisasjons evne til å regulere seg selv. En utfordring myndighetene står ovenfor er å kontrollere og få innsikt i hvor valid den informasjonen som blir lagt frem for kontroll faktisk er (Gilad, 2010). Dokumentasjon på systemer kan virke som et teppe som gjør det vanskelig å skille ”gode” og ”dårlige” bedrifter fra hverandre (King og Lenox, 2000). Videre kan det forekomme at en bedrift ikke er i stand til å identifisere den risikoen som er forbundet med den aktiviteten som drives, og selv om en risiko er identifisert må det foreligge et ønske om og faktisk gjøre noe med denne (Gilad, 2010). Resultat kan derfor være en reaktiv tilnærming til å håndtere risiko, dette er ifølge Baldwin m.fl. (2012) spesielt et problem for små og mellomstore bedrifter.

Smart-regulering

Den maritime næringen er internasjonal og involverer mange aktører. Dette inkluderer også aktører som ikke er direkte involvert i driften av fartøyene men som likevel kan påvirke hvordan fartøyene drives. Smart-regulering som analytisk tilnærming i oppgaven belyser viktigheten av å ha flere nivå og kontroll som kan virke som eksterne pådrivere ovenfor

bedrifter til å etterleve gitt regelverk. Dette vil være med på å øke presset på at selv-regulerte bransjer etterlever gitt regelverk (Baldwin m.fl., 2012).

Ved tradisjonell regulering fokuseres det i hovedsak på forholdet mellom den statlige regulatoren og bransjen eller bedriften som reguleres (Baldwin m.fl., 2010). Forskningen som ledet frem til smart-regulering viste til at flere aktører har innvirkning på hvordan den regulerte handler, og at uformell sosial kontroll kan ha like stor virkning som den formelle (Gunningham, Phillipson og Grabosky, 1999). Vi kan skille mellom tre ulike reguleringsaktører. Den første er det tradisjonelle forholdet mellom statlige kontrollorgan og bransjen eller bedriften. Den andre aktøren er kontroll som blir gjort innad i næringen av næringen selv. Siste og tredje aktøren som vektlegges i smart-regulering er private interessegruppers makt til å påvirke en bransje eller bedrift (Baldwin m.fl., 2010). Gunningham m.fl. (1999) mener at ikke-statlige aktører kan virke som kvasi-regulatorer, med kapasitet til å skape en form for press til å forme en industri eller et foretak mot ønsket adferd. Smart-regulering baseres på Braithwaite's håndhevelsespyramide som vist i en forenklet versjon i figur 5 (Baldwin m.fl., 2012: 261).



Figur 5. Viser en forenklet modell av trinnvise eskalering av sanksjoner forbundet med statlig kontroll basert på Braithwaite's håndhevelsespyramide (Baldwin, 2012).

I utgangspunktet illustrerer pyramiden en trinnvis eskalering av insentiver staten kan benytte ovenfor den regulerte ved overtredelser av regelverk. Smart-regulering legger to ekstra dimensjoner ved denne pyramiden da den involverer ikke-statlige regulatorer som kan legge ytterligere press på bedriften. Dette vil dermed føre til at reguleringen dekker et bredere spekter, og eventuelle hull fra statlig regulering vil bli tettet (Baldwin m.fl., 2010). I denne oppgaven er det andre nivået der bransjens egne organisasjoner tilfører en ekstra side ved

håndhevelsespyramiden mest relevant. Private interessegrupper som betraktes som den tredje dimensjonen vil ikke bli videre omtalt i oppgaven.

Smart-regulering fokuserer blant annet på potensialet større bedrifter har til å påvirke sine underleverandører. Kravene som blir satt av større bedrifter for sine leverandører kan også gå utover de krav som er satt fra den statlige regulatoren, men likevel blir håndhevet som følge av press fra større selskaper (Gunningham m.fl., 1999). Gunningham m.fl. (1999) påpeker også at ikke-kommersielle grupper kan virke som regulator. Offentlige interessegrupper har i de fleste utviklede land påvirkningskraft på både regulator og den regulerte. De viktigste bidragene fra offentlige interessegrupper er å formidle informasjon, opptre som ”vakthund”, direkte handling mot den regulerte som vil fungere som en uformell sosial kontroll (Gunningham, m.fl., 1999). Statens rolle ovenfor kvasi-regulatorer er å legge til rette for at disse yter ett effektivt bidrag til å styre en aktivitet til en ønsket adferd. Dette da tredjeparts regulatorer sjelden oppstår uten en viss form for stimulering (Gunningham, m.fl., 1999).

Negativ virkning av ekstern kontroll

Hittil har vi påpekt at selv-regulerte bransjer antas å trenge en form for eksternt press for å etterleve gitte regler, krav eller bransjens egne etablerte koder (Baldwin m.fl., 2012). Vi vil i det neste presentere teoribidrag som kan belyse hvordan ekstern kontroll også kan ha negativ innvirkning på interne arbeid med å etterleve pålagte krav, regler eller koder. Dette teoribidraget er inkludert for å kunne belyse hvordan kontroll kan virke mot sin hensikt ved å kreve for mye kapasitet av systemet.

Perrow (1999) hevder at for mange lag av sikkerhetstiltak øker sårbarheten i et system. Sikkerhetstiltak kan dermed påvirke sikkerhet i negativ retning selv om de har som hensikt å bedre sikkerheten. Utgangspunkt for å forstå behovet for eksternt press er å erkjenne at det ofte er en forskjell mellom bransjens egeninteresse og det offentlige (Gunningham, og Rees, 1997). Rasmussen (1997) hevder også at for mange eksterne aktører med motstridende mål kan gi negativt utfall da fokuset trekkes bort fra sikkerhet fordi det fokuseres på andre mål i organisasjonen.

Ifølge Rasmussen (1997) er en utfordring med eksternt press at menneskelig aktivitet kontinuerlig blir preget av motstridende mål. Mennesker vil hele tiden prøve å tilpasse seg det konstante presset og handle ut fra hva som er best i situasjonen. Ifølge Rasmussen (1997) vil

individer og grupper prøve å holde arbeidsmengden på et komfortabelt nivå, samtidig som man ønsker å finne intellektuell glede i aktiviteter og i arbeide sikkert for å unngå ulykker og feil. Rasmussen (1997) peker på konflikten mellom økonomisk akseptabel atferd, uakseptabel arbeidsbelastning og grensen for akseptabel oppførsel med hensyn til risiko. Feil og uhell kan inntreffe dersom en av faktorene blir vektlagt mer enn de andre. Rasmussen (1997) hevder også at å kontrollere sikkerhet består av en rekke komplekse valg som foregår på flere nivå, helt fra arbeideren i den skarpe enden til det politiske system. Hvert nivå påvirker i et integrert og tett koblet system (Perrow, 1999). Rederiers arbeid med å utforme og vedlikeholde sikkerhetsstyringssystemer vil antageligvis også være påvirket av motstridende mål i organisasjonene, og i så måte være et aktuelt teoribidrag i denne sammenhengen.

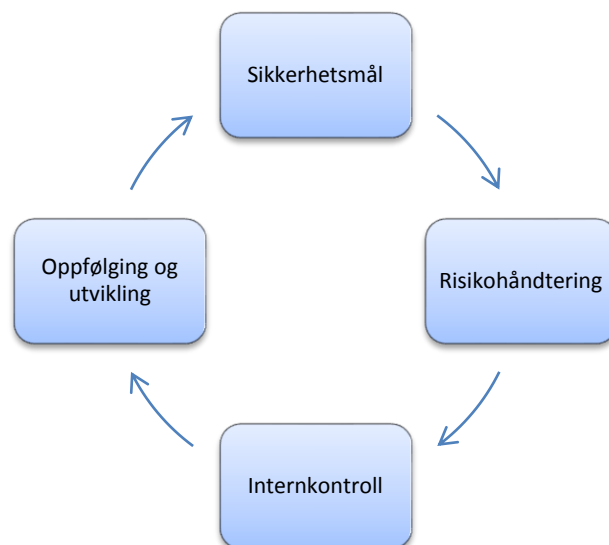
3.3 Sikkerhetsstyringssystem

Sikkerhetsstyring er systematiske aktiviteter for å oppnå, samt opprettholde et sikkerhetsnivå i overensstemmelse med de mål og krav en organisasjon har satt seg (Aven m.fl., 2004). I dette arbeidet inngår også kontinuerlig forbedring av systemet. Styring dreier seg om både å fastsette mål, utforme tiltak eller virkemidler samt å monitorere den praktiske gjennomføringen (Aven m.fl., 2004). Utviklingen de siste ti år har vært preget av en pålitelighetstankegang der man mener at sikkerhet kan styres og opprettholdes til tross for menneskelig og teknologiske svakheter (Reason, 1997). Dette kan oppnås gjennom å ha robuste barrierer i dybden og et effektivt sikkerhetsstyringssystem (Hale, 2003).

Hovedmålet for et sikkerhetsstyringssystem (SMS) er å minimere risiko, og er en aktivitet som løper parallelt med øvrige aktiviteter i en organisasjon (Stolzer, Haford og Goglia, 2008). Sikkerhetsstyringssystem gir organisasjoner et virkningsfullt rammeverk av sikkerhetsfilosofi, arbeidsverktøy og metodologier til å forbedre, forstå, konstruere og proaktivt styre sikre system (Stolzer m.fl., 2008). ISM koden stiller krav til at rederi har et sikkerhetsstyringssystem, som et proaktivt ledd i forhold til risikostyring. Rausand og Utne (2011:368) definerer proaktiv som å iverksette tiltak mot feil handlinger, ulykker og uønsket tap før en eventuell ulykke inntreffer. Den norske oversettelsen av ISM-koden definerer sikkerhetsstyringssystem som ”*Et strukturert og dokumentert system som gjør selskapets personell i stand til å effektivt gjennomføre selskapets politikk for sikkerhet og miljøvern*” (IMO Resolusjon A.741 18, 2000). Hvert rederi skal i krav fra ISM koden ha et sikkerhetsstyringssystem, et sikkerhetsstyringssystem er tuftet på rederienes visjon, verdier og sikkerhetsmål (Batalden og Sydnes, 2012). Hvert element i et sikkerhetsstyringssystem er

støttet av et sett av mål som ligger til grunn for utviklingen av planer, prosedyrer, prosesser, standarder og retningslinjer.

Sikkerhetsstyringssystem skal måle rederiers utøvelse og avdekke områder for forbedring, samt å implementere nye løsninger der det er nødvendig. I dette arbeidet er revideringsfasen avgjørende for kontinuerlig utvikling. Ifølge Stolzer m.fl.(2008) er konsekvent bruk av revisjoner en av de viktigste faktorene for kontinuerlig utvikling. Stolzer m.fl.(2008) redegjør for elementer i robuste og effektive sikkerhetsstyringssystemer gjennom de fire pilarene: *policy*, *risikohåndtering*, *sikkerhetsrevisjon* og *sikkerhetskultur*. Deming (1994) har utarbeidet en systemmodell med de fire stegene *plan*, *do*, *check*, *act* (Reason, 1997). For å illustrere den kontinuerlige sikkerhetsstyringsprosessen har vi laget en modell (figur 6) basert på komponenter fra Deming (1994) og Stolzer m.fl. (2008). Modellen fokuserer på proaktiv og kontinuerlig utvikling.



Figur 6. Sikkerhetsstyringsmodell basert på Deming (1994) og Stolzer m.fl.(2008)

Den første fasen *sikkerhetsmål* blir på fagspråket ofte referert til som sikkerhets policy. I denne fasen etablerer man overordnede mål som er nødvendig for å levere resultater i tråd med forventet plan. I risikohåndteringsfasen er det viktig å ha definerte mål eller policy som beskriver hvilket sikkerhets nivå rederiet skal holde. Sikkerhet må være en grunnleggende verdi i organisasjonen (Stolzer m.fl., 2008). Den andre fasen *risikohåndtering* angår viktigheten av et godt system for risikoidentifisering for å kunne håndtere risiko. Dette kan også bli sett på som den praktiske gjennomførings fasen. Her implementerer man planen og gjennomfører prosesser samtidig som man samler inn data for kartlegging og analyse i de to neste fasene (Stolzer m.fl., 2008). I denne fasen skjer både selve risikoanalysen, fastsetting av

risikoakseptkriterier, drift av systemer og kontroll av gjeldene risiko (Stolzer m.fl., 2008). Den tredje fasen *internkontroll* er den mest aktuelle for vår oppgave. En organisasjon må innlemme regelmessig revisjon for å sikre seg at sikkerhetsmål er ivaretatt. I denne fasen studerer man de faktiske resultatene opp mot de forventede. Stolzer m.fl. (2008) mener at dersom ikke internkontroll er en rutineoppgave i organisasjonen vil et sikkerhetsstyringssystem være til liten nytte. I revisjonsdelen av et sikkerhetsstyringssystem skal korrigerende og forebyggende tiltak gjøres og følges opp for å forbedre etterlevelse med rederiets retningslinjer (Batalden og Sydnes 2012). Et sikkerhetsstyringssystem skal innbefatte både interne kontroller for å sikre kvalitet, samt generelle kontrollsystem og kontinuerlig monitorering. Eksterne kontroller er ikke pålagt av et sikkerhetsstyringssystem men ofte påkrevd av regulator eller ønsket av organisasjonen for å få en objektiv evaluering av prosesser. Proaktive organisasjoner ser eksterne kontroller som en ekstra informasjonskilde i tillegg til internkontroll (Stolzer m.fl., 2008). Siste fase i modellen er *oppfølging og utvikling*. I denne fasen blir korrigerende tiltak og justeringer gjort for å bedre etterlevelse av sikkerhetsmålene (Batalden og Sydnes, 2012). I denne fasen skal også evalueringer gjøres i forhold til om enkelte tiltak fungerer bedre enn andre til å oppnå bestemte mål (Aven m.fl., 2004). Denne fasen tar også for seg organisatorisk læring som en viktig del av et sikkerhetsstyringssystem.

Figur 6 foregår som en kontinuerlig prosess, og kan også betraktes som en læringsløype ved at en foretar evalueringer underveis slik at en eventuelt kan korrigere kursen om nødvendig (Aven m.fl., 2004). I proaktive sikkerhetsstyringssystem deler hele organisasjonen ansvaret for kvalitet. Kvalitet er ikke noe som skal bli ”kontrollert” i oppfølgingsfasen, det skal det bli kvalitetsstyrt gjennom hele prosessen (Reason, 1997).

”A system is more than the sum of its parts”(Stolzer m.fl., 2008:18). Et system er en blanding av mennesker, prosedyrer, prosesser og utstyr som er integrert til å utføre en funksjon eller aktivitet innenfor et gitt miljø (Stolzer m.fl., 2008). Ifølge Hale (2003) utspiller et sikkerhetsstyringssystem seg på de tre systemnivåene; 1. *Operatør*, 2. *Prosedyre* og 3. *Policy*. *Operatør* nivå er personer i den skarpe enden som er i direkte kontakt med risiko under operasjoner. *Prosedyre* nivå er dokumentene i et sikkerhetsstyringssystem, det inneholder planer og prosedyrer som blir brukt for å forbedre, guide og optimalisere risikohåndtering på operatør nivå. *Policy* nivået kan også bli omtalt som strukturnivå, her etterser man at operasjoner og prosedyrer skjer i henhold til selskapets overordnede mål, samtidig som man

forbedrer drift ved å videreutvikle sikkerhetsstyringssystemet. I gode sikkerhetsstyringssystem skjer læring på tvers av nivåene ved at tilbakemeldinger blir fanget opp og brukt til utvikling av systemet (Hale, 2003). De tre nivåene har forskjellig tidsperspektiv fra sekunder til dager på å endre operasjoner på operatør nivå, uker og måneder på prosedyre nivå mens det kan ta år å utvikle gode policies (Hale, 2003).

3.4 Oppsummering av teoribidragene

I dette kapittelet er det teoretiske rammeverket som oppgavens empiri skal sees i lys av presentert. Regulering har som hensikt å påvirke industri, organisasjoner og individers adferd (Balwin m.fl., 2012). Det eksisterer flere tilnærminger til regulering. ISM-koden er basert på en selv-regulert reguleringsstrategi (Kristiansen, 2008). Vi har derfor presentert ulike aspekter ved selv-regulering. Tidligere forskning viser at kontroll er avgjørende for om denne typen reguleringsstrategi skal fungere. Kontroll kan foruten å bli utøvet av staten også bli utført av ikke-statlige organer. I følge Rasmussen (1997) og Perrow (1999) kan motstridende mål og mange aktører øke kompleksiteten og dermed sårbarheten i system. For å kunne si noe om hvordan sikkerhetsstyringssystemet som ISM-koden stiller krav om blir påvirket av kontroll, har vi avslutningsvis presentert teori om sikkerhetsstyring. Sikkerhetsstyring kan anses som en kontinuerlig prosess som vi har valgt å illustrere gjennom en modell basert på Deming (1994) og Stolzer m.fl. (2008). Sikkerhetsstyring er ifølge Aven m.fl., (2004) en systematisk aktivitet for å oppnå samt opprettholde et sikkerhetsnivå i overensstemmelse med de mål og krav en organisasjon har satt.

4.0 Metode

Metode er en fremgangsmåte, et middel til å løse et problem og til å komme frem til ny kunnskap (Andresen, 1997). Denne oppgaven har som mål å belyse hvordan ekstern kontroll påvirker sikkerhetsstyringssystem om bord på tørrbulk- og offshore forsyningsfartøy. I arbeid med oppgaven har vi stått ovenfor mange valg. Dette kapitlet vil redegjøre for valgene med tanke på forskningsdesign, metode og utvalg. Videre vil vi drøfte oppgavens validitet og reliabilitet, samt etiske og praktiske utfordringer vi har opplevd underveis i arbeidsprosessen. Oppgaven er et sammenlignende casestudie, hvor hvert segment representerer et case. Datagrunnlaget er basert på kvalitative intervju av representanter fra hvert segment, samt dokumentundersøkelser.

4.1 Forskningsdesign

Forskningsdesign dreier seg om formgivning (Johannesen, Tufte og Christoffersen, 2010). I vår oppgave vil forskningsdesignet innebære og utforme et undersøkelsesopplegg som er best egnet til å besvare vår problemstilling (Jacobsen, 2005). Viktigheten av å ha en logisk sammenheng mellom problemstillingen og oppgavens undersøkelsesmetode understrekes av Yin (2009). På bakgrunn av problemstillingen har vi valgt et intensivt design. Intensivt design karakteriseres ved at man ønsker å gå i dybden på et område for så å danne et så helhetlig bilde av fenomenet som mulig (Jacobsen, 2005).

Vi valgte case-studie som forskningsstrategi da det er egnet til å få innsikt i et fenomen som utspiller seg i et eller flere case (Yin, 2011). Case-studier er egentlig til å besvare spørsmål som angår hvordan noe skjer og oppleves, snarere enn hvorfor (Andersen, 1997; Mehmetoglu, 2004). Det finnes ingen samlet enighet om en definisjon av et case-studie, eller hvordan de gjennomføres (Jacobsen, 2005). Andersen (1997) forklarer likevel case-studie som et studie av ett eller få tilfeller, hvor man ønsker å gå i dybden på et tema og presentere en helhetlig analyse av de aktuelle casene. Yin (2011) hevder denne typen studier er særlig egnet når fenomenet som studeres ikke lett kan skilles fra sin kontekst. Et fellestrekk for forskjellige case-studie definisjoner er at de fokuserer på en eller få enheter med mange variabler. En enhet kan avgrenses i tid, rom og til spesielle situasjoner (Jacobsen, 2005; Mehmetoglu, 2004). I forhold til begrensning i tid var vår oppgave begrenset til de fem månedene vi hadde til rådighet, noe som blir omtalt som en tverrsnittundersøkelse av Jacobsen (2005).

Case-studie kan gå på tvers av flere case, noe som er tilfellet for denne oppgaven. Vår problemstilling omhandler to segment innen den maritime næringen. En del av oppgaven vil

derfor være å peke på likheter og forskjeller ved de to segmentene. Fordelen med å velge to case er at det gir mulighet til innsikt i en større del av den maritime næringen, samt at sammenligning kan være med på å belyse bredden av funn (Andresen, 1997). En fare ved bruk av to case er likevel at casene kan være så omfattende i seg selv at man ikke kommer dypt nok i casene.

Case-studie som forskningsmetode har blitt utsatt for kritikk da de gir liten mulighet til statistisk generalisering (Andersen, 1997). For intensive forskningsdesign er også muligheten til generalisering utover de to casene som er studert liten (Jacobsen, 2005). Likevel kan helhetlig forståelse av et fenomen være vitenskapelig interessant i seg selv, uten nødvendigvis å påvise universelle sammenhenger (Grønmo, 2004). Ifølge Andersen (1997) kan kvalitativ samfunnsforskning kun generalisere med gyldighet for bestemte klasser av fenomener under gitte forutsetninger. Vi kan argumentere for en analytisk generalisering der funn fra undersøkelsen, basert på likheter og forskjeller mellom casene, kan brukes som veiviser i liknende situasjoner (Mehmetoglu, 2004). Gjennom vårt studie har vi lært at kunnskap alltid er kontekstualisert og kontekstsensitiv, avsender må være grundig med å oppgi relevant informasjon, samtidig som også mottaker må vurdere hvor anvendelig resultatet er for en ny situasjon.

4.1.1 Valg av case

Vi så det som interessant å studere to segment som representerer ulike deler av den maritime næringen, fordi dette kan gi et bredere grunnlag for drøftning. De maritime segmentene deepsea tørrbulk og offshore forsyningsnæring, avgrenset til offshore forsyningsfartøy representerer hvert sitt case i oppgaven. Deepsea tørrbulk og offshore forsyningsnæring er begge store aktører innen maritim næring noe som gjør de like på mange områder. Jacobsen (2005) fremhever sammenlikning av like case som interessante hvis det viser seg at man på tross av likheter, finner variasjoner. Selv om begge casene er store aktører innen maritim næring og i stor grad underlagt samme internasjonale regelverket, eksisterer det likevel kontekstuelle forskjeller som arbeidsområde, utforming av fartøy, økonomiske rammer og ulykkes historikk (Molland, 2008). Ulykkesstatistikken presentert i oppgavens innledning (figur 1, s.2) viser at tørrbulk og offshore forsyningsfartøy har ulik ulykkesstatistikk (Sjøfartsdirektoratet 2011). Ulik statistikk kan bidra til bredde i datamaterialet og gi et mer nyansert bilde av betydningen av hvordan ekstern kontroll av sikkerhetsstyringssystem.

