

MASTEROPPGAVE

Emnekode: KL360E

Navn på kandidat: Øyvind Fagerheim

*Kritiske faktorer ved regulering og kontroll
av sikkerhetsstyring i militær maritim
virksomhet*

Dato: 04.06.2018

Totalt antall sider: 70

Sammendrag

Bakgrunn: Sikkerhetsstyring har vært regulert i maritim næring siden ISM-koden ble del av norsk maritim lovgivning på 1990 tallet. Reguleringen har bidratt til økt fokus innen risikoforebyggende arbeid, og har empirisk sett resultert i en reduksjon i antall ulykker og skader på personellet. Verktøyet for å oppnå god sikkerhetsstyring er å ha et velfungerende sikkerhetsstyringssystem, i kombinasjon med etterlevelsen av det. Kystvakten har siden 2005 i all hovedsak bestått av innleide sivile fartøy som har hatt sikkerhetsstyringssystem etter sivile krav, nå har Forsvaret overtatt de fleste fartøy, og det gjenstår bare tre fartøy med sivilt godkjent sikkerhetsstyringssystem. Forsvaret ble omfattet av reguleringer knyttet til sikkerhetsstyring i 2007, men ble unntatt en del krav som stilles til den sivile næringen, herunder sertifisering, standardisering og ekstern kontroll. Kystvakten startet innføring av sikkerhetsstyringssystem i 2007, det kom videre i drift i 2012, og er enda under utvikling.

Formål: Jeg har med studien forsøkt å belyse om det finnes kritiske faktorer bak et militært reguleringsregime for sikkerhetsstyring, sett opp mot reguleringsregimet i sivil næring. Herunder hvordan ulike regulering- og tilsynskrav direkte påvirker sikkerhetsstyring på fartøyene i en eller annen retning. Nøkkelen til sikkerhetsstyring i Kystvakten omtales som kontinuerlig forbedring av sikkerheten, og jeg ønsker med studien å bidra til dette.

Opgavens problemstilling er formulert på følgende måte:

Hvilke kritiske faktorer ved regulering- og kontroll påvirker sikkerhetsstyring på militære fartøy i Kystvakten?

Metode: Studien er gjennomført ved kvalitativ forskningsmetode, hvor dokumentanalyse og semi-strukturerte intervjuer ble benyttet til datainnhenting. Jeg intervjuet totalt 6 personer med stilling som skipssjef i Kystvakten, alle med erfaring fra sivilt og militært sikkerhetsstyringssystem. Jeg hadde også 2 intervjuer med ledere i militær- og sivil sektor.

Resultat: Det fremkommer at Kystvakten overordnet er underlagt et selvregulert regime med høy grad av frivillighet, med mangel på kontroll- og sanksjonsordninger. Dette påvirker sikkerhetsstyring i flere ledd. Kritiske faktorer relateres til mangelfull utviklingen av styringssystemet, fragmentert regulering, og kvalitetssikring av et «ikke-standardisert» system. Det fremkommer videre at det ikke er mangel på kontroll som påvirker etterlevelsen, men at skal kontroll ha en hensikt, må krav pålegges, ikke etterstrebes å følge.

Forord

Årene har gått fort. Det som startet med et planlagt årsstudium for fem år siden, utviklet seg først til Bachelor og nå en mastergrad.

Det er godt å være ferdig. Å studere på siden av jobb, har til tider vært krevende. Som nybakt far med kolikkbarn og en pendlerjobb hvor jeg allerede tilbringer mye tid borte fra familien, gjør at det ikke bare er jeg som har ventet på denne dag.

Studiet «samfunnssikkerhet og kriseledelse» har bidratt til relevant faglig påfyll for meg som enkeltperson, og jeg vil påstå at det også gjelder for min arbeidsgiver Kystvakten. Det har under prosessen vært interessant å møte Nord universitet fra andre siden av bordet, herunder blant annet ved Kriseøvelsen Nord.

Jeg har blitt kjent med mange mennesker som jeg har opprettholdt kontakt med, og som har vært studiepartnere til siste slutt.

Jeg vil takke min veileder Christel Elvestad, som har vært en god veileder gjennom hele prosessen. Med raske og konstruktive tilbakemeldinger når det har vært behov, har hun bidratt til at oppgaven nå er slutført.

Det har vært et ultimatum å få tillatelse av arbeidsplassen for å studere dem som case, informantene som bidrog har selvsagt også vært uvurderlige.

Som jeg innledningsvis sa, har familien fått den største trykken den siste tiden. Uten deres tålmodighet ville jeg ikke kommet i mål. Tusen takk Marita og Henrik. Nå blir det andre prioriteringer fremover!