4.2 Datainnsamling

Datagrunnlaget for oppgaven er basert på dokumentundersøkelse og kvalitative intervju. I forkant av studien hadde vi begrenset kunnskap om den maritime næringen og de to segmentene vi hadde valgt å studere. Vi gjennomførte derfor en forundersøkelse med kartleggingsintervju, dokumentundersøkelser og samtaler med nøkkelinformanter før hoveddatainnsamlingen. Med basis i et førsteutkast av problemstilling, gjennomførte vi fire semistrukturerte kartleggingsintervju. Kartleggingsintervju er egnet til å øke kunnskap og forståelse for emnet, samt god intervjutrening før gjennomføring av hoveddatainnsamlingen (Yin, 2009). Dette fungerte som et utgangspunkt for hoveddatainnsamlingen og har bidratt til å forstå helheten i casene.

4.2.1 Dokumentundersøkelse

Dokumentundersøkelse er studie av dokumenter som er utarbeidet av andre enn forskeren selv (Jacobsen, 2005). Denne metoden går ut på at forskeren samler inn data og informasjon ved å studere litteratur som er relevant for problemstillingen (Mehmetoglu, 2004). For oss ble dokumentundersøkelser en viktig kilde til å øke vår forståelse for den maritime næringen og omtale denne, samt i utformingen av det teoretiske rammeverket.

ISM-koden (IMO Resolusjon A.741 18, 2000) og petroleumsforskriften (Rammeforskriften, 2010) er dokumentdata som har vært viktig og blitt viet mye tid i arbeid med oppgaven. Disse dokumentene blir anvendt og referert til i oppgavens empiri- og drøftingsdel. Dokumentdata egner seg for bruk i case-studier men anbefales å kombinere med andre datainnsamlingsmetoder (Mehmetoglu, 2004). For oss var dokumentundersøkelser en tilleggs metode til kvalitative intervju. Jacobsen (2005) påpeker viktigheten av å være kritisk til sekundære kilder som blir brukt i dokumentundersøkelser. Dette innebærer blant annet å være kritisk til kildens opphav og hvem kilden retter seg mot. Vi prøvde å tilstrebe dette på best mulig måte i arbeid med oppgaven.

4.2.2 Kvalitative intervju

Hoveddelen av det empiriske datamaterialet som er grunnlaget for oppgaven er innhentet ved bruk av kvalitative intervjuer. De kvalitative intervjuene ble gjennomført med en semistrukturert tilnærming (Jacobsen, 2005). Denne typen intervjuer tillater en åpen samtale med intervjuobjektet, samtidig som vi kan styre tematikken gjennom intervjuguiden som er utformet på bakgrunn av oppgavens problemstilling og det teoretiske grunnlaget (Kvale og

Brinkmann, 2010). Det var likevel viktig for oss med en relativt strukturert intervjuguide ettersom vi er to som skal gjennomføre intervjuene og vi ønsket at intervjuene skulle bli mest mulig likt gjennomført. Vi benyttet oss av oppfølgingsspørsmål der vi mente det var nødvendig. Kvale og Brinkmann (2010) skriver at kunsten å stille oppfølgende spørsmål ikke kan spesifiseres på forhånd, det krever en fleksibel oppfølging på stedet av intervjupersonens svar, men med henblikk på intervjuundersøkelsens forskningsspørsmål.

Semistrukturerte intervju kjennetegnes normalt ved at man på forhånd formulerer hovedspørsmål, men uten at man i for stor grad fastsetter spørsmålsformulering og rekkefølge (Ryen 2002). På bakgrunn av kartleggingsintervjuene og teorigrunnlaget ble intervjuguiden laget med en kombinasjon av åpne og mer lukkede spørsmål, med forslag til både spørsmålsformuleringer og rekkefølge (intervjuguide vedlegg B og C). Intervjuguiden ble strukturert etter forskningsspørsmålene vi ville besvare, hvert intervju tok mellom 45 og 70 minutter. Det er ikke å utelukke at noen av spørsmålsformuleringene noen ganger kunne oppfattes som ledende i intervjusituasjonen. Likevel kan ledende spørsmål ifølge Kvale og Brinkmann (2010) være en nødvendig del av intervjuet. Det viktigste er ikke nødvendigvis å unngå ledende spørsmål, men å erkjenne spørsmåletts virkning og forsøke å gjøre forskningsspørsmålene tydeligere (Kvale og Brinkmann, 2010:157).

Intervjuobjektene fikk tilsendt informasjonsbrev som informerte kort om innholdet i undersøkelsen og deres rettigheter som intervjuobjekt (Informasjonsbrev vedlegg A). Intervjuobjektene ble informert om at intervjuet ville bli tatt opp på båndopptaker, men at intervjuobjekt og rederi ville bli anonymisert og intervjuet bli slettet etter bruk. De fleste av intervjuene ble gjennomført over telefon eller via skype, dette var en nødvendighet ettersom det er mindre ressurs- og kostnadskrevende. Der det var mulig med personlig oppmøte gjorde vi dette. Vi kan ikke utelukke at bruk av telefonintervju kan ha hatt innvirkning på resultatet, men vi har prøvd å minimere denne innvirkningen så langt det har latt seg gjøre. utfordringer med telefonintervju vil bli omtalt nærmere under vurdering av datagrunnlaget.

4.2.3 Utvalg av informanter

Valg av informanter i kvalitative undersøkelser er ofte styrt ut fra hvilken informasjon man ønsker å få (Jacobsen, 2005). Ettersom vi gjennomførte et sammenlignende case-studie har vi intervjuet informanter som representerer deepsea tørrbulk og offshore forsyningsnæring. Vi så det som relevant og både intervju personer som arbeider på land og kapteiner som arbeider

på fartøy. På landsiden kontaktet vi personer som jobbet i rederienes HMSK eller HSEQ avdeling. På norsk kan vi omtale disse avdelingene som avdeling for helse, miljø, sikkerhet og kvalitet. Dette valget ble gjort da personer innenfor disse avdelingene har arbeidsoppgaver relatert til oppgavens studieområde. Begrunnelsen for å velge informanter i landbaserte stillinger er at vi antok at disse hadde god kjennskap til rederienes sikkerhetsstyringssystemer og hvordan disse påvirker driften av fartøyene. Vi så det som relevant å også intervju kapteiner, da de besitter kunnskap om både fartøyenes sikkerhetsstyringssystemer, samt at de har innsikt i den praktiske betydningen av systemene om bord på fartøyene. Intervjuobjektene som deltok viste stor interesse for oppgavens tema og flere informanter uttalte at det var nyttig å delta i undersøkelsen for å bidra til mer kunnskap om tema.

Det ble tilsammen gjennomført 11 semistrukturerte kvalitative intervjuer med informanter fra de to segmentene. Disse 11 intervjuene er fordelt på seks informanter fra offshore forsyningsnæring fra tre forskjellige rederi (tabell 2) og fem informanter fra fire forskjellige rederi innen tørrbulk segmentet (tabell 3). Årsaken til at det er representert flere tørrbulk rederi enn offshore rederi er at det viste seg å være utfordrende å komme i kontakt med norske kapteiner innenfor tørrbulk segmentet og vi måtte derfor kontakte et ekstra rederi.

Utgangspunktet for utvelgelse av rederi og informanter ble gjort med henblikk på hva som var hensiktsmessig i forhold til oppgavens problemstilling. Det ble dermed utført en strategisk utvelgelse (Johannessen m.fl., 2010). Kriteriene for utvelgelsen av rederi innenfor de to segmentene var at alle rederiene skulle være vel etablerte norske rederier med hovedkontor i Norge og som kunne bidra med norske informanter. Grunnen til at vi har valgt å bare benytte norske informanter er at vi ønsket å begrense antall variabler i forhold til at ulike nasjonaliteter kan ha ulik forståelse av begreper og ulikt forhold til sikkerhet. Disse kriteriene ble også satt fordi det på denne måten ville være lettest å komme i kontakt med informanter, et såkalt bekvemmelighets utvalg (Jacobsen, 2005).

Ettersom rederikontor og intervjuobjektene er lovet anonymitet ønsker vi bare å oppsummere rederiene og informantene i tabell 2 og 3. Vi vil likevel gi et innblikk i hvilken type rederier som er med i undersøkelsen. Rederiene som representerer offshore forsyningsnæringen er godt etablerte rederier med mange års erfaring fra operasjoner både i Norge og utlandet. For tørrbulk segmentet var kriteriene nokså lik offshore forsyningsnæringen. Enda et viktig aspekt var at rederiene drev på global basis og skulle være av en viss størrelse. I forhold til størrelsen

har vi tatt utgangspunkt i rederier som hovedsakelig opererer med fartøy som ligger i handymax klassen eller større. Handymax er fartøy som kan laste mellom 40 000 og 60 000 dødvekt tonn (Isbester, 2010). Sitater fra informantene som blir brukt i empiri- og drøftingskapitlene vil bli henvist til i forhold til kodene i tabell 2 og 3. Dette gjør vi for å forsikre oss at vi får bredde i uttalelser, og for å kunne spore sitater tilbake til informant og dermed øke validiteten.

Tabell 2. Viser fordelingen av informanter fra offshore forsyningsfartøy med tilhørende koding av informantene.

Rederier Forsyningsfartøy	Rederi A	Rederi B	Rederi C
HSQ	A1	B1	C1
Kaptein	A2	B2	
Kaptein	A3		

Tabell 3. Viser fordelingen av informanter innefor tørrbulk segmentet med tilhørende koding av informantene.

Rederier Tørrbulk	Rederi D	Rederi E	Rederi F	Rederi G
HSQ	D1	E1	F1	
Kaptein	D2			G1

4.3 Vurdering av datagrunnlaget

I samfunnsvitenskapelige undersøkelser diskuteres ofte troverdigheten, styrken og overførbarheten av kunnskap i sammenheng med begrepene reliabilitet og validitet (Kvale og Brinkmann, 2010). Dette blir også omtalt som kvalitetskriterier av Ryen (2002). Validitet er å sikre seg at man faktisk måler det man ønsker å undersøke. Det går på egnetheten av måleinstrumentene og i hvor stor grad undersøkelsesopplegget og analysen kan ha forårsaket resultatene. Reliabilitet kan overføres til pålitelighet av de resultatene som kommer frem av undersøkelsen (Kvale og Brinkmann, 2010). Pålitelighet handler om hvordan vi praktisk kan gjennomføre undersøkelsene for at de skal bli mest mulig lik for alle vi undersøker, slik at studien kan etterprøves. Ved lav validitet og lav reliabilitet står man i fare for å trekke feile konklusjoner. Man kan risikere å danne falskt bilde av virkeligheten og konkludere på feile premisser (Ryen, 2002).

4.3.1 Validitet

For å skape høy validitet, også omtalt som gyldighet, må man finne informasjon som passer med de intensjoner som er lagt til grunn for forskningen (Kvale og Brinkmann, 2010). Man

kan her skille mellom intern og ekstern validitet (Kvale og Brinkmann, 2010). Intern validitet handler om i hvilken grad resultatene fra studien er gyldige for det utvalget og det fenomenet som er undersøkt (Mehmetoglu, 2004:143). Ekstern validitet går på i hvilken grad resultatene kan overføres til andre utvalg og situasjoner (Mehmetoglu, 2004:143).

Jacobsen (2005) mener det er to viktige tiltak man kan gjøre for å teste intern gyldighet. Et tiltak er validering gjennom test mot andre og et annet tiltak er kritisk gjennomgang av resultatene selv. I forhold til validering gjennom test mot andre, foretok vi en såkalt informantvalidering i slutten av intervjufasen (Jacobsen, 2005). Dette gjorde vi ved å konfrontere noen av informantene med hovedfunn fra vår undersøkelse for å se om dette var noe de kunne kjenne seg igjen i. Vi presenterte også funn for nøkkelinformanter fra næringen. Jacobsen (2005) mener informant validering er en viktig valideringsmetode, men ikke tilstrekkelig. En annen validerings metode er kritisk gjennomgang av kilder og informasjon fra kildene (Jacobsen, 2005). Dette gjør man for å se om man har fått tak i de rette kildene og om kildene gir riktig informasjon. Som beskrevet tidligere i metodekapitlet valgte vi ut store veletablerte aktører for vår undersøkelse. Resultatet kunne eksempelvis blitt noe ganske annet om vi hadde valgt å benytte andre kriterier for utvalg av rederi innen samme segment. Denne undersøkelsen spør etter informanters egen oppfatning av selv-regulering og ekstern kontroll. Studien vil derfor ta utgangspunkt i informanters egne holdninger til eksterne kontroller og kan variere fra informant til informant etter den enkeltes mening.

En fallgrube i intervjusituasjoner er at informanter ønsker å framstå på sosialt riktig måte og kan derfor uttale seg på grunnlag av hvordan de ønsker å framstå i andres øyne, framfor hvordan de egentlig er (Jacobsen, 2005). Dette har vi prøvd å unngå i størst mulig grad ved å inkludere minst tre rederi fra hvert segment for å kunne se de forskjellige rederiers uttalelser opp mot hverandre og på den måten best mulig sikre at vi mottar rett informasjon.

Ekstern validitet representerer et aspekt av generaliseringsprinsippet, og dreier seg om å vurdere hvorvidt konklusjonene fra en bestemt studie også kan gjelde andre situasjoner (Mehmetoglu, 2004). Som omtalt i underkapitlet om forskningsdesign er ikke case-studier egnet til statistisk generalisering. Vi kan likevel argumentere for muligheten for analytisk generalisering på bakgrunn av likheter og forskjeller i de to casene. Analytisk generalisering er en vurdering av hvorvidt funnene fra en studie kan brukes for rettleiding for hva som kan komme til å skje i en annen situasjon (Kvale og Brinkmann, 2010). Hensikten med oppgaven

er uansett ikke å generalisere men å bidra til diskusjon rundt sikkerhet i den maritime næringen.

4.3.2 Reliabilitet

Angående reliabilitet sier Jacobsen (2005) at informanter påvirkes av undersøkeren, samtidig som undersøkeren påvirkes av relasjonene som oppstår i selve datainnsamlingsprosessen. I hvor stor grad vi har vært med å påvirke resultatet i vår egen undersøkelse kan være vanskelig å bedømme selv. Det vi kan si er at vi gjennom hele prosessen har vært bevisst at undersøkelsesmåter kan påvirke resultatet. Reliabilitet behandles ofte i sammenheng med spørsmålet om hvorvidt et resultat kan reproduseres og etterprøves på et annet tidspunkt av andre forskere (Kvale og Brinkmann, 2010). En utfordring i vår undersøkelse er at vi har benyttet oss av telefonintervju som datainnsamlingsmetode. Undersøkelser har vist at det kan være lettere for intervjuobjektet å snakke usant under telefonintervju (Jacobsen, 2005). Men på den andre siden er telefonintervju en ganske anonymisert form, noe som ifølge Jacobsen (2005) kan minske intervjuereffekten. Med intervjuereffekt menes at intervjuerens fysiske nærvær kan medvirke til at intervjuobjektet opptrer unormalt (Jacobsen, 2005). Generelt kan personlig oppmøte i en intervjusituasjon innebære færre metodiske utfordringer. Bruk av telefonintervju kan derfor være en svakhet ved vårt studie.

Mange samfunnsvitenskapelige undersøkelser kan være vanskelig å etterprøve da feltet de studerer ofte består av komplekse samfunnsmessige fenomener som forandrer seg over tid (Jacobsen, 2005). Gjennom å presentere forutsetningene for oppgaven i form av metodevalg og vedlagt intervjuguide har vi forsøkt å gjøre vårt arbeid med oppgaven synlig og dermed etterprøvbart. Vi har vært bevisst å referere til de kildene som er brukt slik at man ved senere forskning kan finne tilbake til de samme kildene som oss. Det skal likevel sies at maritim næring er i konstant utvikling, og at resultater ved et liknende studie på et senere tidspunkt dermed kan gi andre resultater.

4.3.3 Etiske og praktiske utfordringer

Avslutningsvis vil vi kort gjøre rede for noen etiske og praktiske betraktninger ved oppgaven. Store deler av litteraturen har vært på engelsk har mange ord og uttrykk vært utfordrerne å oversette. Vi har likevel valgt så langt det lar seg gjøre å bruke norske ord og uttrykk i oppgaven. Det har tidvis vært utfordrende å finne passende oversettelser men vi håper vi har klart å gjøre oss godt forstått samtidig som ordenes mening er ivaretatt. En av studentene har hatt et sommerengasjement i en datterbedrift av et rederi som ble intervjuet i oppgaven. Vi

mener likevel dette ikke har hatt innvirkning på oppgaven da studenten ikke hadde arbeidsoppgaver relatert til studiens tematikk eller hadde kontakt med informanter.

4.4 Oppsummering metode

Dette kapitlet har drøftet metodevalg i lys av formålet med studien. Kort oppsummert er det flere forhold som kan ha påvirket oppgavens resultat. I kapitlet har vi gått inn på noen metodiske utfordringer. Det viktig å være bevisst valg og hvordan disse valgene kan påvirke resultatet, først da kan man gjøre gode gjennomtenkte metodiske valg. På bakgrunn av dette mener vi at vår datainnsamling og datagrunnlag tilfredsstillende krav for å kunne trekke gode analytiske slutninger.

5.0 Empiri

I dette kapittelet vil vi presentere funn fra de kvalitative intervjuene. Empirien vil i neste kapittel bli drøftet opp mot oppgavens teoribidrag. Empirien blir presentert på bakgrunn av forskningsspørsmålene tilknyttet oppgavens problemstilling. Vi vil først presentere de funn som er gjort i forbindelse med offshore forsyningsfartøy og videre funn tilknyttet tørrbulkfartøy.

5.1 Offshore forsyningsfartøy

I det følgende vil vi presentere empiriske funn gjort i forbindelse med intervju av informanter som arbeider på eller med offshore forsyningsfartøy.

5.1.1 F1: Hva er rammebetingelsene for selv-regulering i offshore forsyningsfartøy?

Gjennom det første forskningsspørsmål ønsket vi å plassere oppgavens offshore forsyningsfartøy inn i en reguleringsteoretisk kontekst. Videre vil vi presentere funn som er gjort vedrørende rammebetingelsene for selv-regulering ifølge Baldwin m. fl. (2012).

Selv-regulering

De første empiriske funnene som blir presentert er relatert til grunnleggende reguleringsteori presentert i teorikapittelet. Ifølge Kristiansen (2005) er ISM-koden basert på en selv-regulert strategi. Samtlige informanter kunne bekrefte at de i forbindelse med ISM-koden anså næringen som selv-regulert, men likevel innen visse rammer. Det kom frem av informantenes svar at selv-regulering primært betyr at det åpnes opp for at rederiene kan gjøre tilpasninger til egen drift. En informant utalte seg slik angående ISM-kodens selv-regulerings strategi: *”ISM-koden sier ikke noe spesifikt, men den legger fram hvilke resultater den ønsker, og da må du bare tilpasse systemet til næringen. Da mener jeg det blir selv-regulerende”*(C1). Det ble også påpekt av flere informanter at ettersom det blir ført kontroll med om ISM-koden følges, legger det en begrensning på hvor selv-regulert rederier egentlig er. En informant uttaler seg slik: *”Vi har jo jevnlig ISM audits fra klasse. Men vi bygger jo et system på den måten vi vil drive rederiet så sånn sett velger vi jo litt selv”*(A1).

Informantene uttalte at rederiene selv står for å utforme systemene etter krav fra ISM-koden. Fleksibiliteten ble ansett som positiv da den gav rom for å utforme systemene til egen drift. Hadde det foreligget detaljerte krav hevdet informantene at det ville skapt utfordringer ettersom næringen er i kontant utvikling og selskapene veldig forskjellige. Selv om

fleksibilitet ble ansett som positivt mente enkelte at det også kunne skape utfordringer. En informant pekte på at systemene kunne bli store som følge av ulike tolkninger av hvordan sikkerhetsstyringssystem om bord skal utformes. Dette ble særlig et problem når systemet skulle revideres av eksterne. En informant ordla seg slik: *”Ifølge ISM-koden kan man alltid si at en tolker det på sin måte. For å da prøve å få dekket alle tolkninger for å få minst mulig avvik så blir systemene veldig store”*(A2). Det ble uttalt av samtlige informanter at det stort sett ikke hadde vært lettere å tilfredsstille ISM-koden dersom kravene var mer detaljerte. En informant hevdet at ISM-koden likevel kunne vært mer detaljert på enkelte punkter.

”Jeg skulle ønske ISM koden definerte bedre hva det er som er godt nok. Hvor vi skal legge lista. Mens på andre punkter sier de jo bare hva vi skal forholde oss til, så er det opp til hver enkelt aktør å fylle de kravene. Så er det spørsmål om vi er gode nok til det”(B2).

Av informant A2 og B2 uttalelser ser vi at fleksibilitet også gir utfordringer.

Ekstern kontroll krever en viss samhandling mellom kontrollorgan og rederi. Flertallet av informantene mente det var et relativt godt samarbeid mellom rederi og myndigheter. En informant mente likevel at systemet ikke var optimalt. *”Det kunne vært bedre, det er et visst samarbeid men det kunne vært bedre. Når vi begynner å snakke om IMO og sånt så er det litt stivt og litt gammeldags”*(A2).

Rammebetingelser for selv-regulering

I teorikapittelet pekte vi på noen viktige komponenter for selv-regulerte bransjer i henhold til Baldwin m.fl. (2012). Vi vil i det følgende redegjøre for svar knyttet til rammebetingelsene.

a) Sterk ekstern involvering i design og drift av næringen

Alle informantene svarte at eksterne aktører er involvert i arbeid med sikkerhet om bord. Dette i hovedsak på grunn av tilstedeværelsen av ekstern kontroll. En informant belyste dette slik:

”De er jo involvert, først av alt i forbindelse med klassen. De reviderer jo systemet med jevne intervaller. Når det kommer til kunden og de eksterne der så er det kanskje litt for mye involvering etter mine øyne. Så de er absolutt inne i det ja”(B2).

Flere uttalte at det var litt for mye involvering, spesielt fra kunder.

b) Adskilt dagligdrift og kontrollenhet innad i næringen

I forhold til internkontroll svarte alle informantene at den blir utført av personer som ikke er involvert i den daglige driften, men av personer fra rederiet som jobber på andre avdelinger.

c) Klar politikk på hvordan næringen skal drives, publisert i koder

Informantene oppfattet kravene i ISM-koden som tydelig nok formulert, men noen nevnte at folk er forskjellig og vil derfor oppfatte kravene forskjellig. ”Ja om du leser ISM-koden så vil det komme tydelig fram, men det er jo forskjell på sjøfolk også, så hvor tydelig det kommer fram for den enkelte er kanskje ikke alltid like bra”(A2). Det ble uttalt at koden åpner for tolkning noe som kunne være problematisk i forhold til individuelle tolkninger som igjen ville føre til ulike system.

d) Tilstrekkelige sanksjoner for brudd på koden

Samtlige informanter mente det eksisterte passende sanksjoner for brudd på ISM-koden, men at det på enkelte punkter kunne vært strengere. Sanksjoner vil bli videre omtalt i forskningsspørsmål to.

e) Vedlikeholde og oppdatere næringen

Alle informantene mente at rederiene hadde godt etablerte rutiner for kontinuerlig vedlikehold og oppdatering av fartøyenes sikkerhetsstyringssystem. En informant uttalte at ”det går nok ikke en dag uten at det er en oppdatering på en av prosessene”(C1). Informanten understreket at oppdatering var en konstant pågående prosess der de hele tiden var inne å oppdaterte systemet.

f) Årlig rapportering

Alle informantene svarte at det blir gjort årlig ISM-revisjon.

I tillegg til at informantene omtalte næringen som selv-regulert oppfyller den også alle rammebetingelsene for selv-regulerte bransjer i henhold til Baldwin m.fl. (2012). Selv-reguleringen er likevel ikke uten innspill av ekstern kontroll fra både statlige og ikke statlige instanser. Forskningsspørsmål to vil omtale de ulike kontrollene videre.

5.1.2 F2: Hvilke eksterne aktører gjennomfører kontroll av sikkerhet om bord på fartøy?

For å kunne si noe om hvordan ekstern kontroll påvirker fartøyenes sikkerhetsstyringssystem så vi det som viktig å kartlegge hvilke eksterne aktører som kontrollerer sikkerhetsstyringssystemene om bord på offshore forsyningsfartøy. Vi har gjort et skille mellom statlige og ikke-statlige kontroller. I tillegg til å presentere de ulike aktørene som

utfører kontroll, vil vi også presentere funn relatert til sanksjoner og overlappende kontroll da dette viste seg å være et viktig aspekt av eksterne kontroller.

Av statlige kontroller ble flaggstatskontroll og havnestatskontroll trukket frem. Samtidig betraktet noen informanter også kontroll fra classeselskapet DNV som statlig. En informant forklarte dette slik: *”Egentlig så synes jeg classeselskapet også operer som en statlig. Selv om de er en privat aktør så opptrer de for å fylle både havnestat og flaggstats kontroll”*(B2). Som omtalt i bakgrunns- og kontekstkapittelet kan flaggstaten delegere arbeid til classeselskap. Classeselskapene vil i disse tilfellene opptre som en statlig kontroll (Falkanger og Bull, 2010).

I sin omtale av de statlige kontrollene gav informantene relativt korte og konkrete svar. Spørsmål angående ikke-statlige kontroller var derimot i større grad gjenstand for engasjement og meningsytringer blant informantene. Vi fikk informasjon om at OVID og CMID var store ikke-statlige aktører foruten classeselskapene. OVID og CMID er en type kontroller som blir gjennomført i forbindelse med kundenes ønske om å etterse sikkerheten på fartøy. En mer detaljert omtale av disse kommersielle aktørene kan leses i oppgavens bakgrunns- og kontekstkapittel. En informant uttalte følgende om hvordan OVID fungerer:

”Det er en databank med revisjons resultater som ble etablert av oljeselskapene. Da skal de gå om bord, og så har de ca 500 spørsmål. Etter det kan alle oljeselskapene gå inn å se i denne databasen så ikke de trenger å gå om bord hver gang”(A1).

Foruten OVID og CMID opplyste en av informantene at det også ble gjort såkalte kampanjerevisjoner av kunder, informanten omtalte disse som følger:

”Vi håpet at OVID skulle bli et verktøy som kunne brukes på generell basis slik at vi fikk et klart regime å forholde oss til. Men så har et operatørselskap en kampanje på eksempelvis fall fra høyder. Da skal de plutselig ha en sånn ”fall i fra høyde” revisjon på alle sine fartøy. Da kommer det noen, kan du si mindre kvalifiserte om bord også skal de se på fall i fra høyde fordi det er en kampanje som går. Det er ingen som går rundt å ha lyst å ”falle fra høyder”, jeg mener, hadde det vært stor sjanse for å falle fra høyder på våre skip hadde internrevisjoner fanget opp dette”(A2).

Med dette kan det se ut som at informanten mener at kampanjerevisjoner er overflødig.

Alle informantene, både kapteiner og landansatte stilte seg på flere punkter kritisk til operatørselskapenes kontroll. Et av punktene hvor det ble reist kritikk var at både OVID og CMID fortsatt eksisterer, til tross for det ble hevdet at OVID skulle ta over for CMID. *”OVID*

er kommet for å ta over for CMID men så lever de parallelt likevel”(A1). En annen informant var av følgende oppfattelse: ”CMID som er den gamle, og den er ikke forsvunnet, den eksiterer. Noen gjennomfører denne da den er litt mindre, færre spørsmål”(B2). Selv om informantene var kritiske til kundekontroll, representerte kontrollene også en viktig del av forholdet mellom rederi og operatørselskapene. En informant belyste det slik: ”Kunden vår er en viktig bidragsyter til at vi kan drive i denne bransjen, så selvfølgelig når kunden kommer så ønsker man jo å gjøre det så bra som mulig”(B2). En annen informant oppsummerer kundens påvirkning på sikkerheten slik:

”Kundene i offshore næringen stiller strenge krav til sine leverandører. Og det igjen påvirker sikkerhetsstyringen som vi gjør fordi vi vet at vi må prestere på sikkerhet. Om du ikke presterer på sikkerhet så har du ingenting i denne bransjen her å gjøre. Du må ha god sikkerhetskultur, du må ha gode systemer og du må prestere over tid ved å holde antall ulykker nede, hvis ikke vil du ikke framstå positivt utad i hvert fall”(B1).

Ut fra informantenes uttalelser blir det gjort flere eksterne kontroller om bord på fartøyene. Uten at vi har grunnlag for å rangere de ulike kontrollene ser det ut til at de statlige kontrollene samt klasseselskapenes kontroll har større troverdighet hos informantene i forhold til de kundebaserte ikke-statlige kontrollene. En informant deler de ikke-statlige og statlige kontrollene som følger: ”Det ene er mer kommersielt viktig, mens det andre er viktig for å i det hele tatt kunne være et rederi”(C1). Det ble likevel påpekt av en informant at selv om det er frustrasjon rundt de ikke-statlige kontrollene i form av OVID og CMID bidrar de til å øke sikkerhetsfokuset.

”Vi har mange revisjoner, men enten vi liker det eller ikke, så får du opp fokuset. Selv med en OVID så gruer du deg litt, du må gå gjennom den og du får jo sikkerheten frem på agendaen, helt fra skrubben og opp til kaptein. Så det er jo med å bidra til sikkerhetsfokuset”(B2).

Med dette ser det ut til at kontroller bidrar positivt ved at det generelt får opp sikkerhetsfokuset om bord på fartøy.

Forbundet med de ulike kontrollene foreligger også sanksjoner og reaksjoner som følge av avvik. Havnestatskontroll ble trukket frem som en alvorlig trussel da man kan risikere at fartøy blir holdt tilbake. Det ble likevel understreket av samtlige informanter at de ikke hadde noe å frykte i forhold til kontroll, men at potensialet for sanksjoner var tilstede.

”Dersom man stadig får mangler vil havnestaten komme oftere om bord å sjekke deg. Også har du klassen som utsteder sertifikat til rederi og til båten, og de er jo viktige fordi man i verste tilfelle kan miste rederisertifikatet dersom en ikke har kontroll på båtene ”(A3).

Dersom fartøy blir holdt tilbake i forbindelse med havnestatskontroll vil dette få økonomiske konsekvenser for rederier. Informantene understreket viktigheten av fange opp og rette på feil forbundet med kontroller slik at man ikke risikerer at fartøy blir holdt tilbake. To informanter (B2, A3) hevdet likevel at det kunne vært strengere sanksjoner forbundet med de ulike kontrollene fordi de mente terskelen for faktisk å bli holdt tilbake er for høy. Det kan virke som at sanksjonene forbundet med de ikke-statlige kontrollene som OVID og CMID i hovedsak er forbundet med kommersielle konkurranseforhold.

Etter å ha kartlagt de eksterne tilsynsaktørene var det naturlig å spørre informantene om hva de trodde årsaken til det sikkerhetsrelaterte engasjementet fra eksterne aktører var. Informantene mente at det ligger flere hensikter bak enn bare å øke sikkerheten. *”De kan ha forskjellige hensikter ja, alt etter hvor man er i verden”(C1).* Samtlige informanter mente at ikke-statlige revisjonene bar preg av at noen ønsket å tjene ekstra penger ved å gjennomføre kontroller, uten å være spesielt store pådrivere for å øke sikkerheten. For de statlige revisjonene samt classeselskapene var holdningen annerledes.

”DNV kjenner jo båten, de har en formening om hva de skal lete etter, det er jo et kontinuerlig system. Men med OVID er det ofte en helt ny tredjepart som begynner på nytt hver gang. Så en DNV er det kontinuitet over”(A1).

På spørsmål om noen av de eksterne sikkerhetsrevisjonene var overflødige svarte samtlige at OVID var overflødig. Kritikken gikk hovedsakelig på hyppigheten av revisjonene. *”En OVID i året er supert, 3 eller flere blir for mange, og det er ikke det at jeg vil gjemme noe bort, men ønsker mer tid sammen med juniorene”(B2).* En generell oppfattelse fra informantene var at kommersielle ikke-statlige sikkerhetskontroller blir oppfattet som overflødige og liten gjenstand for sikkerhetsmessig vinning. Deler av denne problematikken kan antageligvis forklares ved at de ikke-statlige revisjonene i stor grad overlapper med det som blir kontrollert fra statlige og klassens kontroller. Dette da både statlige og ikke-statlige kontroller eksempelvis kontrollerer fartøyenes sertifikater og interne arbeid relatert til ISM-koden.

5.1.3 F3: Eksterne kontrollers påvirkning på sikkerhetsstyring

I henhold til ISM-koden (IMO Resolusjon A.741 18, 2000) skal det utarbeides sikkerhetsstyringssystem om bord på fartøy som er underlagt koden. Hovedfokuset i dette forskningsspørsmålet er å belyse hvordan fasene i et sikkerhetsstyringssystem blir påvirket av ekstern kontroll. Utgangspunktet for presentering av empiri er de fire fasene i modell for sikkerhetsstyring (figur 6) som er presentert i teorikapittelet.

Sikkerhetsmål

Ifølge Hale (2003) kan et sikkerhetsstyringssystem bli påvirket på de tre nivåene operatør, prosedyre og sikkerhetsmål. Dette var noe informantene kunne bekrefte. Vi fikk på tross av dette ikke direkte svar på hvordan sikkerhetsmål ble påvirket av ekstern kontroll. Samtlige uttalte likevel at nivåene var nært knyttet sammen. En informant uttalte at ekstern kontroll egentlig påvirket operatør- og prosedyrenivåene mest.

”Det er større prosess å endre på en policy enn en prosedyre. Men det er eksempler på at policy har blitt endret som følge av eksterne. På operatørnivåer det litt enklere. Det er et ganske tett bånd mellom de to nederste leddene”(B2).

Vi fikk inntrykk av at sikkerhetsmål var godt etablert i rederiene og liten gjenstand for endring. Dette da ingen av informantene kom med konkrete eksempler på at ekstern kontroll har påvirket den overordnede policyen for fartøyene. I så måte var det lite som tydet på at sikkerhetsmål på offshore forsyningsfartøy blir påvirket av ekstern kontroll.

Risikohåndtering og gjennomføring

I forskningsspørsmål to ble det gjort klart at flere aktører gjennomfører kontroll av sikkerhet om bord fartøy. Alle informantene var enig om at det var viktig å bli revidert av eksterne. Uttalelser som ble nevnt i forbindelse med eksterne kontroller var ”nyttig” og ”på sin plass”. Blant kapteinene ble det uttrykt at det var en trygghet å få bekreftelse på at de ”styrte etter rett kurs”. Det ble gjentatte ganger gitt uttrykk for viktigheten av at andre kom om bord og så ting med ”nye øyne”. En informant uttalte det slik:

”Jeg mener det er nyttig med eksterne revisjoner. For når man er om bord så lever man i et lite lukket samfunn og man innarbeider seg rutiner. Og ved sikkerhetsrevisjoner så vil en få eksterne folk som kommer inn å ser på hvordan man gjør jobben og korrigerer og kanskje rettleder og banker inn kursen. Det er nyttig å få en påpeking for ISM, styringssystemet har blitt veldig stort og omfattende

og det er viktig at en får litt retningslinjer på hvilke forventinger bransjen har til deg”(A3).

Eksterne som kommer om bord på fartøyene er dermed viktige kilder til ny innsikt i systemet.

Alle informantene uttrykte at revisjonsmengden har nådd et metningspunkt. Eksterne kontroller kan være store og tidkrevende. Gjennomføring av ekstern kontroll kan dermed gjøre det problematisk for mannskapet å forholde seg til hviletidsbestemmelser og de daglige plikter om bord på fartøy. Det ble uttalt at kontroller tok fokus bort fra arbeid de skulle ha gjort.

”Det er jo ikke slik at man er mot inspeksjoner, men det er en belastning i forhold til arbeidstid, det kommer jo på toppen av det andre som du også skal gjøre. Og når jeg som senior sitter med en OVID eller revisjon om bord, så flyr dekkslast, og juniorene må holde på med det som faktisk er farlig. Mens jeg sitter og prater sikkerhet” (B2).

Hovedsakelig var det kapteiner som uttrykte at det var blitt for mye arbeid. Ansatte på land bekreftet også at det største presset var på mannskap om bord. Et problem som ble påpekt var at mannskapet har begrensning gjennom hviletid, samtidig som de skal drifte fartøy og imøtekomme de som gjennomfører kontroller. Fartøy ligger begrenset tid til land og da både kontroll og daglige plikter skal gjennomføres blir presset på mannskapet tidvis stort.

Informantene framhevet at de ikke var redd for å vise fram systemet da alle mente de hadde et bra system. Det var i hovedsak arbeidstid som var problemet: *“En revisjon er en belastning i form av mye arbeid for mannskapet. Belastningen ligger ikke i det at man må vise frem systemet, men det settes ikke av tid eller resurser til å gjøre det”(B2).* En informant mente problemet med dagens system var at det ble lagt nye elementer til systemet mens ingen ble tatt bort:

”Ja det tar vekk fokus fra det du skulle ha gjort, det gjør det. De har jo laget OVID for at det skal standardisere men det hjelper jo ikke når de bruker alt i tillegg, de tar ikke bort noe, de legger bare til. Hadde de tatt bort noe i tillegg så hadde det hjulpet. Jeg tror nok de fleste i offshore vil oppleve at man bruker mye tid på sjekklister framfor viktig arbeid”(A1).

Samme informant forteller videre at rederiet prøver å bygge ned systemet, da de mener forenkling er nødvendig.

”Jeg vil si forenkling, det er noe man prøver på nå, gjøre det mer forståelig. Men igjen så har vi eksterne krav som sier at vi skal ha systemer på alt, så vi blir dyttet litt

i begge ender”(A1).

Vi ser at ekstern kontroll bidrar både positivt og negativt til sikkerhetsstyringssystemet. På en side bidrar ekstern kontroll med innsikt i systemet, men samtidig pålegges mannskapet mye ekstra arbeid.

Internkontroll

Tilstedeværelsen av eksterne kontroller får betydning for hvordan rederiene jobber med internkontroll. Et av punktene hvor dette får utslag er når det kommer til det å være selvkritisk til internkontroll. På grunn av at det stadig kommer eksterne og etterser fartøyenes sikkerhetsstyringssystemer blir det viktig og være kritisk til eget system slik at man er i forkant av de eksterne. En informant uttalte det slik:

”Ekstremt stor fordel at vi har vært der først som selskap og internt håndtert ting, enn at andre må komme å ta de tingene, for da virker det jo som vi ikke har kontroll. Det er en fordel å håndtere ting internt”(C1).

Alle informantene understreket viktigheten av å fange opp feil og mangler ved systemet internt fremfor at det ble avdekket i forbindelse med eksterne kontroller. Det ser ut til å være flere årsaker til dette. En informant uttalte seg slik vedrørende betydningen av klaseselskapenes og kundens kontroll:

Det er jo veldig viktig å gjøre det bra på eksterne revisjoner, og det går jo rett tilbake på internrevisjonen, derfor prøver vi å være ærlige med oss selv og revidere for å prøve å få de eksterne så god som mulig. I hvert fall på OVID med tanke på den databasen. Da er det bedre å ha noen på klassen, for de går ikke ut til det offentlige, OVID går ut til næringen” (B2).

Det virker til å eksistere en motivasjon til å gjøre det godt på internrevisjoner som følge av offentliggjøringen som gjøres i forbindelse med OVID inspeksjoner, da rederiene ikke vil risikere å fremstå negativt i næringen. På tross av ulike hensikter blir eksterne kontroller ansett som et viktig bidrag til sikkerhetsstyringssystemet om bord på fartøyene.

Alle informantene svarte at sikkerhet har innvirkning på rederiets status i bransjen og det er konkurranse mellom rederi i å gjøre det bra på sikkerhet. *”Det er absolutt konkurranse. Vi blir jo klassifisert etter det, så ergo så blir vi målt veldig på sikkerhet. Det er mye måling i dag og det er enten vinn eller forsvinn. Enten er du med eller så er du ikke med”(A2).* Status og renommé fører også til konkurranse mellom rederiene i forhold til sikkerhet. En informant framstilte det slik: *”Har du flere graverende så har du skutt deg selv i foten”(B2).* En annen

framstilte det slik:

”Ja konkurranse det er jo klart, vi blir jo målt opp og ned i mente av alle kundene våre, så når vi byr på jobber så er sikkerhet en stor del av konkurranse biten. Spesielt skadestatistikk er jo et konkurransegrunnlag fordi der får du jo tallfestet skadestatistikken. som igjen bunner ut i sikkerhetsrutinene”(A3).

Det kan virke som konkurranse vedrørende fartøyenes sikkerhetsstatus fører til at rederiene ser viktigheten av å ha et godt sikkerhetsstyringssystem. Dette innebærer at feil blir påpekt ved internrevisjon fremfor ved eksterne kontroller.

Oppfølging og utvikling

Eksterne kontroller kan ifølge Stolzer m.fl. (2008) bidra med verdifull informasjon om en organisasjon. Datamaterialet tilsier at ekstern kontroll blir brukt til endring av systemene i de undersøkte rederiene. Flere av informantene forklarte detaljert hvordan oppfølging av funn ble gjort og hvordan disse ble brukt til endring og læring på tvers av rederienes fartøy. Systemer for erfaringsoverføring mellom fartøy i flåten ble av informantene ansett som et viktig verktøy for læring. En uttalelse som kan belyse dette er denne: *”Ja, det er jo ofte sånn vår industri har utviklet seg, store funn forbundet med revisjoner vil gjøre vei til å forandre og forbedre”(A2).* En annen utalte slik: *”Så lenge de eksterne revisjonene blir gjort skikkelig. Finner de noe som de ser kan bli gjort bedre så er det en bra ting”(C1).*

Ved noen tilfeller var læringsutbyttet fra eksterne kontroller lite. Dette var spesielt tilfellet for enkelte punkter ved kundebaserte kontroll. En informant fortalte om en episode ved en ekstern revisjon hvor informanten mente at det sikkerhetsmessige bidraget var heller dårlig: *”Vi fikk en feil på at kokken hadde feil farge på stripene på kokkhatten. Det ble registrert som en feil”(B2).* Andre informanter kom også med skildringer av kontroller som ikke var av særlig nytte for å utvikle sikkerhetssystemene på fartøy. På tross av kritikk på enkelte punkter var det likevel enighet blant informantene om at ekstern kontroll var et viktig bidrag til å utvikle systemene om bord.

Sikkerhetsfokuset har utviklet seg langt innenfor offshore forsyningssegmentet (B2,A2). Vi fikk kjennskap til at enkelte punkter som ble sjekket ved ekstern kontroll var utdatert i forhold til rederienes fartøy og måten de blir driftet på. En kaptein uttalte følgene om kravene fra ISM-koden.

”For vår del er vi way past ISM-koden. Vi overgår den på alle områder. Mens andre

segmenter innen shipping kanskje følger den til det minimale. Kundene sånn som OVID ser på klasse som et minimumskrav, de tar det for gitt at alle selskaper har det på plass. Vi vil ikke være på minimumsnivå, Vi vil hele tiden strekke oss lengre”(A2).

En kaptein fra et annet rederi utalte dette angående klassenes inspeksjoner: *”Det går litt sakte med klassen å utvikle et kontrollverk, noen gang er inspeksjonen latterlig dum”(B2).* Det kan med dette se ut til at holdningen til informantene gjennomgående er at eksterne kontroller er viktige for at rederiene skal opprettholde og forbedre sine systemer. Det er likevel ikke gitt at all informasjon som kommer fra eksterne kontroller er til nytte for rederiene.

5.1.4 Oppsummering offshore empiri

Oppsummert kan vi si at informantene fra offshore forsyningsnæringen opplevde å være selv-regulert, men med tilstedeværelse av både statlig og ikke-statlig kontroll. Det kommer frem av informantenes svar at selv-regulering primært betyr at det åpnes opp for at rederiene selv kan gjøre tilpasninger til egen drift, noe de mente var nødvendig i en dynamisk næring. Hadde det foreligget detaljerte krav ville dette skapt utfordringer da næringen og de ulike selskapene er veldig forskjellige og i konstant utvikling. Det ble også uttalt at fleksibilitet hadde negative sider i forhold til at systemet blir stort og det blir vanskelig å vite hva som er godt nok. Vi har også sett at forsyningsfartøyene oppfylte alle rammebetingelsene for selv-regulerte bransjer i henhold til Baldwin m.fl. (2012).

I forhold til statlige kontroller informerte informantene om flaggstats- og havnestats kontroller. Angående ikke statlige kontroller ble det uttalt at OVID og CMID var store ikke-statlige aktører foruten klasseselskapene. Det kom fram at ikke-statlige revisjonene til dels overlappet med det som ble kontrollert av de statlige og klassens kontroller. Likevel var informantene enige om at det var viktig å bli revidert av eksterne, fordi man ved internkontroll kan se seg blind på eget system. Datamaterialet viste også at status og konkurranse har innvirkning på sikkerhetsstyringssystemet i forhold til at informantene ønsket å finne feil og mangler ved systemet internt, framfor at det skulle bli oppdaget av eksterne.

5.2 Tørrbulfartøy

I det følgende vil vi presentere empiriske funn gjort i forbindelse med intervju av informanter som arbeider på eller med tørrbulfartøy.

5.2.1 F1: Hva er rammebetingelser for selv-regulering i tørrbulk segmentet.

Selv-regulering

Oppgavens tørrbulfartøy er underlagt de samme grunnleggende forutsetningene for selv-regulering som offshore forsyningsfartøy gjennom ISM-koden. Informantene fra tørrbulk segmentet opplevde næringen som selv-regulert, men på grunn av tilstedeværelsen av ekstern kontroll mente de at den likevel ikke var fullstendig selv-regulert. *”Selv om vi regulerer oss selv, så kommer det noen og ser oss i kortene om vi har vært så gode som vi påstår at vi har vært”*(D2). En informant hevdet at ekstern kontroll er en nødvendighet i næringen. Dette da såkalte *”sub-standard”* selskap skaper ubalanse i markedet. Sub-standard rederier er rederier som driver med lavere sikkerhetsstandard enn hva som er påkrevd av lov og internasjonale konvensjoner (Soma, 2004). Informanten forteller følgende:

”Vi er ganske mye selv-regulert, men ikke helt og holdent, det tror jeg aldri hadde gått. Om vi ikke hadde hatt noen til å kikke oss i kortene så tror jeg det hadde gått gale. De gode rederiene, hadde gjort det, men så er det alle disse såkalte sub-standard rederiene med lite penger og sånt. Da ville de hoppet over en del ting dersom de visste at her er det ingen som kikker meg i kortene. Så selv-reguleringen er god nok til en viss grad etter min mening, men ikke hele veien”(D2).

ISM-koden skal være et fleksibelt pålegg som gjør at den kan tilpasses til de ulike segmentene og rederiene som må forholde seg til den (Christophersen, 2009). Det viser seg likevel at informantene har blandete meninger angående denne fleksibiliteten og den lave detaljeringsgraden. Samtlige informanter var av den oppfattelse at kodens fleksibilitet gjorde det enklere for rederiet å utarbeide sikkerhetsstyringssystemer tilpasset rederiets drift.

”Nei, altså du kan si at koden sier hva du skal gjøre men ikke hvordan du skal gjøre det. Dersom den skulle sagt hvordan vi skulle gjøre det, da blir det for detaljstyrt. Vi må ha den frihet til å gjøre det på, kall det vår måte. Og så gjør andre rederier det på sin måte. Men man har egentlig samme målsetning” (F2).

En informant opplyste at koden kunne vært mer detaljert da den foruten å åpne opp for ulik tolkning hos rederiene også ble tolket ulikt hos de som skal utføre kontroll. *”IMO setter en*

standard så er det opp til hver enkelt havnestat å lage egen prosedyre for hvordan dette skal håndheves. Vi må forholde oss til ulike tolkninger av kravene alt etter hvor i verden vi seiler”(E1). Man kan av dette forstå at fleksibilitet ikke er en utelukkende positiv side ved den selv-reguleringen ISM-koden legger opp til.

Rammebetingelser for selv-regulering

I teorien presenterte vi rammebetingelser for selv-regulerte bransjer i henhold til Baldwin m.fl. (2012:145). Under vil vi omtale hvordan tørrbulk segmentet samsvarer med hvert punkt.

a) Sterk ekstern involvering i design og drift av næringen

Eksterne aktører er involvert i tørrbulk rederienes arbeid med sikkerhet. I hovedsak er det aktører som er involvert i forbindelse med klassekrav, flaggstat og i forbindelse med havnestatskontroll.

b) Adskilt dagligdrift og kontrollenhet innad i næringen

Rederienes internkontroll blir gjennomført av personer som ikke er involvert i den daglige driften av fartøyene. En informant uttalte det slik: ”Folk fra kontoret utfører internkontrollen, men de har ikke andre ansvar for skipets drift. Sånn sett er eksterne i forhold til daglig drift”(F2). Alle informantene uttalte at ansatte ved kontoret som ikke hadde andre ansvar i forhold til fartøyet tok seg av internkontrollen.

c) Klar politikk på hvordan næringen skal drives, publisert i koder

Som nevnt i avsnittet over ble det svart litt forskjellig på om ISM-kodens krav til sikkerhetsstyringssystem var tydelig formulert, noen oppfattet den som tydelig nok, mens andre mente at lav detaljgrad også kunne være problematisk.

d) Tilstrekkelige sanksjoner for brudd på koden

Samtlige fortalte utfyllende om sanksjonsmulighetene forbundet med funn ved kontroll. Informantene uttrykte ulike meninger i forhold til om sanksjonene var tilstrekkelige. En forklarer det slik:

”Ja det er absolutt, sanksjoner forbundet med funn, det går på at man kan bli holdt tilbake, noen som får økonomiske konsekvenser. En annen ting er det som går på rykte i markedet og de kundene du har. Og det oppleves som en absolutt reell trussel”(E1).

Flere informanter uttalte at sanksjoner forbundet med havnestatskontroller har betydning utover det som bare ligger i å rette opp i de manglene som blir påpekt. Ryktet et fartøy får i markedet som følge av dårlige resultater ved kontroll ble også nevnt som en reell sanksjon.

e) Vedlikeholde og oppdatere næringen

Alle informerte utalte at de kontinuerlig oppdaterte sikkerhetsstyringssystemet og at de hadde rutiner for vedlikehold og oppdatering av systemene. En informant uttalte: *”Det gjøres en formell gjennomgang, i hvert fall en gang i året. Også har vi en hvert halv år, der ser vi på tingene formelt, men det blir jo oppdatert på kontinuerlig basis når det skjer endringer” (F1).* En annen uttalte at oppdateringen er en kontinuerlig prosess som skjer når det er det er nødvendig.

f) Årlig rapportering

Informantene svarte at det blir gjort minst en formell ISM gjennomgang i året.

I henhold til Balwin m.fl. (2012) kan tørrbulk sies å inneha alle komponentene for en selv-regulert næring. Dette samsvarer med informantenes opplevelse av næringen som selv-regulert, men med innslag av ekstern kontroll.

5.2.2 F2: Hvilke eksterne aktører gjennomfører kontroll av sikkerhet om bord på fartøy?

Vi vil her presentere de funn som er gjort i forbindelse med spørsmål angående eksterne kontroller om bord på tørrbulkfartøy representert i oppgaven. Vi har skilt mellom statlige og ikke-statlige kontroller. Forbundet med disse kontrollene vil vi presentere funn relatert til sanksjoner og overlappende kontroll.

I hovedsak blir flaggstatskontroll og havnestatskontroll trukket frem som de gjeldende statlige kontroller av samtlige informanter. Kystvaktkontroll blir også omtalt som statlig kontrollinstans, da den representerer en form for havnestatskontroll. *”Du har jo havnestatskontroll og kystvakten i statene, som også er en form for havnestatskontroll. Og så kommer jo flaggstaten. De kommer helt uavhengig med sine egne folk” (G1).* En informant opplyste også om at classeselskapet kom om bord på vegne av flaggstaten for å gjøre kontroller som flaggstaten er forpliktet til å gjøre (F1). Dette vil da være et eksempel på at flaggstaten har delegert denne oppgaven til private aktører, slik tilfellet er for NIS-registrerte og en del andre fartøy i Norge.

På bakgrunn av informantenes uttalelser er vår oppfattelse at flaggstatskontroll og havnestatskontroll har ulik anerkjennelse blant informantene. Havnestatskontrollene blir av flere informanter omtalt som lite konsise og sporadiske i forhold til flaggstatskontroll. *”Det*

verste er at de ikke har lik fortolkning av reglene så det som er godkjent i England kan du risikere å få mangler på når du kommer til Nederland (E1).” En annen utaler dette: ”Det er jo vinning med havnestatskontroll også, men jeg ser på de med litt andre øyne enn klasseselskapene og flaggstat. Jeg har inntrykk av at de noen gang må forsvare sin egen betydning.”(G1). Det er opp til hver enkelt flaggstat å utføre havnekontroll med fartøy som anløper statens havner. Ulike regioner av verden er organisert gjennom samarbeidsavtaler som skal samkjøre nærliggende nasjoners havnestatskontroll. Eksempelvis samarbeider alle europeiske land samt Canada om havnestatskontroll gjennom Paris MoU (Kristiansen, 2005). Det kan tenkes at problemet er mest nærliggende når fartøyer går inn i ulike organiseringer for havnestatskontroll, men også at det er dårlig samkjøring internt i samarbeidsavtalene.

Når det kommer til ikke-statlige kontroll ble vi opplyst at klasseselskapene, Rightship og selvstendig kundekontroll står for den ikke-statlige kontrollen innen tørrbulk segmentet. Klaseselskapene drev foruten kontroll vedrørende klasesertifikat også i enkelte tilfeller kontroll på vegne av flaggstat.

Alle informanter fortalte at kunden gjennomførte kontroll om bord på fartøyene. Det er likevel stor variasjon mellom rederiene i graden av kundeinvolvering og om Rightship var aktør. Variasjonen gikk fra å bare vise frem dokumentasjon til omfattende inspeksjoner. Rederiet kodet som D, hadde aktiv involvering av Rightship. En informant som var ansatt i rederiet hvor Rightship var involvert utalte følgende om denne typen kontroll:

”Denne vettingen har oljeselskapene drevet med en stund og dradd mye nytte av, så nå har vi også begynt med dette. Tidligere var det mer at vi bare trengte å vise til papirer, nå ønsker de at vi også skal vise at vi arbeider slik det står i papirene og dette vil de gjøre ved å se oss i arbeid ”(D1).

En informant fra samme rederi omtalte Rightship som følger: ”De som eier Rightship er utrolig store aktører innen tørr last, du kan sammenligne de med Shell og BP, så de har mye å si”(D2). Dette rederiet anser Rightship som en viktig aktør innen for tørrbulk segmentet. Som vi skal se i avsnittet under er dette ikke en felles oppfattelse blant alle informantene.

Det kan virke som enkelte rederi har en klar involvering av ikke-statlige kontroller i form av Rightship mens andre ikke. En informant utalte seg som følger på spørsmål om hvilke ikke-statlige kontroll som blir gjort: ”I offshore kommer jo gjerne kunden om bord og gjør en komplett, stor Audit, type OVID. Noe sånt har vi ikke på bulk båtene, ikke i nærheten. Kunden

har egentlig ikke noe særlig sikkerhetsmessig engasjement”(F2). Dette sitatet tilsier at det ikke eksisterer vesentlig kundeinvolvering i forhold til fartøyenes sikkerhetstilstand hos rederi F. For to andre rederier som er representert i empirien kan det virke som at kundene har en sikkerhetsmessig involvering i fartøyene, men at ikke nødvendigvis Rightship trenger å være involvert av den grunn. En informant fra et annet rederi uttalte det slik: ”Vi blir auditert fra kunder også, men ikke så hyppig som tank. Men når det kommer et nytt skip i en kontrakt, kommer de om bord. Men det er ingen faste rutiner” (E1). Informantene mente årsaken til det sikkerhetsrelaterte engasjementet fra ikke-statlige aktører var tosidig. I tillegg til sikkerhet var ønske om å tjene ekstra penger en årsak som ble trukket frem. En informant omtaler det han kaller en tosidigheten ved Rightship slik:

”Tror det er tosidig. De har en egeninteresse av dette her og de har jo laget en business ut av det. Det koster jo en formue å være medlem. Det er ikke lite penger vi bruker på det der. Men og så tror jeg at de ærlig talt har sett at spesielt i bulkflåten så har det vært mye hva skal jeg si sjalatanere som har kommet med mye gammelt og det må vi prøve å gjøre noe med. Tror nok de har den faktoren med å øke sikkerheten men også å tjene litt ekstra penger. Det er blitt en business”(D2).

Selv om det eksisterer flere eksterne aktører som kontrollerer sikkerhet om bord hevder informantene likevel at det sikkerhetsmessige bidraget ikke er like stort for alle aktørene. Som omtalt innledningsvis var det forskjell på informantenes oppfattelse av havnestatskontroll og flaggstatskontroll. Det kommer klart frem fra samtlige informanter at flaggstat og classeselskapenes kontroller bidrar mest til å øke sikkerheten om bord på fartøyene. En informant svarte følgende på spørsmål om hvilke eksterne kontroller som bidrar mest til sikkerhet:

”Jeg tror klassen er den som hjelper deg mest best fordi det har en kontinuitet i seg, slik at du har en ting og forholde deg til og jobbe mot eller for. Havnestaten er veldig uforutsigbar da en mangel et sted ikke blir påpekt et annet sted. Så da kan du ikke oppgradere skipene etter alle de manglene som kommer inn (E1).”

Det foreligger ulike reaksjoner og sanksjoner forbundet med påpekning av feil eller mangler fra statlig og ikke-statlig kontroll. Vi har ikke fått indikasjoner på at en kontrollaktør er forbundet med større trussel enn de andre, men at de spiller på ulike virkemidler. Det blir av enkelte informanter skilt mellom kommersielle trusler og reaksjoner på brudd av formelt

regelverk. En informant svarte slik på spørsmål om hvilken kontroll som var forbundet med den største trusselen:

”Det kommer an på om jeg skal lukke øynene for det kommersielle og si at det ikke betyr noe, men det betyr veldig mye. For eieren av skipene vil jo gjerne tjene penger å de. Men jeg vil jo si at den største trusselen er flaggstaten. De er de som har den øverste myndigheten og hvis de uttaler seg negativt så vil jo det høres i miljøet.”(D2).

Samtidig utalte en annen informant dette: *”Jeg vet ikke om det er noe forskjell, vi prøver å holde fartøyene helt oppdatert, så vi skal ikke være redde for samme hvem som kommer (G1).”*

Økonomiske tap ser også ut til å være en av de viktigste årsakene til at mangler forbundet med ekstern kontroll blir fulgt opp. En informant peker på hvilken betydning kunden har for om man følger opp mangler forbundet med ekstern kontroll:

”Da risikerer man at båten ikke får lastet deres produkter. Vi har noen langsiktige kontrakter og dersom ikke skipet vårt blir godkjent til å frakte det produktet så taper vi de inntektene. Så de er ganske tøffe der. Da leier de inn andre båter dersom vi ikke klarer å tilfredsstille kravene, da er vi ikke god nok, og da mister vi jobb og da mister vi inntekter”(D2).

Risikoen for å bli holdt tilbake i forbindelse med statlig kontroll blir nevnt som den alvorligste trusselen, og i så måte en viktig årsak til at mangler forbundet med kontroll blir fulgt opp. Dette da det er store økonomiske tap forbundet med at fartøy blir holdt tilbake. *”Man kan bli stoppet. I verste fall kan man bli erklært usjødyktig. Og da stopper businessen” (D1).* Likevel blir det uttrykt at terskelen for å bli holdt tilbake er relativt stor. En informant uttalte det slik:

”Jeg har aldri blitt tatt arrest i, men jeg vet jo båter som har blitt holdt igjen, og det koster jo enormt. I noen tilfeller kan det virke som terskelen er ganske høy for at det skjer. Man kan jo se med undring på fartøy man ligger i havn med, at de ikke tar de” (G1).

Det eksisterer flere aktører som kontrollerer rederienes fartøy. Enkelte kontroller ble av informanter opplevd som overflødig. To informanter uttalte at kundekontrollen virket noe overflødig:

”Ja jeg synes Rightship kan oppfattes som noe overflødig. Du kan jo få besøk når tid som helst, da kommer de opp gjennom landgangen og forlanger at 10 mann skal stå

klar til deg og "please" deg på alle mulige måter og dele ut sertifikater og sjekke det ene og det andre (D2.)"

"Vanskelig å si, fra min side, så synes jeg kundens revisjon er overflødig. Fordi den ikke er basert på det maritime, men mer landbasert som ikke har så mye med det maritime å gjøre, og de vet heller ikke hva de driver med for å si de slik. Der kan du få godkjent bare noe ser nymalt ut" (E1).

Selv om informant E1 trekker frem manglende maritim kunnskap og relevans som en årsak til at kundenes kontroll er overflødig, er vårt inntrykk at informantene oppfattet kunnskapen blant de som driver eksterne kontroller som generelt god. Det ble likevel påpekt at kunnskapen varierte fra land til land i forbindelse med havnestatskontroll.

"Eksterne revisjoner går jo også på kunnskapen og integriteten til de som reviderer. Det ser vi jo på havnestatskontrollen rundt om i verden at de, en del av de, kanskje ser litt ut i fra deres egen kultur og egne motiv av forskjellige grunner" (D1).

En annen informant uttalte følgende: *"Fra klassen er det generelt et høyt nivå. Men hos havnestatene er det vekslende, noen er dyktige og noen har veldig liten kunnskap" (F1).* Det kan med dette se ut som at kunnskapen til de som gjennomfører eksterne kontroller har betydning for hvordan kontroll blir ansett av informantene.

5.2.3 F3: Eksterne kontrollers påvirkning på sikkerhetsstyring

Fartøy fra tørrbolk segmentet skal i likhet med offshore forsyningsfartøy utarbeide sikkerhetsstyringssystemer om bord i henhold til ISM-koden (IMO resolusjon A.741 18). Vi vil her presentere det empiriske materialet vedrørende hver enkelt fase av sikkerhetsstyringssystemet på tørrbolkfartøy.

Sikkerhetsmål

Ingen svar tilsa at overordnede sikkerhetsmål eller policy blir direkte påvirket eller berørt av eksterne kontroller. Spørsmålene som ble utformet i forbindelse med denne fasen kan ha vært av en for overordnet karakter og derfor ikke så relatert til informantenes arbeids område. Informantene kom heller med eksempler på hvordan ekstern kontroll påvirket prosedyrer og arbeidspraksisen om bord, men at disse var nært knyttet til den overordnede policyen eller sikkerhetsmålet. En informant belyste dette slik: *"Altså ekstern audits går jo egentlig inn i samtlige av de tre nivåene, det er alt i fra overordna til operatørnivå og prosedyrer" (F1).* Vi

har likevel ingen empiriske funn som sier hvordan ekstern kontroll direkte påvirker det overordnede nivået i sikkerhetsstyringssystemet.

Risikohåndtering og gjennomføring

Vi får i forbindelse med denne fasen av sikkerhetsstyringssystem bekreftet at tilstedeværelsen av eksterne kontrollen gjør at rederiene blir mer fokusert på å finne feil og mangler internt. En informant uttalte at *”Vi trenger de eksterne for å gjøre oss selv bedre” (D2)*. Vi fikk likevel ingen konkrete eksempler på at ekstern kontroll hadde bidratt til å identifisere potensielle farer som var blitt oversett internt. Ekstern kontroll ser i hovedsak ut til å bidra til å legge press på rederiene til å være i forkant av ekstern kontroll og med dette også søkende etter potensielle farer i driften. *”Det er ganske viktig med en slik skremsel, som kontrollene kan være” (G1)*. Selv om det åpenbart ligger et positivt bidrag i de eksterne kontrollene blir det av informantene også lagt vekt på at ekstern kontroll er tidskrevende arbeid, og kommer i tillegg til de operasjonene som ellers skal gjøres når fartøyene ligger i havn.

Informanter fra tørrbulk segmentet uttalte seg ulikt angående arbeidsmengden forbundet med ekstern kontroll. En informant belyser det på denne måten: *”En del arbeid forbundet med det er det nok. Men egentlig så skal du jo ha det på stell så det skal ikke gi så veldig mye ekstraarbeid” (G1)*. Noen informanter hevdet at det innebar en del ekstra arbeid i forkant og etterkant av disse kontrollene: *”Ja det skal jeg si deg det er, mye oppfølging og forberedelser. Vi forbereder oss godt og alle må være klare. Og så har vi de uanmeldte. Så vi må jo alltid være parat” (D2)*. En tredje informant uttalte at det var arbeidet i etterkant som var omfattende dersom det ble mange funn som måtte følges opp (F1).

Ekstern kontroll ble oppfattet som en belastning i forhold til tid. Informanten uttalte at tid brukt på kontroller kunne gå på bekostning av sikkerheten til andre operasjoner om bord. *”Revisjonene kommer som noe som stadig vil ta av skipets tid i havn” (F1)*. En annen uttalte at: *”Mye tid går bort i å tilfredsstille revisjoner” (D2)*. Det ble skilt mellom det enkelte informanter omtalte som faktisk sikkerhetsarbeid som vedlikehold og praktisk arbeid, og det som de opplevde som ren tilfredsstillelse av sjekklister. En informant uttalte at det er dagens krav til dokumentasjon som gjør at ting blir tidkrevende:

”Det spiser jo en del tid. Kanskje hadde vi bedre tid før til å drive rent vedlikehold, istedenfor å sjekke, men, det er jo viktig for sikkerheten å sjekke. Det er veldig viktig å

gjennomføre pålagte øvelser og alt det der. Men det er jo noe vi har gjort i alle år. Det er bare at nå skal det ned på papiret” (G1).

Noen informanter hevdet at arbeidsomfanget ved kontroller kunne gå utover hviletid. På den måten kunne kontroll virke mot sin hensikt ved å skape farlige situasjoner på grunn av trøtt mannskap:

”Det vi ser som et problem er jo at det går veldig mye tid vekk i å tilfredsstill havnestaten, flaggstat og Rightship når vi ligger kort tid i havn. Da skal vi losse, laste, vi skal ta bunkers og proviant og alt det der. Så kommer det noen om bord i tillegg og vil ha all oppmerksomhet. Så det er klart det blir sånne topper der det er et enormt press på de om bord. Jeg synes at vi har nådd et punkt nå, der vi snart ikke tåler mer altså, for at vi skal kunne få sove ut og være våken. Om man har vært våken hele dagen og ikke fått sove nok så er man ikke så skikket til å kjøre denne båten og da kan jo uhell skje. Så ja det er et veldig stort press på oss så jeg synes det er nok nå” (D2).

Det blir ikke gjort funn som tilsier at det var vesentlig forskjell på arbeidsomfanget til de ulike revisjonene. *”Det går på det samme, omtrent akkurat det samme, utenom at Rightship har en del tilleggskrav de har funnet på selv”(D2).* Vi ser at eksterne kontroller dermed generelt tar tid av mannskapet og at dette kan legge tidspress på andre arbeidsoppgaver som skal gjøres når et fartøy er i havn.

Internkontroll

Alle informantene uttalte at ekstern kontroll ble ansett som et proaktivt bidrag i forhold til at det økte viktigheten av internkontroll. En informant uttalte seg slik angående viktigheten av ekstern kontroll av sikkerhetsstyringssystem:

”Det er veldig viktig, det er hele grunnen til at vi er der vi er i dag. Da jeg begynte å seile for 25 år siden var det ingen som brydde seg, så uten det trykket som er nå fra IMO og da senere fra klasse og flagg så hadde vi ikke vært der vi er i dag. Jeg tror vi hadde vært veldig dårlig på dette her om vi skulle bare drevet selv-regulering, uten IMO og alle de der”(E1).

Selv om informantene uttrykket at det var nødvendig med eksterne kontroller mente de fleste at de var selvkritiske ved internkontroll av sikkerhetsstyringssystemet. Gjennomføring av selvkritiske internkontroll ble ansett som viktig for å håndtere ting internt framfor å la det bli oppdaget på eksterne kontroller. En informant uttalte seg slik om å være selvkritisk:

”Vi tar med oss det største forstørrelsesglasset vi finner og sier til de om bord at det er bedre at vi finner det internt enn at eksterne revisjoner må påpeke noe. Dermed

føler i alle fall jeg at vi er selvkritiske nok. Vi kan sikkert bli bedre, men det kan vi vel alle. Men vi slår ned på ganske små fille ting” (D2).

Flere informanter omtalte at det eksisterer ulike typer rederier og at de så kalte sub-standard rederi ikke så verdien av å være selvkritisk til Internkontroll. Informantene mente at de selv representerte et rederi som drev seriøst og dermed også var kritisk til internkontroll.

”Man må differensiere mellom seriøse rederier og de som er ut etter kortsiktig vinning, de seriøse er veldig kritiske. Vi er veldig kritiske, og det med tanke på at konsekvensene er så store hvis det ikke går bra. Rederiene har sett verdien av å tenke langsiktig, og ikke slik cowboy virksomheten som var for 20 år siden da jeg begynte å seile. Nå har kundene blitt mye mer selektive og kritiske” (E1).

Vi undersøkte om sikkerhet har innvirkning på rederiets status i bransjen for å se hvordan denne faktoren påvirket motivasjonen for gode resultater på ekstern kontroll. Informantene var samstemt om at sikkerhet hadde innvirkning på rederiets status og renommé i bransjen på bakgrunn av den fordelene det gir å ha et godt rykte om sikkerhet i flåten. En informant uttalte også at personlige relasjoner spiller inn: *”Alle kikker hverandre i kortene. Og det er negativt i det maritime miljøet å bli holdt igjen i havn. Vi er medlem av rederiforbundet og vi snakker jo med folk. Så folk får vite det og det er jo ikke kjekt. Det blir nesten personlig” (D2).* En informant fra et rederi uttalte at den kommersielle aktøren Rightship er en del av konkurranse grunnlaget. *”Det ser ut som Rightship blir brukt mer og mer, mye brukt til markedsføring. Blir brukt til å få aksept for last, så det gjeldet å ha gode resultater for å hevde seg blant de som leverer den lasten” (D1).* Selv om Rightship ikke er involvert i alle rederiene, blir likevel resultater fra andre kontroller, eksempelvis havnestatskontroll gjenstand for sammenlikning blant rederier i samme bransje.

I forhold til status og renommé i bransjen uttalte samtlige at det er konkurranse mellom rederi når det kommer til å gjøre det bra på eksterne kontroller. *”Ja det gjør vel litt det innad samme bransje, vi ser på de andre hva de gjør og de ser på oss hva vi gjør (D2)”* En informant uttalte at konkurranse på sikkerhet kan være positivt *”En konkurranse i forhold til kundene for å vise til en god sikkerhets historikk er jo bra, selvfølgelig. Du har også lavere forsikring ved en bra sikkerhets historikk” (E1).* I forhold til sub-standard rederi som er nevnt tidligere uttalte en informant at felles stander som ISM-koden gir likere konkurranse vilkår:

”Det med at man har en felles standard som for eksempel ISM- koden tror jeg er med på å dra alle i riktig retning. Før ISM hadde man ingen kontroll på disse tingene, alle hadde sitt eget mer eller mindre bra system. Nå er det like betingelser for alle, så uansett om man er profitt og verdi fokusert er det bra med et felles krav om system. Det er likere konkurranse vilkår”(D1).

For å oppnå likere konkurransevilkår vil det være viktig at alle rederiene etterlever og tolker ISM-koden på likt grunnlag. Dette for å opprettholde like konkurranseforhold mellom rederiene.

Oppfølging og utvikling

Ekstern kontroll ble av alle informantene fra tørrbulk segmentet ansett som viktige bidrag til utvikling av sikkerhetsstyringssystem om bord på fartøy. System for erfaringsoverføring mellom fartøy ble nevnt av samtlige informanter som et viktig ledd i denne prosessen. En av flere skildringer av slike system er denne:

”Vi har det som vi kaller for erfaringsoverføring, det benytter vi oss mye av. Finner noen en feil på ett skip så setter vi oss ned og ser hvor mange skip kan dette gjelde, gjelder det alle skip eller gjelder det bare de 10 første vi bygde. Så sender vi ut erfaringsoverføring da til de skipene det gjelder slik at de kan rette opp den eventuelle feilen som vi har funnet. Det er viktig”(D2).

Vi fikk inntrykk av at funn fra eksterne kontroller ble brukt til endring. En informant uttalte: *”Kommer det ting opp der som vi ser at det er lurt å ta med eller gjøre noe med, så er det et bidrag. Det er et bidrag som man veldig ofte tar hensyn til”(F1).* Samtidig har flere informanter tidligere uttalt at ikke alle eksterne kontroller bidrar med nyttig informasjon til systemet. Dette var spesielt tilfellet for havnestatskontroll, den samme informanten belyser dette ved denne uttalelsen: *”Ved inspeksjon får man en god diskusjon, de kommer med forslag og tips og er sånn sett med på å forbedre systemet. Og det er i hovedsak klassen. Havnestaten er ikke et slikt bidrag”(F1).*

Ifølge Hale (2003) skal utvikling og læring skje på de tre systemnivåene operatør, prosedyre og overordnet policy nivå. Ifølge informantene hadde ekstern kontroll betydning på tvers av alle tre nivåene. Vi fikk korte og enkle uttalelser om de tre fasene, noe som kan bety at informantene ikke ser denne tredelingen av systemet som åpenbar.

5.2.4 Oppsummering tørrbulk empiri.

Informantene fra tørrbulk segmentet opplevde næringen som selv-regulert, men med tilstedeværelsen av ekstern kontroll, og dermed ikke fullstendig selv-regulert. I henhold til Baldwin m.fl.(2012) kan tørrbulk sies å inneha rammebetingelsene til en selv-regulert næring. Forskningsspørsmål to omtaler hvilke eksterne kontroller som blir gjort om bord på tørrbulkfartøy. Av de statlige kontrollene blir flaggstatskontroll og havnestatskontroll trukket frem, samt kystvaktkontroll. Angående ikke-statlige kontroll uttalte informantene at klaseselskapene, Rightship og selvstendig kundekontroll eksisterer som ikke-statlige kontroll instanser. Det kan virke som at enkelte rederi har en klar involvering av ikke-statlige kontroller i form av Rightship, mens i andre rederi er ikke denne aktøren involvert. Ekstern kontroll påvirker alle fasene av et sikkerhetsstyringssystem. Likevel ser vi at ekstern kontroll har mest påvirkning på risikohåndtering, internkontroll og oppfølgingsfasen.

6.0 Drøfting

Vi vil i dette kapitlet drøfte det empiriske datamaterialet opp mot det teoretiske rammeverket for oppgaven. Drøftingen baseres på oppgavens tre forskningsspørsmål og teori som kan knyttes til hvert forskningsspørsmål. I empirikapitlet ble offshore forsyningsfartøy og tørrbulkfartøy omtalt separat. I dette kapitlet vil vi omtale begge segment i en sammenfattende drøfting, hvor det også blir gjort sammenlikning på tvers av segmentene.

6.1 F1: Hva er rammebetingelsene for selv-regulering i de ulike segmentene?

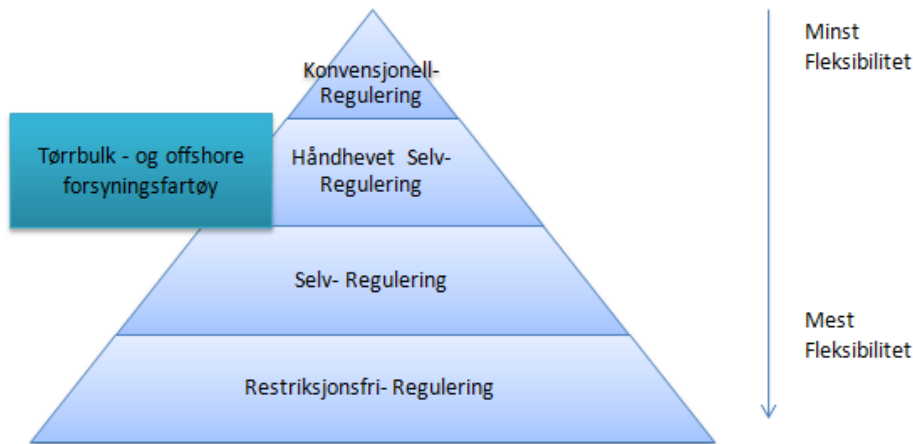
I det første forskningsspørsmålet vil vi drøfte de funn som er gjort med hensikt å plassere segmentene i en reguleringsteoretisk kontekst. Gjennom å bruke de seks rammebetingelsene for selv-regulering vil vi illustrere likheter og forskjeller mellom segmentenes rammebetingelser for selv-regulering.

6.1.1 Reguleringsteoretisk kontekst

Vi vil begynne med å sette ISM-koden inn i en reguleringsteoretisk kontekst gjennom det reguleringsteoretiske bidraget som ligger til grunn for oppgaven. Selv-regulering er når en gruppe eller et foretak tar ansvar for egen adferd, ved en håndhevet selv-regulering er staten mer involvert (Baldwin m.fl., 2010: 147-153). ISM-koden forteller ikke detaljert hvordan kravene skal etterleves, men legger opp til at rederiene selv tar ansvar for å utforme et godt sikkerhetsstyringssystem (Kristiansen, 2005). ISM-koden blir derfor omtalt som en selv-regulerende strategi (Bhattacharya, 2009) Helt og holdent selv-regulert er rederiene likevel ikke. En mer presis plassering av ISM-koden i en reguleringsteoretisk kontekst er derfor å anse ISM-koden som en håndhevet selv-regulerings strategi da ISM-koden er et pålagt krav som sjøfartsmyndighetene kontrollerer at blir fulgt. En informant fra tørrbolk segmentet omtalte selv-reguleringen i forbindelse med ISM-koden slik:

”For vår del så er det egentlig å sjekke selv at vi gjør det vi skal. Noe av selv-reguleringen er jo pålagt, for eksempel i ISM koden så har vi pålegg om at vi skal føre jevnligte internrevisjoner og inspeksjoner. Det er jo en selv-regulering men det er et ekstern pålagt krav at så skal gjøres” (F2).

For å illustrere hvor en håndhevet selv-regulerings strategi befinner seg i forhold til andre reguleringsstrategier har vi plassert oppgavens to segment inn i reguleringspyramiden i henhold til Baldwin m.fl. (2012:152).



Figur 6. Viser reguleringspyramiden etter Baldwin m.fl. (2012) med oppgavens to segment plassert inn under håndhevet selv-regulering.

Flexibilitet blir trukket frem som en av fordel med selv-regulerte regimer (Baldwin m.fl., 2012). Flexibilitet er også et viktig element i ISM-koden (Christophersen, 2009). At dette var en positiv side ved selv-regulering var noe samtlige informanter kunne bekrefte i forbindelse med ISM-koden. Dette begrunnes med at fleksibilitet gir rederiene mulighet å tilpasse sikkerhetsstyringssystemene til egen drift. Vårt datamateriale inneholder likevel eksempler fra begge segmentene på at fleksibilitet og lite deterministiske krav kan føre til at det i enkelte sammenhenger blir vanskeligere å forholde seg til koden. Problemet synes å ligge i at fleksibilitet åpner for tolkning både hos rederiet, og de som skal kontrollere fartøyene. En informant (E1) fortalte at ulike havnestater har ulike tolkninger av regelverket. Problemet ser ut til å være mest aktuelt for tørrbulk segmentet da det ut fra vårt datamateriale ser ut til at det oftere blir gjennomført havnestatskontroller på disse fartøyene, i forhold til offshore forsyningsfartøy. En informant fra offshore næringen så liknende problematikk med lite detaljerte krav når det kom til å avgjøre hva som faktisk er godt nok, eller det informanten omtalte som kritikalitet (B2).

Innenfor en håndhevet selv-regulert strategi blir retningslinjer for drift utformet av andre enn bedriften selv. Samarbeid mellom rederiene og de som legger retningslinjer for drift er derfor viktig (Baldwin m.fl., 2012). ISM-koden er utarbeidet av IMO, men blir håndhevet av flaggstaten (Falkanger og Bull, 2010). I så måte kan vi si at staten legger retningslinjene for hvordan rederiene skal utforme og drifte sikkerhetsstyringssystemene om bord. Datamaterialet tilsier at rederiene anser samarbeidet med flaggstat som godt. Det samme

gjelder også classeselskapene som kan gjennomføre kontroll på vegne av flaggstatene. Classeselskapenes relasjon til rederiene blir omtalt som et samarbeidsbasert forhold, med mål om at fartøyene skal holde en godkjent sikkerhetsmessig standard.

6.1.2 Rammebetingelser for selv-regulering

Baldwin m.fl. (2012:145) gir flere grunnleggende rammebetingelser som selv-regulerte næringer bør inneholde for å være selv-regulering. Vi vil i det neste presentere disse i tabell 4 hvor rammebetingelsene blir presentert og sammenliknet på tvers av segmentene.

Tabell 4. Rammebetingelser for selv-regulering i henhold til Baldwin m.fl. (2012) forbundet med offshore forsyningsfartøy og tørrbulfartøy.

Rammebetingelser for selv-regulering i henhold til Baldwin m.fl. (2012)	Offshore forsyningsfartøy	Tørrbulfartøy.	Sammenlikning
a) Sterk ekstern involvering i design og drift av næringen	Statlig involvering gjennom ekstern kontroll, samt vesentlig kundebasert kontroll.	I hovedsak ekstern involvering gjennom statlig kontroll, liten grad av kundekontroll (en del variasjon i datamaterialet).	Ulikt
b) Klar politikk på hvordan næringen skal drives, publisert i koder	Den er tydelig formulert, men det er opp til hver enkelt å tilpasse innholdet.	Fleksibel til å tilpasse systemer, kunne vært mer detaljert på enkelte punkt.	Likt
c) Adskilt dagligdrift og kontrollenhet innad i næringen	Egne personer i rederiet som gjennomfører internkontroll.	Egne personer i rederiet som gjennomfører internkontroll.	Likt
d) Tilstrekkelige sanksjoner for brudd på koden	Sanksjoner forbundet med statlig kontroll. Noen viste også til økonomiske konsekvenser forbundet med kundekontroll.	Tilstrekkelig, men kunne også vært strengere på noen punkter. Kommersielle kontroller kan gi økonomiske konsekvenser.	Ulikt
e) Vedlikeholde og oppdatere næringen	Systemer for erfaringsoverføring mellom fartøy.	Systemer for erfaringsoverføring mellom fartøy.	Likt
f) Årlig rapportering.	Det blir gjort årlige revisjoner internt	Det blir gjort årlige revisjoner internt	Likt

Det utpeker seg noen forskjeller mellom de to segmentene, men begge segmentene kan likevel sies å inneha de seks komponentene for selv-regulering ifølge Baldwin m.fl.(2012:145). På noen punkter ser vi forskjell på hvordan de to segmentene oppfyller rammebetingelsene for selv-regulering. Den første forskjellen er i forbindelse med punkt a, *sterk ekstern involvering i design og drift av næringen*. Ser vi dette punktet i sammenheng med design og drift av fartøyenes sikkerhetsstyringssystem eksisterer det forskjeller når det kommer til ekstern involvering hos de to segmentene. Begge segmentene har en grunnleggende ekstern involvering i form av flaggstat, havnestat og classeselskap. Forskjellen går på vesentlig større kundeinvolveringen på offshore forsyningsfartøy i forhold til tørrbulfartøy. Denne involveringen handler hovedsakelig om kontroll fra de kommersielle aktørene OVID og CMID, som vil bli omtalt videre i neste kapittel. Vi ser at offshore forsyningsfartøy har en sterkere involvering av eksterne i forhold til tørrbulfartøy. Vi fikk likevel inntrykk av at kunde involveringen var i økende grad på vei inn i tørrbulk segmentet også.

Et annet punkt hvor det kan være interessant å peke på forskjeller er punkt d i tabellen, i forhold til informantenes omtale av sanksjoner. En forskjell er hvilke sanksjoner som blir omtalt. Informantene fra tørrbulk segmentet fortalte mer inngående om sanksjonsmuligheter forbundet med havnestatskontroller og den potensielle faren for å bli holdt tilbake i havn. Dette ble ikke omtalt i like stor grad av informanter fra offshore forsyningsfartøy, de la mer vekt på konsekvenser ved kommersielle kontroller. Ut i fra vårt datamateriale kan det se ut til at tørrbulfartøy oftere blir utsatt for havnestatskontroll, og er dermed også er mer kjent med de sanksjonene som kan foreligge ved mangler forbundet med denne typen kontroll. En annen forskjell er at to av informantene fra offshore forsyningsnæringen også uttalte at det på noen punkter kunne vært strengere sanksjoner og konsekvenser av eksterne kontroller (A3, B2), noe som ikke ble uttalt av informantene fra tørrbulk segmentet. Bakgrunnen for denne forskjellen kan ligge i at de forskjellige segmentene har ulik involvering fra de ulike kontrollaktørene. Hvorvidt sanksjoner forbundet med mangler i forhold til ISM-koden er tilstrekkelige er vi likevel ikke i stand til å si noe om på grunnlag av dataene som er innhentet i denne oppgaven.

6.1.3 Oppsummering.

ISM-koden blir regulert gjennom håndhevet selv-regulert strategi. Et viktig element for denne reguleringsformen er at det blir lagt opp til fleksibilitet, slik at rederiene selv kan utforme

sikkerhetsstyringssystem som er tilpasset den spesifikke driften. Det viser seg at fleksibilitet også kan medføre utfordringer da tolkning av koden også blir gjort av de som utfører kontroll. I tabell 4. ble rammebetingelser for selv-regulering presentert og sammenliknet på tvers av segmentene. Begge segmentene kan sies og inne ha alle rammebetingelsene for en selv-regulert næring. Informantene fra de to segmentene svarte likevel ulikt vedrørende punkt a og d i tabellen, i forhold til ekstern involvering og sanksjoner.

6.2 F2: Hvilke eksterne aktører gjennomfører kontroll av sikkerhet om bord på fartøy?

I forbindelse med forskningsspørsmål to, ble det i oppgavens empiri kapittel gjort rede for ulike sikkerhetsrelaterte kontroller de to segmentene er underlagt. Studier av selv-regulerte bransjer viser at kontroll, og sanksjoner forbundet med kontroll er avgjørende dersom selv-regulerte bransjer skal fungere (King og Lenox, 2000). Vi vil i denne delen belyse betydningen av de ulike kontrollene i forhold til sikkerhetsmessig vinning og hvordan disse kan ses som et ledd i de to segmentenes tilnærming til selv-regulering.

6.2.1 Statlig kontroll

Det som på mange måter skiller en rent selv-regulert reguleringsstrategi fra håndhevet selv-regulering er aktiv tilstedeværelse av statlige retningslinjer og kontroll (Baldwin m.fl., 2012). Gjennom den statlige kontrollen som blir gjort om bord på tørrbulfartøy og offshore forsyningsfartøy sørger staten for å være aktivt involvert i næringen. En aktiv statlig involvering innebærer i denne sammenhengen blant annet at flaggstaten fører kontroll med at rederiene utarbeider og vedlikeholder sine sikkerhetsstyringssystemer i henhold til ISM-koden. Flaggstaten fungerer med dette som en pådriver for at rederi skal drive selv-regulering i henhold til ISM-koden (Gilad, 2012). Informantene fra begge segmentene så den eksterne kontrollen gjort av flaggstaten, eller i noen tilfeller av klasseselskapet på vegne av flaggstaten som viktig. Informantene fra begge segmentene positiv til tilstedeværelse av ekstern kontroll om bord på fartøyene, og mente det var en nødvendighet. Det viser seg likevel at det går et skille mellom betydningen av flaggstatskontroll og havnestatskontroll. Begge disse er statlige kontroller, og kan derfor sees som et ledd i statens involvering i forbindelse med håndhevet selv-regulering. Det viste seg at havnestatskontrollen ikke anses som et like positivt bidrag som flaggstatskontrollen. På dette punktet fraviker svar fra informantene som representerer tørrbulk segmentet med informanter fra offshore forsyningsnæringen. Informantene fra

tørrbulk segmentet hadde flere ting å utsette på måten havnestatskontroll ble gjennomført. Et av dem var problemer med at ulike havnestater har ulike tolkninger av regelverket og derfor blir mangler påpekt i en havn mens i en annen havn blir ikke samme mangel påpekt (E1). Informantene fra offshore forsyningsfartøy omtalte ikke noe problem vedrørende havnestatskontroll. Bakgrunn for denne forskjellen kan være at segmentene har ulike driftsmønstre, noe som igjen kan ha innvirkning på hvordan de forholder seg til kontroll. Dette kan være en forklaring på informantenes ulike holdning til de ulike kontrollene.

Med en håndhevet selv-regulert strategi som ISM-koden representerer, stilles det også krav til staten som skal håndheve regelverket. Den som skal håndheve et regelverk for en næring må ha god og oppdatert kunnskap om næringen som skal reguleres (Gilad, 2010). Misnøye vedrørende havnestatskontroll kan i denne forbindelse forklares ved at den enkelte stat ikke har stilt strenge nok krav til seg selv i forhold til oppdatering av egne systemer. Dette fører videre til at den enkelte havnestatskontroll oppleves forskjellig fra stat til stat. En informant fra tørrbulk segmentet uttalte seg slik vedrørende denne problematikken: *”Havnestatskontrollene er veldig uforutsigbar da en mangel et sted ikke blir påpekt et annet sted. Så du kan ikke oppgradere skipene etter alle de manglene som kommer inn”*(G1). Jacobsen og Thorsvik (2007: 319) definerer organisatorisk læring som en prosess hvor *”Mennesker og organisasjoner tilegner seg ny kunnskap, og endrer sin atferd på grunnlag av denne kunnskapen”*. Det kan tenkes at manglende læring og oppdatering fra staten også kan være et hinder for organisatorisk læring hos rederiene. Dette da de får lite konsise tilbakemeldinger angående statusen til sikkerhetsstyringssystem på fartøy, og dermed ikke ser nytten av denne informasjonen. Dette kan igjen føre til at det ikke skjer endring av adferd som følge av resultatene fra havnestatskontroll. For offshoreforsyningsfartøy ser det ikke ut til at denne typen problematikk rundt havnestatskontroll er like relevant.

6.2.2 Ikke-statlig kontroll

Vi har nå drøftet de statlige sikkerhetsrelaterte kontrollene som blir gjort om bord på offshore forsynings- og tørrbulkfartøy. Det blir også gjennomført kontroller fra ikke-statlige aktører om bord på fartøy. Den ikke-statlige kontrollen foruten classeselskapene, kan ikke sies å være en del av en håndhevede selv-regulerings strategi. De ikke-statlige kontrollene kan sees i lys av teori om smart-regulering. Smart-regulering spiller på den innflytelsen store selskaper har på sine underleverandører (Gunningham m.fl., 1999).

I empiren ble det presentert ulike funn vedrørende kundekontroll som blir gjennomført om bord på offshore forsyningsfartøy. Vi så at de store kommersielle aktørene OVID og CMID gjennomfører kontroll på fartøy. Det kom også frem at operatørselskapene i enkelte tilfeller gjennomførte kampanjerevisjoner om bord på fartøy. På bakgrunn av dette kan vi si at kunden har en betydelig kontrollfunksjon over offshore forsyningsnæringen, en rolle som vi ikke kunne identifisere i like stor grad hos tørrbulk segmentet. Vårt datamateriale viste at ett av de fire undersøkte bulkrederiene hadde en klar involvering av Rightship. På offshore forsyningsfartøy hadde alle rederiene en klar involvering av OVID og CMID. Vi har på bakgrunn av dette fått inntrykk av at Rightship ikke har en like etablert kontrollfunksjon innen tørrbulk segmentet, som OVID og CMID er i offshore forsyningsnæringen. Likevel er den kommersielle aktøren Rightship som på mange måter tilsvarer OVID eller CMID i økende grad på vei inn i tørrbulk segmentet.

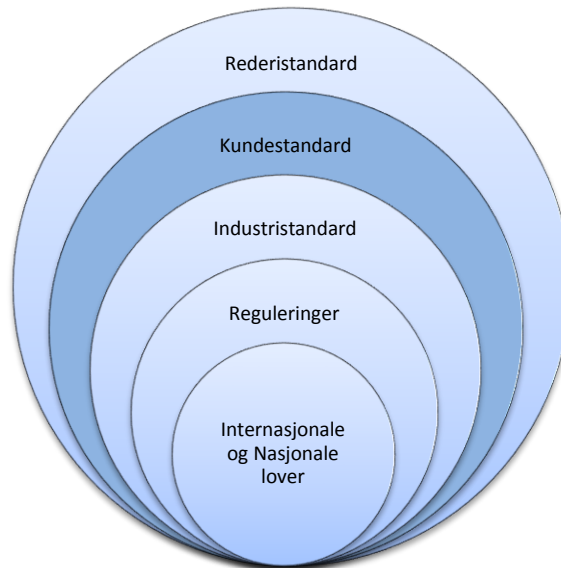
Det er ikke innenfor denne oppgavens rammer å gi en fullstendig årsaksforklaring til det mer omfattende kundeengasjementet om bord på offshore forsyningsfartøy fremfor tørrbulkfartøy. Men i lys av teori om smart-regulering er statens rolle å bidra til å stimulere til denne typen kundekontroll (Gunningham m.fl., 1999). Gjennom rammeforskriften for petroleumsnæringen og dens påseplikt (Rammeforskriften, 2010), som ble presentert i oppgavens bakgrunn og kontekst kapittel, har staten i norsk sammenheng lagt til rette for denne typen regulering. Dette kan derfor bidra til å forklare operatørselskapenes kundekontroll om bord på offshore forsyningsfartøy. En informant fra offshore forsyningsnæringen forteller dette om operatørselskapenes kontroll:

Operatørselskapene er pålagt fra petroleumsmyndighetene strenge krav om at de skal ha kontroll med sine leverandører, og OVID er en type leverandørkontroll av hvert enkelt fartøy. At du har ISM sertifikat er en indikasjon på at du har et system, men for operatørselskapene nytter det ikke å si at du er ISM-sertifisert, det har alle fartøy. Så da kjører de en OVID. Da får de et litt mer detaljert bilde av hvert enkelt fartøy”(B1).

Vi har ikke funnet tilsvarende statlig stimulering som rammeforskriften der kunder skal stille krav angående sikkerheten om bord på tørrbulkfartøy. Dette kan dermed være en del av forklaringen på hvorfor Rightship ikke har en bredere involvering innen tørrbulk segmentet.

Ut fra uttalelsene til informant B1 presentert i avsnittet over ser vi at den grunnleggende ISM-sertifiseringen ikke er god nok dokumentasjon for operatørselskapene. Kravene som blir satt av større bedrifter kan settes strengere enn hva som gjelder for eksempelvis nasjonale

regelverket (Gunningham m.fl., 1999). På grunn av kommersielt press og konkurranse vil likevel rederiene etterleve krav fra kunden. Vi kan illustrere dette med hierarki modellen (figur 7) av lover og standarder første gang presentert i oppgavens bakgrunn og kontekst kapittel.



Figur 7. Modellen viser hierarkiet av lover og standarder i den maritime næringen. Kundestandard er markert i det mørke feltet. De to segmentene har ulik involvering av kundestandard noe som gir følger for rederistandard.

Offshore forsyningsnæringen har flere kundekontroller å forholde seg til enn tørrbulk segmentet. Denne kundeinvolveringen er hovedsakelig OVID og CMID. Ulik kundestandard kan påvirke rederistandard. Dette forholdet skal vi se videre på i forskningsspørsmål tre.

6.2.3 Sanksjoner forbundet med kontroll

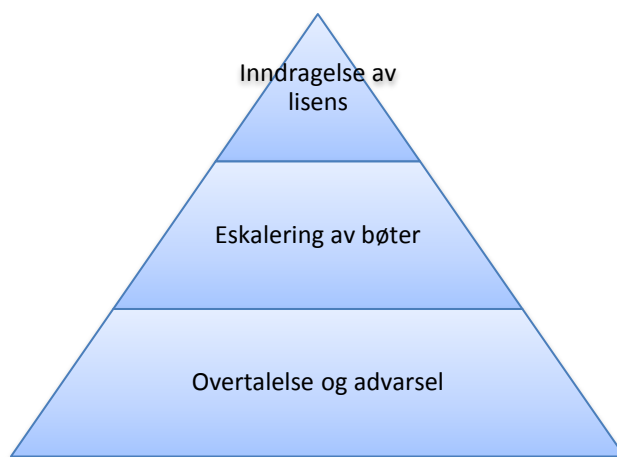
Vi har nå omtalt de ulike formene for sikkerhetsrelatert kontroll oppgavens to segment er underlagt. Studier av selv-regulerte bransjer viser at kontroll, og sanksjoner forbundet med kontroll er avgjørende for om selv-regulerte bransjer skal fungere (King og Lenox, 2000). Med andre ord om det foreligger reelle trusler forbundet med å ikke etterleve gitte krav.

Det foreligger potensielt sanksjoner og konsekvenser forbundet med både statlige og ikke-statlig kontroll. I første omgang kan vi dele disse inn etter kommersielt baserte reaksjoner eller sanksjoner av formell karakter som tvangsmulkt og inndragelse av sertifikat (Falkanger og Bull, 2010). Sistnevnte vil typisk være mangler forbundet med flaggstatskontroll eller havnestatskontroll.

Felles for begge segmentene er at mangler forbundet med både kommersielle ikke-statlige og statlige kontroller kan føre til økonomiske tap. Dette som følge av at rederi enten mister eller ikke får en kontrakt, noe som typisk vil være en kommersiell trussel. At et fartøy blir holdt tilbake eller får inndratt sertifikat vil også bety at fartøyene ikke kan tilfredsstille kunden og dermed taper inntekter. Vi kan derfor si at sanksjoner forbundet med både kommersiell og statlig kontroll har betydning for rederienes forhold til kunden, og at frykt for å miste en kunde eller muligheten til å ta om bord en last er pådriver til å følge opp sikkerhetsstyringssystemer. I så måte kan vi si at sanksjoner og konsekvenser forbundet med både statlige og ikke-statlige kontroll er kommersielt drevet.

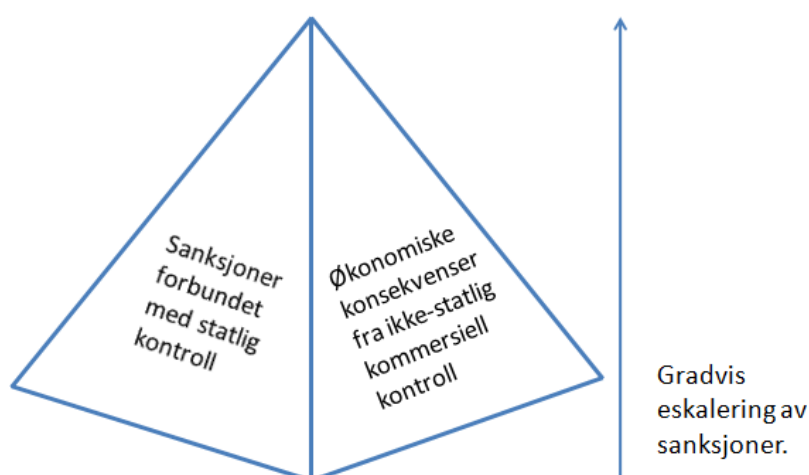
Datamaterialet har også vist at funn fra ekstern kontroll kan påvirke rederienes status og renommé i bransjen. Resultater fra både statlige og ikke-statlige kontroll blir offentliggjort gjennom ulike kanaler. Synlig offentlig konkurranse har vi avdekket som en av de viktigste truslene forbundet med ikke statlige kontroller. Vår undersøkelse viste at det eksisterer konkurranse mellom rederiene når det kommer til å prestere godt på ekstern kontroll. Dette var tilfellet for begge segmentene. Innenfor offshore forsyningsnæring ser denne konkurransen likevel ut til å være mer innlysende på grunn av den mer omfattende kundekontrollen som blir gjennomført om bord på offshore forsyningsfartøy. Informantene fra offshore forsyningsfartøy kunne fortelle at sikkerhet er et viktig kriterium i forhold til kontraktsinngåelse. En informant ordlegger seg slik: *”Ja konkurranse det er jo klart. Vi blir jo målt opp og ned i mente av alle kundene våre, så når vi byr på jobber så er sikkerhet en stor del av konkurranse biten”*(A3). Konkurranse forbudet med kundekontroll fra Rightship ser ikke ut til å være en like stor del av konkurranse aspektet innen tørrbukk segmentet. Når det er sagt ser det likevel ut til at resultater fra eksempelvis havnestatskontroll påvirker rederienes renommé i næringen da resultater fra kontroll blir publisert på offentlige databaser.

Uformell kontroll kan ifølge Baldwin m.fl. (2012: 260) tilføre en ekstra dimensjon ved Braithwaite’s håndhevelsespyramide (figur 8) som også er omtalt i oppgavens teori kapittel. Denne tradisjonelle modellen viser en forenklet fremstilling av sanksjons eskalering som kan forekomme i forbindelse med statlig kontroll.



Figur 8. Viser en forenklet fremstilling av Braithwaite's håndhevelsespyramide.

Vi ser at det eksisterer en utvidet dimensjon av håndhevelsespyramiden innenfor begge segmentene. En utvidet håndhevelsespyramide er illustrert i figur 9. For offshore forsyningsfartøy utgjør OVID, CMID og kampanjerevisjoner denne utvidete dimensjonen. På



samme måte utgjør Rightship og annen kunderelatert kontroll denne dimensjonen for tørrbulkfartøy.

Figur 9. Forenklet modell basert på en utvidelse av Braithwaite's håndhevelsespyramide. Modellen illustrerer den ekstra sanksjons eller reaksjons mulighet som blir påført rederier gjennom kundebasert kontroll.

Datamaterialet viste at det eksisterer mer omfattende kunde kontroll forbundet med offshore forsyningsfartøy, i forhold til tørrbulkfartøy. Dette medfører at det foreligger et større eksternt press på rederier med offshore forsyningsfartøy til å etterleve de kravene som både staten setter i forhold til etterlevelse av ISM-koden og de utvidede kravene som blir stilt av kundene. Tørrbulk næringen kan ikke sies å være underlagt like stort press fra den utvidede siden av Braithwaite's håndhevelsespyramide (figur 9).

De organiserte formene for kundefasert kontroll, og den tilhørende trusselen som OVID, CMID og Rightship representerer, kan sies å være en del av næringenes egen utvikling mot en selv-regulering. Siden det eksisterer vesentlig forskjell i hvor etablert disse kontrollene er innenfor hvert segment, kan vi si at offshore forsyningsnæringen har en bedre forutsetning for vellykket selv-regulering med mindre involvering av statlig kontroll. Dette da det foreligger et større press fra bransjen til at rederiene må fokusere på sikkerhetsstyringssystemene på sine fartøy.

6.2.4 Overlappende kontroll og motstridene mål

Det viser seg at begge segmentene er underlagt flere kontroller som overlapper hverandre når det kommer til å etterse rederienes etterlevelse av ISM-koden. Det ble derfor uttrykt av alle informantene fra offshore forsyningsfartøy samt et tørrbulk rederi (D), at den omfattende kundekontrollen følte overflødig slik den gjøres i dag, og dermed ga liten sikkerhetsmessig gevinst. OVID var eksempelvis tiltenkt å overta for CMID men funn fra undersøkelsen viste at disse revisjonene nå opptrådte parallelt. Perrow (1999) hevder at for mange lag av sikkerhetstiltak kan påvirke sikkerhet i negativ retning selv om den har til hensikt å øke den. Et inntrykk vi fikk var at ikke statlig kontroll burde vært samkjørt bedre, slik at færre kontroller kunne krevd mindre tid men vært like nyttige. En informant fra offshore forsyningsnæring argumenterte slik: *"En OVID i året er supert, 3 eller flere blir for mange, og det er ikke det at jeg vil gjemme noe bort, men ha mer tid sammen med juniorene"*(B2). Rasmussen (1997) hevder at menneskelige aktivitet er preget av kontinuerlig motstridende mål. Overlappende og hyppig kundekontroll ser ut til å være et resultat av nettopp dette. Foruten å sørge for at sikkerheten om bord er i overensstemmelse med den standarden som kunden har satt, opplyser flere informanter (A2, B2, D1) at kunderelatert kontroll har blitt en egen bransje. Økonomisk vinning er derfor et aspekt ved gjennomføringen av denne typen eksterne kontroller. En informant fra offshore forsyningsnæringen setter det på spissen ved denne uttalelsen: *"Noen eksterne produserer rett og slett funn på de aktuelle revisjonsfokusene, de må rett og slett mele sin egen kake. Det kan virke som timebetaling som konsulent står høyere enn sikkerhetsfokus"*(A1). Gunningham, og Rees (1997) mener at utgangspunkt for å forstå opphavet til eksternt press er å erkjenne at det ofte er en forskjell mellom bransjens egeninteresse og det offentlige.

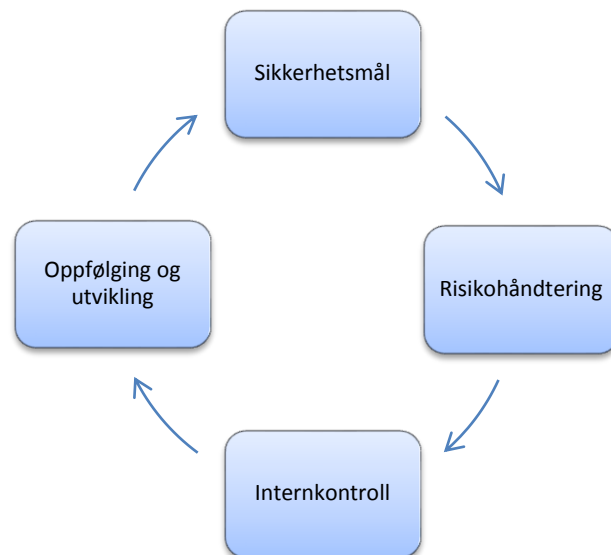
6.2.5 Oppsummering

I drøftingen av forskningsspørsmål to ser vi at statlig og ikke-statlig kontroll kan ses i lys av to ulike tilnærminger til selv-regulering. Håndhevet selv-regulering kan sees i sammenheng

med den statlige kontrollen som flaggstat, havnestat og i enkelte tilfeller klasseselskapene gjør. Den ikke-statlige kontrollen som blir gjort av kunden eller organisasjoner som gjennomfører kontroll på vegne at kunden kan ses i sammenheng med smart-regulering. Dette er når næringen selv er en viktig kontrollaktør, som vi ser særlig er tilfellet i forbindelse med offshore forsyningsfartøy. Den ikke-statlige kontrollen tilfører derfor en ekstra dimensjon ved Braithwaite's håndhevelsespyramide som vist i figur 9. Dårlige resultater på eksterne kontroller kan være forbundet med store økonomiske tap for rederiene. Dette kan være som følge av at et fartøy blir holdt tilbake i havn, eller at kunde ikke finner et fartøy tilfredsstillende. Det er likevel vanskelig å si noe om hvor reell disse potensielle konsekvensene er. Informantenes uttalelser angående de ulike eksterne kontrollene tilsier at det eksisterer rom til forbedring og endring av praksis når det kommer til gjennomføring av ekstern kontroll. Her kan særlig den tilsynelatende for hyppige kundekontrollen på offshore forsyningsfartøy nevnes.

6.3 F3: Hvordan påvirker ekstern kontroll fartøyenes sikkerhetsstyringssystem.

I dette forskningsspørsmålet vil vi belyse hvordan fartøys sikkerhetsstyringssystem blir påvirket av den eksterne kontrollen som nå er omtalt. I henhold til ISM-koden skal rederi utarbeide sikkerhetsstyringssystemer om bord på sine fartøy (IMO Resolusjon A.714 18, 2000). Aven m.fl. (2004) definerer sikkerhetsstyring som en systematisk aktivitet for å oppnå, samt opprettholde, et sikkerhetsnivå i overensstemmelse med de mål og krav en organisasjon har satt. Vår modell for sikkerhetsstyring (figur 10) fokuserer på de fire fasene sikkerhetsmål, risikohåndtering, internkontroll og oppfølging. Kontinuitet er representert i modellen med pilene mellom fasene. Kontinuitet vil bli drøftet som et eget punkt etter modellens fire faser. Vi vil ta utgangspunkt i disse fem komponentene for å svare på forskningsspørsmål tre. Gjennom empirien har vi fått inntrykk av at enkelte deler av systemet er mer direkte utsatt for påvirkning av eksterne kontroller. Drøftingen vil derfor dekke enkelte faser av systemet bredere. Når det er sagt kan også denne ulike påvirkningen være et resultat av vår analytiske tilnærming hvor det største fokuset har vært på internkontroll, samt fasene for gjennomføring og oppfølging.



Figur 10. Illustrerer fire faser i et sikkerhetsstyringssystem (Stolzer 2008; Deming 1994).

6.3.1 Planlegging - Sikkerhetsmål

I det følgende vil vi drøfte hvordan ekstern kontroll kan påvirke den første fasen i sikkerhetsstyringssystemet. I denne fasen skal det blant annet fastsettes sikkerhetsmål og planer for hvordan disse skal oppnås (Stolzer m.fl., 2008). Denne fasen har blitt viet minst oppmerksomhet i denne oppgaven, men vi vil likevel drøfte noen funn i forhold til denne fasen i sikkerhetsstyringssystemet.

I henhold til ISM-koden skal rederiene fastsette sikkerhetsmål eller policy for sikkerhet og beskyttelse av miljø (IMO Resolusjon A.741 18, 2000). Vi har ikke gjort funn som tilsier at denne overordnede policyen blir direkte påvirket som følge av ekstern kontroll. Informantene fra begge segmentene hevdet at sikkerhetsstyringssystemets tre nivå; policy, prosedyre og operatør (Hale, 2003) var nært knyttet og at eksterne kontroller påvirket alle nivåene. Likevel fikk vi ingen eksempler på at policyen ble endret som følge av ekstern kontroll. En informant hevdet at ekstern kontroll egentlig hadde mest å si for operatør og prosedyrenivået (B2). Dette kan forklares med det forskjellige tidsperspektivet til de forskjellige nivåene. Dette da det ifølge Hale (2003) kan ta bare minutter å endre operasjoner på operatørnivå mens det kan ta opptil flere år å utvikle gode policies. Vi oppfatter at policies er godt etablert i rederiene og lite gjenstand for endring. Oppgavens to segmenter er underlagt ulik ekstern kontroll, men vi har ikke fått opplysninger som tilsier at dette har betydning for den overordnede policyen i sikkerhetsstyringssystemet.

6.3.2 Gjennomføring og risikohåndtering

I denne fasen skjer blant annet risikoidentifisering, etablering av prosedyrer samt gjennomføring av operasjoner som er involvert i systemet (Stolzer m.fl., 2008). Vi ser at ekstern kontroll kan bidra både positivt og negativt i forhold til denne fasen. Vi vil først omtale det som vi anser som positive bidrag fra eksterne kontroll, før vi deretter omtaler hvordan ekstern kontroll kan gi negativt utfall på sikkerhetsstyringssystemet.

Ifølge Stolzer m.fl. (2008) krever risikohåndtering god forståelse av de prosessene som er involvert for at en organisasjon skal nå sine mål. Noe som inkluderer en forståelse av sammenhengen mellom organisatoriske, menneskelige og teknologiske faktorer i organisasjonen (Stolzer m.fl., 2008). En utfordring som ble påpekt av flere informanter var at det var lett å se seg blind på eget system (A3,B2,D2). Eksterne kontroll kan i denne sammenhengen bidra til større systemforståelse. Bakgrunnen for dette er at utenforstående parter kan stille kritiske spørsmål og være granskende til ting som ellers er en selvfølge og ikke åpenbar for de om bord eller andre ansatte i rederiet. Dette ser ut til å være tilfellet innenfor begge segmentene, men at det er forskjell mellom de ulike eksterne kontrollene hvor vidt de bidrar til systemforståelse. Kunnskapen og motivasjonen til de som gjennomfører ekstern kontroll ser i denne sammenhengen ut til å være avgjørende for om kontroll bidrar til systemforståelse. Kunnskap om systemet ligger til grunn for den videre risikoidentifiseringen og risikohåndteringen som gjøres. Eksterne kontroll kan bidra til økt systemforståelse og dermed øke forutsetningene for å identifisere og kontrollere risikoer forbundet med driften av fartøy.

Risikohåndteringsfasen innebærer gjennomføring og bruk av de prosedyrene som blir utarbeidet på bakgrunn av den etablerte systemforståelsen og risikoidentifikasjon (Stolzer m.fl., 2008). Her ser vi at ekstern kontroll kan ha negativ innvirkning på systemet. Ekstern kontroll blir av informanter fra begge segmentene omtalt som omfattende arbeid som krever tid fra både mannskapet om bord og personell på land (D2,A2). Flere informanter (A1, A2, B1, C1, D2), fra hovedsakelig offshore forsyningsnæringen uttalte at kontrollmengden har nådd et metningspunkt. Den operasjonelle delen av gjennomføringsfasen blir påvirket ved at kontroll spiser av tid som skal brukes til å gjennomføre planlagte prosedyrer, ved for eksempel en lasteoperasjon. En uttalelse som belyser dette er denne:

”Det er jo ikke slik at man er mot inspeksjoner, men det er en belastning i forhold til arbeidstid, det kommer jo på toppen av det andre som du også skal gjøre. Og når jeg

som senior sitter med en OVID eller annen revisjon om bord, så flyr dekkslast, og juniorene må holde på med det som faktisk er farlig. Mens jeg sitter å prater sikkerhet” (B2).

Informanter fra offshore forsyningsnæringen uttrykte frustrasjon over belastningen på mannskap i forhold til tid som burde vært brukt for å gjøre det de karakteriserte som ”faktisk sikkerhetsarbeid” framfor å tilfredsstille sjekklister. Gilad (2010) presiserer at regulators rolle omfatter mer enn passivt overblikk over papirsystemer, dette ser ofte ut til å være tilfellet, og dermed tar eksterne kontroll lang tid. Et spesifikt problem var at gjennomføring av eksterne kontroller gikk utover hviletidsbestemmelser. En informant uttalte det slik: *”Belastningen ligger ikke i at vi må vise fram systemet, men det settes ikke av tid eller ressurser til å gjøre det” (A2).* Det samme problemet ble uttrykt av en informant fra ett tørrbulk rederi som hadde klar involvering av Rightship (D1). Samtidig ble det av flere informanter fra tørrbulk segmentet også påpekt at havnestatskontroll fører til at arbeidspresset blir stort når fartøyene ligger til land. Dette da det foruten lasting, lossing og bunkring også må stilles mannskap til disposisjon til de som kommer om bord for å gjennomføre en havnestatskontroll (D2). En informant fra tørrbulk segmentet utalte seg slik angående sikkerhetsstyringssystemet: *”Vi er ved et punkt nå slik som vi driver i dag, der vi er redd for at vi har lagd et rapporteringsregime mer enn sikkerhetsregime. Det er blitt mye viktigere å dokumentere det som er gjort enn og faktisk gjøre det” (E1).* Perrow (1999) hevder at for mange lag av sikkerhetstiltak heller øker systemenes sårbarhet og dermed påvirker sikkerhet i negativ retning selv om det har til hensikt å øke den.

En felles oppfattelse fra begge segmentene er at eksterne kontroller tar av mannskapets tid. For å takle det store presset fra eksterne revisjon må rederiene sette av ressurser, slik at den tiden som går med til eksterne kontroll ikke går på bekostning av daglig drift. Ifølge Rasmussen (1997) vil mennesker prøve å tilpasse seg press, og handle ut i fra hva som er best i situasjonen. Dette innebærer å holde arbeidsmengde på et komfortabelt nivå, noe som ofte innebærer og nedprioritere sikkerhetstiltak. Da eksterne kontroll påfører mannskap ytterligere arbeidspress kan dette i henhold til Rasmussen (1997) føre til at sikkerhet blir nedprioritert.

6.3.3 Internkontroll

Revideringsfasen tilsvarer rederienes pålagte internkontroll i henhold til ISM-koden (IMO Resolusjon A. 741 18, 2000). Internkontroll har som hensikt å etterse at rederiers

sikkerhetsmål blir nådd (Batalden og Sydens, 2012). Ifølge Gunningham og Rees (1997) vil omfang av eksternt press påvirke hvordan en bedrift etterlever pålagte krav. Omfanget av ekstern kontroll vil dermed i henhold til Gunningham og Rees (1997) påvirke i hvilken grad rederiene etterlever ISM-koden og kravet til internkontroll. Eksterne kontroller ser ut til å gi flere positive bidrag til internkontrollfasen i fartøyenes sikkerhetsstyringssystem.

Tilstedeværelse av ekstern kontroll gjør det viktig å være selvkritisk i arbeidet med internkontroll på fartøyene. Dette da rederiene så viktigheten av å oppdage feil eller mangler internt fremfor at det ble gjort i forbindelse med ekstern kontroll. Vi har funnet at en av årsakene til dette er at resultater fra havnestatskontroller og særlig kundebaserte kontroller blir offentliggjort og derfor gjenstand for konkurranse mellom rederier i samme segment.

Det er grunn til å tro at den mer omfattende kundebaserte kontrollen om bord på offshore forsyningsfartøy påfører disse fartøyene et større eksternt press. I henhold til Gunningham og Rees (1997) blir man dermed mer selvkritisk og granskende ved internkontroll. På bakgrunn av dette finner vi grunn til å hevde at det blir stilt strengere interne krav til gjennomføring av internkontroll om bord på offshore forsyningsfartøy enn hva som er tilfellet for de tørrbulkfartøyene som ikke er underlagt vesentlig kundebasert kontroll. Det skal også sies at ett av de fire tørrbulk rederiene syntes å ha vesentlig involvering av kommersiell kontroll gjennom Rightship. En informant fra dette rederiet uttaler dette angående hvordan de jobber med internkontroll: ” *Vi tar med oss det største forstørrelsesglasset vi finner og sier til de om bord at det er bedre at jeg finner det enn at det blir gjort av havnestat, flaggstaten eller Rightship*”(D2).

Som drøftet under forskningsspørsmål to er kundebasert kontroll og havnestatskontroll forbundet med potensielle økonomiske tap for rederiet. Dette kan også forklare hvorfor rederiene mener det er bedre å finne feil og mangler ved internkontroll. Ved å være selvkritisk til gjennomføring av internkontroll bidrar dette også til at feil og mangler blir oppdaget før disse får eskalere til en eventuell ulykke. En god internkontroll vil dermed være et proaktiv bidrag ved å gi mulighet til å iverksette tiltak mot feilhandlinger, ulykker og uønskede tap før de inntreffer (Rausand og Utne, 2011:368).

Ifølge Gunningham m.fl. (1999) har flere aktører innvirkning på hvordan den regulerte handler, og uformell kontroll kan ha like stor innvirkning som den formelle. Det virker til å

bli dannet en motivasjon til å gjøre god internkontroll som følge av offentliggjøring i forbindelse med eksterne kontroller, da rederiene ikke vil risikere å fremstå negativt i denne sammenhengen. Vår undersøkelse viste at det eksisterer konkurranse mellom rederiene når det kommer til å prestere godt på ekstern kontroll. Stor konkurranse vedrørende fartøyenes sikkerhetsstatus vil føre til at rederiene ser viktigheten av å ha et godt sikkerhetsstyringssystem som tar hånd om mangler intern frem for at eksterne påpeker feil. Informantene var samstemt om at sikkerhet hadde innvirkning på rederiets status og renommé i bransjen på bakgrunn av den fordel den gir å ha et godt rykte om sikkerhet i flåten.

6.3.4 Oppfølging og utvikling

Som et siste ledd i sikkerhetsstyringssystemet kommer fasen for oppfølging og utvikling. Denne fasen skal sørge for læring og oppdatering av sikkerhetsstyringssystemet (Aven m.fl. 2004). Organisatorisk læring er ifølge Gilad (2010) også viktig for at en håndhevet selv-regulert bransje skal fungere.

Internkontroll blir brukt til læring og utvikling av sikkerhetsstyringssystemene. Eksterne kontroller ble likevel ansett av informantene som et viktig bidrag for læring og utvikling av systemene. Alle informantene som ble intervjuet mente at rederiene hadde et godt system for oppfølging av funn fra ekstern kontroll. En informant fra tørrbukk næringen utalte at funn fra eksterne ble behandlet på lik linje med funn fra internrevisjoner (G1). Vi får likevel inntrykk av at ikke alle funn fra eksterne kontroller er like egnet til utvikling og læring. Dette går tilbake på kritikken informantene hadde angående havnestatskontroller. En informant fra tørrbukk segmentet uttalte det slik: *"Havnestatskontroll er veldig uforutsigbar, da en mangel et sted ikke blir påpekt på nytt, et annet sted. Så du kan ikke oppgradere skipene etter alle de manglene som kommer inn"*(E1). I forhold til havnestatskontroller ble det av flere uttalt at tilbakemeldingene var mye avhengig av den som reviderer og miljøet i den enkelte havn.

Ifølge Stolzer m.fl. (2008) skal proaktive organisasjoner anse eksterne kontroller som en ekstra informasjonskilde i tillegg til internkontroll. Vi kan derfor anta at rederier med omfattende ekstern kontroll blir mer proaktive ved at de får tilført mer informasjon til systemet som kan brukes til endring og læring.

Hale (2003) deler et sikkerhetsstyringssystem inn i de tre nivåene; operatør, prosedyre og policy. I gode sikkerhetsstyringssystem skal læring skje på tvers av disse nivåene. Dette skal

skje ved at tilbakemeldinger blir fanget opp og brukt til utvikling av sikkerhetsstyringssystemet på alle nivå (Hale, 2003). Informanter fra begge segmentene uttalte at det er nære relasjoner mellom nivåene og god dialog mellom rederikontor og mannskap på fartøy. Likevel fikk vi inntrykk av at erfaringsoverføring og læring hovedsakelig skjer mellom operatør og prosedyrenivået. Policy nivået ble som omtalt tidligere ikke like stor gjenstand for endring.

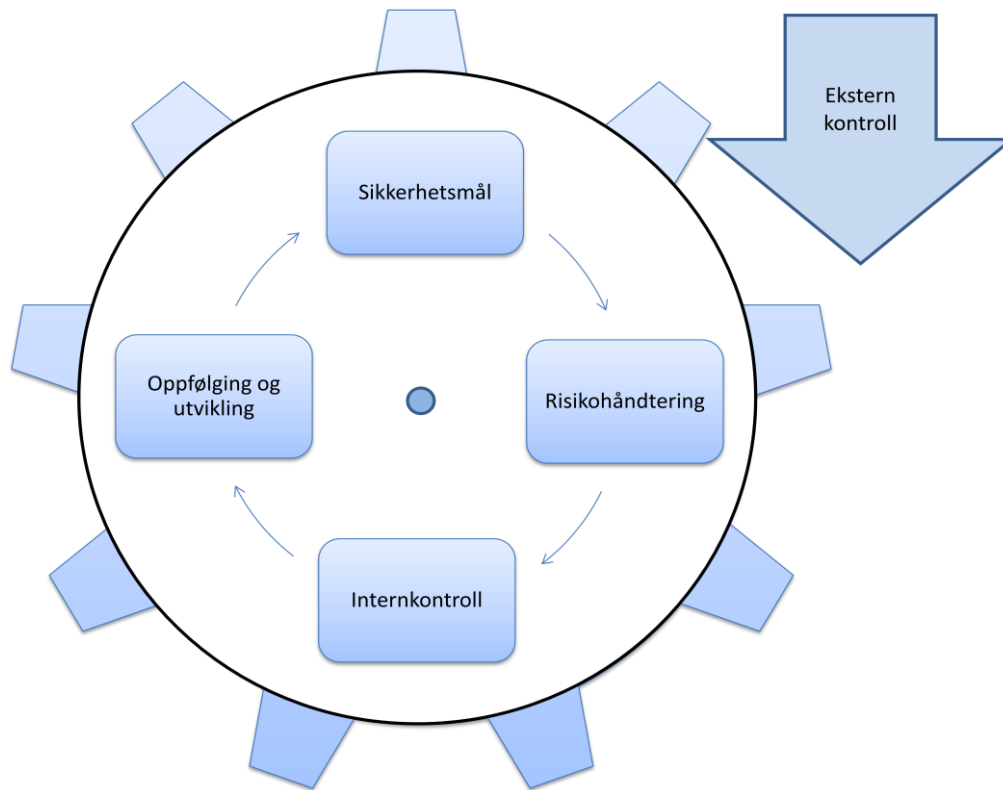
6.3.5 Kontinuitet

Ifølge Aven m.fl. (2004) er også kontinuerlig forbedring og utvikling en viktig del av sikkerhetsstyringssystemet. Kontinuitet illustreres gjennom oppgavens sirkulære modell for sikkerhetsstyring som er presentert innledningsvis i dette kapittelet (figur 10). På bakgrunn av de funn som er drøftet i dette kapittelet mener vi at eksterne kontroller ser ut til å ha en positiv effekt på kontinuitet i forhold til arbeid med sikkerhetsstyringssystemene om bord på tørrbulkfartøy og offshore forsynings fartøy.

Begge segmentene er underlagt kontroll vedrørende fartøyenes sikkerhetsstyringssystem. Hver gjennomførte kontroll om bord på fartøy antar vi bidrar til mer kontinuitet i systemet. Dette da det i forbindelse med kontroll kommer informasjon om systemet som kan brukes til forbedring og læring. Det ser også ut til at sikkerhetssystemet får ekstra fokus i forkant av kontroll. Ut i fra dette er det nærliggende å anta at systemets kontinuitet vil øke i takt med antall gjennomførte kontroller. For tørrbulk segmentet fikk vi inntrykk av at havnestatskontrollene i noen tilfeller var til liten nytte, da disse blant annet var for lite konsise. I offshore forsyningsfartøy ble det uttrykt at kontroll og revisjonsmengden hadde nådd et metningspunkt som følge av omfattende kundekontroll. Dermed vil kontroll ikke i alle tilfeller bidra til kontinuitet.

Vi vil likevel si at eksterne kontroller bidrar til kontinuitet i arbeidet med sikkerhetsstyringssystem om bord på fartøy. Ifølge Stolzer m.fl. (2008) er konsekvent bruk av revisjoner en av de viktigste faktorene for kontinuerlig utvikling. Sammenfatter vi de funnene som er gjort på tvers av segmentene kan vi si at for å oppnå kontinuerlig utvikling må informasjonen som kommer frem gjennom kontroll være konsis, samt at det må være visse begrensninger i antall kontroller. For å illustrere sammenhengen mellom kontinuitet og eksterne kontroller har vi utviklet modellen som vist i figur11. Modellen viser hvordan ekstern kontroll bidrar til kontinuitet i fartøyenes sikkerhetsstyringssystem. Det eksterne

presset som blir tilført systemet gjennom kontroll må være av en slik karakter at det sørger for kontinuitet, men ”inputen” representert med mørkeblå pil i figuren må heller ikke blir for omfattende da arbeidsmengden kan overgå kapasiteten til systemet.



Figur 11. Viser hvordan ekstern kontroll bidrar til kontinuitet i et sikkerhetsstyringssystem.

Selv om ser at sikkerhetsmål ikke blir vesentlig påvirket av ekstern kontroll er denne fasen likevel tatt med i modellen for å kunne gi et helhetlig inntrykk av sikkerhetsstyringssystemet.

6.3.6. Oppsummering

Vi har gjennom drøfting av forskningsspørsmål tre sett hvordan eksterne kontroll påvirker et sikkerhetsstyringssystemets fire faser. I forhold til den første fasen sikkerhetsmål, har vi ingen funn som tilsier at de overordnede sikkerhetsmålene blir direkte påvirket som følge av ekstern kontroll. For neste fase viser datamaterialet at tilstedeværelse av ulike former for ekstern kontroll gjør at man i risikohåndteringsfasen blir mer søkende etter potensielle farer i driften. I denne fasen fant vi at selv om ekstern kontroll har en viktig betydning for sikkerhetsstyringssystemene finnes et tak for når eksterne kontroll bidrar positivt. For mange revisjoner kan gi negativt utfall i forhold til at arbeidet blir for omfattende. Tilstedeværelse av ulike eksterne kontroller gjør internkontroll fasen viktigere da man heller ønsker å avdekke feil og mangler i eget system framfor at det blir oppdaget av eksterne. Det virker å eksistere en motivasjon for å gjennomføre gode internkontroller som følge av offentliggjøringen av funn i forbindelse med kommersielle kontroller som OVID og Rightship. Dette da rederiene

ikke vil risikere å fremstå negativt i denne sammenhengen. Datamaterialet viser at sanksjoner er nødvendig for effektiv selv-regulering. Synlig offentlig konkurranse har vi avdekket som en av de viktigste truslene forbundet med ikke statlige kontroller, fordi status og renommé har stor betydning for et rederis anerkjennelse innen egen næring. Ekstern kontroll kan i oppfølgingsfasen bidra til økt kunnskap om systemet, og i så måte gir det mulighet å forbedre systemet gjennom læring og utvikling. Sikkerhetsstyring blir i denne oppgaven ansett som en kontinuerlig prosess. Vi ser at eksterne kontroller bidrar til kontinuitet i systemet gjennom at stadige kontroller gjør det nødvendig for rederiene å arbeide kontinuerlig for å holde systemene oppdatert og for å gjøre det bra på eksterne kontroller.

I forskningsspørsmål tre har vi sett hvordan ulik kundeinvolveringen gjør seg synlig i forhold til sikkerhetsstyringssystem, og i denne forbindelsen rederistandard. Datamaterialet gir oss grunn til å hevde at det blir stilt strengere interne krav til sikkerhetsstyringssystem om bord på offshore forsyningsfartøy enn hva som er tilfellet for tørrbulkfartøy. Dette på bakgrunn av at det er flere kontrollaktører involverte og mer eksternt press på offshoreforsyningsfartøy. Det ulike presset innen de to segmentene får følger for rederienes arbeid med sikkerhetsstyringssystemene.

7.0 Avslutning

Med denne oppgaven håper vi å kunne bidra i diskusjonen om sikkerhet og selv-regulering i den maritime næringen. I arbeidet med oppgaven har vi innhentet data fra informanter tilknyttet oppgavens to segment gjennom kvalitative intervju. Datamaterialet har videre blitt analysert gjennom et teoretisk rammeverk bygd opp av teori om regulering og sikkerhetsstyring. Den teoretiske tilnærmingen og det metodiske valget har selvsagt gitt føringer og begrensninger for resultatet. De resultatene som fremkommer i studien må derfor sees i sammenheng med kontekst og i de rammene studien er gjennomført.

Den overordnede problemstillingen for oppgaven er: *Hvilken betydning har ekstern kontroll for en selv-regulert maritim næring?* For å besvare denne problemstillingen har vi studert hvilken betydning ekstern kontroll har for sikkerhetsstyringssystemene på deepsea tørrbolk- og offshore forsyningsfartøy. På bakgrunn av dette har vi utformet tre forskningsspørsmål som har hatt følgende formål: (1) sette oppgavens to segmenter inn i en reguleringsteoretisk kontekst, (2) å gjøre rede for hvilke eksterne aktører som gjennomfører kontroll av sikkerhet om bord på fartøy, og til sist (3) se hvordan ekstern kontroll påvirker fasene i et sikkerhetsstyringssystem.

Hva er rammebetingelser for selv-regulering på tørrbolk og offshoreforsyningsfartøy:

Gjennom ISM-koden blir rederiene pålagt å utforme sikkerhetsstyringssystemer om bord på fartøy. ISM-koden er basert på en selv-regulert strategi, men staten kontrollerer likevel at fartøyene etterlever kravene. Dette innebærer at de to segmentene er underlagt en håndhevet selv-regulering. En strategi som av informantene blir omtalt som egnet for de to segmentene. Dette da det blir gitt rom til egne tolkninger samtidig som eksterne kontroll gir et nødvendig press på rederiene til å følge ISM-koden.

Hvilke eksterne aktører gjennomfører kontroll av sikkerhet om bord på fartøy:

Flere aktører gjennomfører kontroll av sikkerhet på fartøyene. Vi har skilt mellom statlige og ikke-statlige kontroll. I tørrbolk segmentet er statlig kontroll den dominerende, gjennom havnestatskontroll og flaggstatskontroll. Samtidig gjennomfører også klasseselskapene kontroll på vegne av ulike flaggstater. I tillegg til de statlige kontrollene blir også fartøyene kontrollert av ikke-statlige aktører som gjennomfører kontroll på vegne av rederienes kunder. Oppgavens offshore forsyningsfartøy underlagt betydelig mer kundekontroll sammenliknet med tørrbolk fartøyene. Kundebasert kontroll tilfører en ekstra dimensjon ved

håndhevelsespyramiden (figur 9, s.69) og gir dermed et ekstra press på næringen, i tillegg til kontroll og sanksjoner forbundet med statlig kontroll.

Hvordan påvirker ekstern kontroll fartøyenes sikkerhetsstyringssystem:

De omtalte eksterne kontrollene er av stor betydning for hvordan rederiene arbeider med sikkerhetsstyringssystemene på sine fartøy. Dette på bakgrunn av at rederiene ser viktigheten av å ha gode sikkerhetsstyringssystemer som fanger opp potensielle farer og feil i forkant av ekstern kontroll. Vi ser at dette kan begrunnes med frykten for økonomiske tap som følge av dårlige resultater på eksterne kontroller. Dette er ikke bare som følge av frykt for formelle sanksjoner fra statlig kontroll men kanskje enda viktigere er frykten for å miste kunder og tape terreng ovenfor konkurrerende rederier.

7.1 Konklusjon

Vi kan på bakgrunn av funn fra oppgavens tre forskningsspørsmål trekke noen slutninger vedrørende betydningen av ekstern kontroll i en selv-regulert maritim næring. Selv om ISM-koden er basert på en selv-regulert strategi gjennomfører staten kontroll om fartøy etterlever koden. Den eksterne kontrollen har vi sett er av stor betydning for fartøyenes sikkerhetsstyringssystem. Informantene antydte at en rent selv-regulert maritim næring uten kontroll ikke ville fungert, da mangel på kontroll og sanksjoner kunne ført til at rederiene slakket på interne krav. En håndhevet selv-regulering med statlig kontroll ser derfor ut til å være nødvendig for å opprettholde sikkerhetsstandarder på fartøyene. Samtidig ser vi at kundekontroll er en stor del av kontrollregimet forbundet med offshore forsyningsfartøy og økende grad på vei inn i tørrbulk segmentet. På tross av utfordringene informantene pekt på vedrørende kundekontroll mener vi at en sameksistens mellom statlig og ikke-statlig kontroll er av viktig betydning for videre utvikling av en sikrere selv-regulert maritim næring.

7.2 Forbedring

Selv om vi konkluderer med at kontroll er av viktig betydning for den maritime næringen ser vi at kontroll på flere punkter kan forbedres og dermed bidra til en bedre håndhevelse av selv-regulert sikkerhetsstyring i maritim næring. Disse vil bli presentert punktvis:

- Kundekontroll i offshore segmentet er i dag preget av for hyppige gjennomføringer av overlappende kontroller. Kontrollene burde vært bedre samkjørt.
- Ekstern kontroll tar av mannskapenes tid til daglige plikter. Rederiene bør sørge for at kontroll ikke går utover hviletid og sikker gjennomføring av annet arbeid.

- Havnestatskontroller bør samkjøres bedre slik at rederiene får konsise tilbakemeldinger som i større grad kan brukes til å forbedre fartøyenes sikkerhetsstyringssystem.

7.3 Videre forskning

Med bakgrunn i de resultatene som er fremkommet i forbindelse med oppgaven vil vi avslutningsvis komme med noen forslag til videre forskning. Kundebasert kontroll ser ut til å bli en stadig større del av kontrollregimet innenfor begge segmentene. Det vil derfor være interessant å gjøre videre studier av hvordan kundekontroll best kan organiseres og videre brukes av både rederi og myndigheter for å bedre sikkerhetsstyringen i maritim næring. Særlig relevant vil det være å studere tørrbulk segmentet med tanke på at kundeinvolvering er i økende grad på vei inn dette segmentet.

Litteratur

- Aas, B., Halskau, Ø. og Wallace, S.W. (2009). *The role of supply vessels in offshore logistics*. Maritime Economics og Logistics No 11, 302-325.
- Andersens, S, S. (1997). *Case-studier og generalisering*. Bergen. Fagbokforlaget.
- Anderson, P. (2003). *Cracking the Code*. The Nautical Institute. London, England.
- Aven, T. Boyesen, M. Njå, O. Olsen, K.H. og Sandve, K. (2004) *Samfunnssikkerhet*. Universitetsforlaget, Oslo.
- Baldwin, R. og Cave, M. (1999). *Understanding Regulation. Theory, Strategy, and Practice*. Oxford University Press, New York.
- Baldwin, R., Cave, M. og Lodge, M. (2010). *The Oxford Handbook of Regulation*. Oxford University Press, New York.
- Baldwin, R., Cave, M. og Lodge, M. (2012). *Understanding Regulation. Theory, Strategy, and Practice*. Oxford University Press, New York.
- Batalden, B. og Sydnes, A. (2012). *Maritime Safety and the ISM-Code: A study of Investigated Incidents*. Universitetet i Tromsø.
- Beck, U. (1992). *Risk society: towards a new modernity*. Sage, London.
- Bhattacharya, S. (2009) *The Impact of the ISM Code on the Management of Occupational Health and Safety in the Maritime Industry*. School of Social Sciences. Cardiff University.
- Black, J. (1996). *Constitutionalising Self-Regulation*. The modern law review, Vol 59. London.
- Black, J. (2002). *Regulatory Conversations*. Journal of law and society. London.
- Boisson, P. (1999). *Safety At Sea. Policies, Regulations and International Law*. Paris.
- Christophersen, J. G. (2009), *Sikkerhetsstyring i skipsfarten 1998-2008: bakgrunnsfaktorer for reguleringsmessig etterlevelse og overtredelse av ISM-koden*. Det juridiske fakultet. Universitetet i Oslo.
- Deming, W.E. (1994). *The New Economics for Industry, Government and Education*. MIT Center for Advanced Educational Services.

- Dragsnes, H.L. (2000). *Sjøveisregler og brovakthold*. Gyldendal Norske Forlag. Oslo.
- Dynes, R. (1993). *Disaster Reduction: The importance of adequate assumptions about social organizations*. Sociological Spectrum.
- Falkanger, T. og Bull, H. J. (2010). *Sjørett*. Sjørettsfondet Akademisk. Oslo.
- Fartum, H. (2002). *Sikkerhetsrevisjoner – dagens situasjon og videre utvikling*. SINTEFF. Trondheim.
- Gilad, S. (2010). *It runs in the family: Meta-regulation and its siblings*. G Regulation og Governance. Israel.
- Gregory, D. og Shanahan, P. (2010). *The Human Element: A Guide to Human Behaviour in the Shipping Industry*. The Stationery Office (TSO).
- Gunningham, N. og Rees, J. (1997). *Industry Self-Regulation An Institutional Perspective*. Law og Policy.
- Grønmo, S. (2004). *Samfunnsvitenskapelige metoder*. Bergen. Fagbokforlaget.
- Gunningham, N., Phillipson, M. og Grabosky, P (1999). *Harnessing third parties as surrogate regulators: Achieving enviromental outcomes alternative means*. Australian centre for enviromental law, The Australian national university, Canberra. Austria.
- Hale, A.R. (2003). *Safety Management in Production*. Safety Sciance Group, Delft University of Technology. Nederland.
- Hood, C., Rothstein, H. og Baldwin, R. (2001). *The Government of Risk*. Oxford University Press. New York.
- Håvold, J. I. (2007). *From Safety Culture to Safety Orientation*. NTNU. Trondheim.
- IMO^a. (2013). Member States, IGOs and NGOs. Hentet fra <http://www.imo.org/About/Membership/Pages/Default.aspx> (Lest 22.1.2013).
- IMO^b. (2013). List of Conventions. Hentet fra <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx> (Lest 22.1.2013).
- IMO Resolusjon A.741 18. (2000). *Norsk utgave av ISM-koden*. oversatt av sjøfartsdirektoratet.
- Isbester, J. (2010). *Bulk Carrier Practice*. The Nautical Institute. London.

- Jacobsen, I. (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelser?: innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. Høyskoleforlaget. Kristiansand.
- Jacobsen, D.I. og Thorsvik, J. (2007). *Hvordan organisasjoner fungerer*. Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke AS. Bergen.
- Johannesen, A., Tufte, P.A. og Christoffersen, L. (2010). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig forskning*. 4 utg. Abstrakt forlag. Oslo.
- King, A.A. og Lenox, M.J. (2000). *Industry Self-Regulation without Sanctions: The Chemical Industry's Responsible Care Program*. *The Academy of Management Journal*, Vol.43, N. 4.
- Kjellén, U., Tinmannsvik, R.K., Ulleberg, T., Olsen, P.E. og Saxvik, B. (1987). *SMORT. Sikkerhetsanalyse av industriell organisasjon*. Yrkeslitteratur.
- Kjerstad, N. (2010). *Fremføring av skip med navigasjonskontroll*. Tapir Akademiske Forlag. Trondheim.
- Knutsen, R. (2001). *Operatørselskapers kontroll av offshore forsyningsnæringen*. Universitetet i Stavanger/Tromsø. Tromsø.
- Kristiansen, S. (2005). *Maritime Transportation. Safety Management and Risk Analysis*. Elsevire Butterworth-Heinemann, Oxford UK.
- Kvale, S. og Brinkmann, S. (2010). *Det kvalitative forskningsintervju*. Gyldendal akademisk. Oslo.
- Lindøe, P.H, Kringen, J. og Braut, G.S. (2012). *Risiko og tilsyn*. Universitetsforlaget AS, Oslo.
- Maritim Karriere. (2013). Tørrbulk. Oslo.
Hentet fra < <http://www.maritimkarriere.no/toerrbulk.264563.no.html> > (Lest: 19.2.2013)
- Mehmetoglu, M (2004) *Kvalitativ metode for merkantile fag*. Fagbokforlaget, Bergen.
- Molland, A. (2008). *The Maritime Engineering Reference Book*. Elsevier Butterworth Heinemann, Oxford, UK.
- NOU 2005: 14 (2005). *På rett kjøp*. Nærings- og Handelsdepartementet. Oslo.

- NOU 2008: 8 (2008). *Bourbon Dolphins forlis den 12. april 2007*. Justis og politidepartementet. Oslo.
- Ocimf-ovid. (2013). About OVID. Hentet fra
<<http://www.ocimf-ovid.com/microsite/about-ovid.html> >(Lest 25.4.2013)
- Oltedal, H. A. (2011). *Safety culture and safety management within the Norwegian-controlled shipping industry*. Universitetet i Stavanger.
- Parismou.(2013) Inspection types.
Hentet fra:<http://www.parismou.org/Inspection_efforts/Inspections/Inspection_types>
(Lest 20.3.2013)
- Perrow, C. (1999) *Normal Accidents: Living with high-risk technologies*. Princeton University Press, New Jersey.
- Petroleums tilsynet (2011). Ord og uttrykk. Hentet fra
<<http://www.ptil.no/ord-og-uttrykk/category38.html>> (Lest 20.5.2013)
- Pettersen, T.H. og Bull, H. J. (2010). *Skipssikkerhetsloven – med kommentarer*. Fagbokforlaget, Bergen.
- Rammeforskriften (2010). *Forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg*. Arbeidsdepartementet, Norge.
- Rausand, M. og Utne, I. B. (2011) *Risikoanalyse- teori og metoder*. Tapir akademisk forlag, Trondheim.
- Reason, J. (1997). *Managing the risks of organizational accidents*. Ashgate, England.
- Rightship.com. About Rightship. Hentet fra
<<http://site.rightship.com/about.aspx> >(Lest 25.4.2013).
- Rosenthal, U., Boin, R.A. og Comfort, L.K. (2001). *Managing Crises*. Charles C Thomas Publisher, LTD. Springfield, Illinois.
- Ryen, A. (2002). *Det kvalitative intervjuet: fra vitenskapsteori til feltarbeid*. Fagbokforlaget, Bergen.
- Sjøfartsdirektoratet. (2011). *Ulykkes utvikling 2000-2010*. Hentet fra:

< [http://www.sjofartsdir.no/Global/Ulykker-og sikkerhet/Ulykkesstatistikk/Statistikk%20ulykker/Ulykkesutvikling%202000_2010.pdf](http://www.sjofartsdir.no/Global/Ulykker-og_sikkerhet/Ulykkesstatistikk/Statistikk%20ulykker/Ulykkesutvikling%202000_2010.pdf)> (Lest 19.1.13)

Soma, T. (2004). *Blue-Chip or Sub-Standard?* NTNU, Trondheim.

Sinclair, D. (1997). *Self-Regulation Versus Command and Control? Beyond False Dichotomies*. Law og Policy, Vol. 19. No 4. Blackwell Publisher, USA.

Stolzer, A.J. Haford, C.D. og Goglia, J.J. (2008) *Safety management System in Aviation*. Ashgate, Farnham.

Tranvåg, O.J og Sagen, A. (2004). *ISM koden Internrevisjon*. Tapir Akademiske Forlag, Trondheim.

Utne, P. (2007). *Sikkerhet til sjøs*. Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke AS, Bergen.

Veggeland, N. (2010). *Den nye reguleringsstaten*. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.

Yin, R.K. (1981). *The Case Study Crisis: Some Answers*. Administrative Science Quarterly, Vol. 26, No. 1.

Yin, R. K. (2009). *Case study research: design and methods*. Sage, Los Angeles.

Yin, R. K. (2011). *Qualitative Research from start to finish*. The Guilford Press, New York.

Vedlegg

Vedlegg A	Informasjonsbrev
Vedlegg B	Intervjuguide Offshore forsyningsfartøy
Vedlegg C	Intervjuguide Tørrbulk



Informasjonsbrev

”Betydningen av ekstern kontroll i en selv-regulert maritim næring”

En undersøkelse av hvordan ekstern kontroll påvirker sikkerhetsstyringssystem på tørrbulk- og offshore forsyningsfartøy.

Vi er to studenter som studerer samfunnssikkerhet med fordypning i sikkerhet og beredskap i Nordområdene ved Universitetet i Tromsø. Studiet er et samarbeidsprosjekt mellom Universitetet i Stavanger og Universitetet i Tromsø. Vi arbeider nå med den avsluttende masteroppgaven. I denne forbindelse skal vi gjennomføre flere intervjuer. Disse intervjuene har til hensikt å kartlegge hvordan ekstern kontroll påvirker sikkerhetsstyringssystem på tørrbulk - og offshore forsyningsfartøy.

Ved å delta på intervju vil du være behjelpelig med innsamlingen av data og å besvare vår problemstilling. Ditt bidrag vil bestå av både faglige og personlige. Temaer for intervjuet vil blant annet være selv-regulering, eksterne sikkerhetsrevisjoner, internkontroll, ISM-koden og sikkerhetsstyringssystem.

Det er frivillig å delta og du har mulighet til å trekke deg når som helst underveis, uten å måtte begrunne dette nærmere. Dersom du trekker deg vil alle innsamlede data om deg bli slettet. Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt, og ingen enkeltpersoner eller rederi vil kunne kjenne seg igjen i den ferdige oppgaven. Opplysningene anonymiseres og opptakene slettes når oppgaven er ferdig, i løpet av våren 2013.

Informasjonen du gir vil bli benyttet som datagrunnlag for problemstillingen og som empiri for selve oppgaven. Det vil i dette prosjektet bli gjennomført mellom 10 og 12 intervjuer, med en varighet på ca 50 min. Det vil bli brukt båndopptaker og tatt notater underveis i intervjuet. Ønsker du og diskutere noe angående undersøkelsen i ettertid, så kan du ta kontakt med oss eller vår veileder.

Med vennlig hilsen

Joakim F. Aae og Camilla Heggøy

Kontaktinformasjon:

Joakim F. Aae. Masterstudent UiT/UiS E-post: jfaa@hotmail.com

Telefon: 41515938

Camilla Heggøy. Masterstudent UiT/UiS E-post: camillah86@hotmail.com

Telefon: 93685535

Veileder: Are Sydnes, UiT o E-post: are.sydnes@uit.no

Vedlegg B

Intervjuguide Offshore forsyningsnæringen

Informasjons del

- Forteller kort om meg selv, og min bakgrunn.
 - Forteller om prosjektet og hva intervjuet skal brukes til.
 - Fortell om at intervjuet blir tatt opp på lydbånd, anonymiseres i oppgaven og slettes etter transkribering
 - Oppfordrer til å komme med konkrete eksempler underveis i samtalen.
-

Kan du fortelle litt om deg selv?

- Bakgrunn
- Arbeidserfaring fra næringen
- Hva din nåværende stilling går ut på

Som ansatt i maritim næring, vil du si at det er en risikofylt arbeidsplass?

F1 Selv-regulering

Hva er rammebetingelser for selv-regulering i de to ulike segmentene.

Hva legger du i begrepene selv-regulering og funksjonelle krav?

I hvilken grad mener du at offshore forsyningsnæringen er selv-regulert?

Et eksempel på selv-regulering innen den maritime næringen er ISM-koden.

Føler du at ISM-koden baserer seg på et samarbeid mellom reguleringsmyndigheter og dere som rederi?

Hadde det vært lettere og tilfredsstillende ISM koden dersom kravene til SMS var mer detaljerte?

I henhold til Baldwin m.fl. 2012:

- Hvorvidt mener du at eksterne aktører er involvert i rederiets arbeid med sikkerhet om bord på fartøy?
- Blir internkontroll på fartøyene utført av personer som også er involvert i den daglige driften av fartøyet?
- Er ISM-kodens krav til SMS om bord på fartøy tydelig formulert?
- Mener du at det eksisterer passende sanksjoner forbundet med brudd på ISM-koden?
- Har rederiet etablert rutiner for kontinuerlig vedlikehold og oppdatering av SMS om bord på fartøyene?
- Hvor ofte blir rederiets SMS revidert internt?

F2 Ekstern kontroll

Hvilke eksterne aktører gjennomfører kontroll av sikkerhet om bord på fartøy

Hvilke statlige sikkerhetsrevisjoner blir gjort om bord på fartøyet du har ansvar for/ jobber på?

Hvilke ikke-statlig revisjoner blir gjort om bord på fartøyene du har ansvar for /jobber på?

Hva tror du er årsaken til det sikkerhetsrelaterte engasjementet fra ikke-statlige aktører?

Hvilke eksterne revisjoner mener du bidrar mest til å øke sikkerheten om bord?

Hvilken revisjon er forbundet med den største trusselen?

Hva risikerer man dersom mangler forbundet med eksterne sikkerhetsrevisjoner ikke blir fulgt opp?

Sanksjoner?

Ingenting?

Opplevs noen av de eksterne revisjonene som overflødig?

Synes du de som driver med eksterne revisjoner har kompetanse til å utføre jobben?

F3 Sikkerhetsstyringssystem

Hvordan påvirker ekstern kontroll fartøyenes sikkerhetsstyringssystem.

Hva mener du er motivasjonen for å gjennomføre interne sikkerhetsrevisjoner om bord på fartøy?

Hvor viktig mener du det er at eksterne etterser fartøyenes SMS?

Fører tilstedeværelse av eksterne revisjoner til at internrevisjonen blir viktigere?

ISM koden legger ansvaret på rederiet selv å gjennomføre interne sikkerhetsrevisjoner for å sjekke at sikkerhetsstyringssystemet fungerer etter kravene, greier man å være selvkritisk nok?

Kunne ulykker vært unngått om det hadde vært en strengere kontroll og ettersyn, eventuelt flere eksterne sikkerhetsrevisjoner?

Mener du at eksterne sikkerhetsrevisjoner har flere hensikter enn å øke sikkerheten om bord?

Anser du eksterne sikkerhetsrevisjoner som et proaktivt bidrag til SMS om bord på fartøyene?

Mener du at tilstedeværelse av eksterne revisjoner gjør at man blir mer søkende etter potensielle farer i driften?

Blir funn fra eksterne revisjoner brukt til læring og endring av SMS om bord på fartøyene?

Dersom vi sier at SMS kan påvirkes på følgende 3 nivå: operatør nivå, prosedyrer og overordnet policies.

Hvordan påvirker eksterne revisjoner

Operatør nivå?

Prosedyre nivå?

Policy nivå?

Har eksterne revisjoner noe å si for kunnskapsoverføringen mellom disse nivåene?

Er det mye arbeid forbundet med eksterne revisjoner?

Kan det totale presset fra eksterne sikkerhetsrevisjoner føre til et for omfattende og tidkrevende revisjonsarbeid?

Er det forskjell på arbeidsomfanget forbundet med statlige og ikke-statlige revisjoner?

Har sikkerhet innvirkning på rederiets status/ renommé i bransjen?

Eksisterer det noen form for konkurranse mellom rederier i samme bransje når det kommer til å gjøre det bra på ikke-statlige revisjoner?

Avsluttende spørsmål:

Har du noen oppfatning av hvordan resten av samfunnet anser sikkerhetsfokuset innen offshore forsyningsnæringen og hva dette eventuelt har å si for næringen?

Hva tror du skiller offshore forsyningsnæringen og tørrbulk segmentet når det kommer til sikkerhet?

Hva tror du det neste steget vil være for å forbedre SMS om bord på fartøyene i ditt segment?

Helt til slutt, er det noe du vil tilføye som du mener er relevant for oppgaven?

Vedlegg C

Vedlegg 3: Intervjuguide tørrbulfartøy

Intervjuguide Tørrbulk

Informasjons del

- Forteller kort om meg selv, og min bakgrunn.
 - Forteller om prosjektet og hva intervjuet skal brukes til.
 - Fortell om at intervjuet blir tatt opp på lydbånd, anonymiseres i oppgaven og slettes etter transkribering
 - Oppfordrer til å komme med konkrete eksempler underveis i samtalen.
-

Kan du fortelle litt om deg selv?

- Bakgrunn
- Arbeidserfaring fra næringen
- Hva din nåværende stilling går ut på

Som ansatt i maritim næring, vil du si at det er en risikofylt arbeidsplass?

F1 Selv-regulering

Hva er rammebetingelser for selv-regulering i de to ulike segmentene.

Hva legger du i begrepene selv-regulering og funksjonelle krav?

I hvilken grad mener du at tørrbulk næringen er selv-regulert?

Et eksempel på selv-regulering innen den maritime næringen er ISM-koden.

Føler du at ISM-koden baserer seg på et samarbeid mellom reguleringsmyndigheter og dere som rederi?

Hadde det vært lettere og tilfredsstillende ISM koden dersom kravene til SMS var mer detaljerte?

I henhold til Baldwin m.fl. 2012:

- Hvorvidt mener du at eksterne aktører er involvert i rederiets arbeid med sikkerhet om bord på fartøy?
- Blir internkontroll på fartøyene utført av personer som også er involvert i den daglige driften av fartøyet?
- Er ISM-kodens krav til SMS om bord på fartøy tydelig formulert?
- Mener du at det eksisterer passende sanksjoner forbundet med brudd på ISM-koden?
- Har rederiet etablert rutiner for kontinuerlig vedlikehold og oppdatering av SMS om bord på fartøyene?
- Hvor ofte blir rederiets SMS revidert internt?

F2 Ekstern kontroll

Hvilke eksterne aktører gjennomfører kontroll av sikkerhet om bord på fartøy?

Hvilke statlige sikkerhetsrevisjoner blir gjort om bord på fartøyet du har ansvar for?

Hvilke ikke-statlig revisjoner blir gjort om bord på fartøyene du har ansvar for?

Hva tror du er årsaken til det sikkerhetsrelaterte engasjementet fra ikke-statlige aktører?

Hvilke eksterne revisjoner mener du bidrar mest til å øke sikkerheten om bord?

Hvilken revisjon er forbundet med den største trusselen?

Hva risikerer man dersom mangler forbundet med eksterne sikkerhetsrevisjoner ikke blir fulgt opp?

Sanksjoner?

Ingenting?

Opplevs noen av de eksterne revisjonene som overflødig?

Synes du de som driver med eksterne revisjoner har kompetanse til å utføre jobben?

F3 Sikkerhetsstyringssystem

Hvordan påvirker ekstern kontroll fartøyenes sikkerhetsstyringssystem.

Hva mener du er motivasjonen for å gjennomføre interne sikkerhetsrevisjoner om bord på fartøy?

Hvor viktig mener du det er at eksterne etterser fartøyenes SMS?

Fører tilstedeværelse av eksterne revisjoner til at internrevisjonen blir viktigere?

ISM koden legger ansvaret på rederiet selv å gjennomføre interne sikkerhetsrevisjoner for å sjekke at sikkerhetsstyringssystemet fungerer etter kravene, greier man å være selvkritisk nok?

Kunne ulykker vært unngått om det hadde vært en strengere kontroll og ettersyn, eventuelt flere eksterne sikkerhetsrevisjoner?

Mener du at eksterne sikkerhetsrevisjoner har flere hensikter enn å øke sikkerheten om bord?

Anser du eksterne sikkerhetsrevisjoner som et proaktivt bidrag til SMS om bord på fartøyene?

Mener du at tilstedeværelse av eksterne revisjoner gjør at man blir mer søkende etter potensielle farer i driften?

Blir funn fra eksterne revisjoner brukt til læring og endring av SMS om bord på fartøyene?

Dersom vi sier at SMS kan påvirkes på følgende 3 nivå: operatør nivå, prosedyrer og overordnet policies.

- Hvordan påvirker eksterne revisjoner
 - Operatør nivå?
 - Prosedyre nivå?
 - Policy nivå?
- Har eksterne revisjoner noe å si for kunnskapsoverføringen mellom disse nivåene?

Er det mye arbeid forbundet med eksterne revisjoner?

Kan det totale presset fra eksterne sikkerhetsrevisjoner føre til et for omfattende og tidkrevende revisjonsarbeid?

Er det forskjell på arbeidsomfanget forbundet med statlige og ikke-statlige revisjoner?

Har sikkerhet innvirkning på rederiets status/ renommé i bransjen?

Eksisterer det noen form for konkurranse mellom rederier i samme bransje når det kommer til å gjøre det bra på ikke-statlige revisjoner?

Avsluttende spørsmål:

Har du noen oppfatning av hvordan resten av samfunnet anser sikkerhetsfokuset innen tørrbulk segmentet og hva dette eventuelt har å si for næringen?

Statistisk sett er tørrbulk ganske ulykkes utsatt, hva tror du grunnen til dette kan være?

Hva tror du skiller tørrbulk segmentet og offshore forsyningsnæringen når det kommer til sikkerhet?

Hva tror du det neste steget vil være for å forbedre SMS om bord på fartøyene i ditt segment?

Helt til slutt, er det noe du vil tilføye som du mener er relevant for oppgaven?