I sjøen 04.06.2018

Øyvind Fagerheim

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	i
Forord	ii
Innholdsfortegnelse	iii
Oversikt figurer	1
Oversikt tabeller	1
1.0 Innledning	3
1.1 Problemstilling og avgrensning	4
1.2 Studiens oppbygning	6
2.0 Bakgrunn	7
2.1 Kystvakten	7
2.1.1 Ulykkesstatistikk Kystvakten	8
2.1.2 Organisasjonsstruktur	8
2.2 Bakgrunn for maritim sikkerhetslovgivning	10
2.2.1 ISM-koden	11
2.2.2 To reguleringsstrategier	12
3.0 Teoretisk rammeverk	13
3.1 Reguleringsstrategi	13
3.1.2 Reguleringsstrategier	13
3.1.3 Tilsyn og kontroll	15
3.2 Sikkerhetsstyring	19
3.2.1 Mål og ansvar	20
3.2.2 Risikostyring og prosedyrer	21
3.2.3 Internkontroll	21
3.2.4 Evaluering av systemet	22
4.0 Metode	23
4.1 En kvalitativ studie	23
4.2.1 Valg av case	23
4.2.2 Datainnsamling	24
4.2.3 Dokumentundersøkelse	24

4.2.4 Kvalitative intervju.....	25
4.2.5 Transkribering.....	26
4.3 Analyse.....	26
4.3.1 Koding.....	26
4.4 Utvalg av informanter.....	27
4.5 Vurdering av datagrunnlaget.....	28
4.5.1 Reliabilitet (Pålitelighet).....	29
4.5.2 Validitet (Gyldighet).....	29
4.5.3 Generalisering.....	30
4.6 Ethiske og praktiske utfordringer.....	30
5.0 Analysekapittel.....	31
5.1 Dokumentanalyse.....	31
5.1.1 Regulering.....	31
5.1.2 Tilsyn og kontroll.....	34
5.1.3 Oppsummering – dokumentanalyse.....	38
5.2 Analyse kvalitative intervjuer.....	39
5.2.1 FP 1: Hva kjennetegner reguleringsstrategien i Kystvakten?.....	39
5.2.2 FP 2: Hvilken betydning har tilsyn for etterlevelsen av sikkerhetsstyringssystemet i Kystvakten?.....	44
5.2.3 Resultat – Kvalitative intervjuer.....	50
6.0 Drøfting.....	51
6.1 FP 1: Hva kjennetegner reguleringsstrategien i Kystvakten?.....	51
6.2 FP 2: Hvilken betydning har tilsyn for etterlevelsen av sikkerhetsstyringssystemet i Kystvakten?.....	54
7.0 Konklusjon.....	57
7.1 Forslag til videre forskning.....	58
Litteraturliste.....	59
Vedlegg 1 - Intervjuguide 1.0 Fartøyssjef.....	61
Vedlegg 2 - Intervjuguide 2.0 Landorganisasjoner.....	64
Vedlegg 3. Samtykkeerklæring.....	66

Oversikt figurer

Nr	Innhold	Side
1	Forskningsmodell	5
2	Avgrensning	6
3	Fartøysstruktur	9
4	Ulike reguleringsvilkår	12
6	To idealtyper regulering	15
7	Sanksjonspyramiden, Gunningham	16
8	Sikkerhetsstyringsprosess	20
9	Organisasjonskart sikkerhetsavdeling	32
10	Kystvaktens reguleringsstrategi	52
11	Sammenligning sanksjonspyramide	55

Oversikt tabeller

Nr	Innhold	Side
1	Ulykkesstatistikk Kystvakten	8
2	Risikobasert tilsyn	18
3	Sikkerhetsstyringsprosess	19
4	Kunnskapsprosessen, Huber 1991	22
5	Utvalg av informanter	28
6	FSJ Direktiv – ISM- koden	33
7	Sanksjoner sivil næring	35

Forkortelser og definisjoner

Begrep	Forklaring
ASK	Avdeling for sikkerhet og kvalitet
DnV- GL	Det Norske Veritas – Germanischer Lloyd (Klasseselskap)
FD	Forsvarsdepartementet
FLO	Forsvarets logistikkorganisasjon
FMA	Forsvarets materiellavdeling
FMT	Forsvarets materielltilsyn
FSJ	Forsvarssjefen
IMO	International Maritime Organization
ISM- Koden	International Safety Management code
KV	Kystvakten
NOU	Norsk offentlig utredning
NFD	Nærings og Fiskeridepartementet
Personlig sikkerhet	Alt systematisk arbeid som skal sikre den enkelte mot utilsiktede og tilsiktede handlinger som kan føre til helseskadelig påvirkning, uhell eller ulykke.
Sikkerhet	Fravær av forhold som kan føre til uønskede hendelser
Sikkerhetsstyring	Alle planlagte og systematiske tiltak for å oppnå sikkerhet og styre risiko
SMS	Safety Management System (Sikkerhetsstyringssystem)
SSL	Skipssikkerhetsloven
SST	Sjøforsvarsstaben

1.0 Innledning

Sikkerhetsstyring har lenge vært regulert i sivil maritim næring. I 2002 var de fleste sivile fartøyer som drev næringsvirksomhet regulert av skipssikkerhetsloven med forskrifter, og dermed pålagt å innføre sikkerhetsstyringssystem etter internasjonal standard (ISM-Koden). Dette innbefattet implementering av et system basert på funksjonskrav, hvor sertifisering, rutiner for internkontroll fra selskapet, samt ekstern kontroll fra myndighetene utgjorde grunnfundamentet.

Skipssikkerhetsloven § 7 satte følgende krav til den maritime næring;

Rederiet skal sørge for å etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og på det enkelte skip, for å kartlegge og kontrollere risiko samt sikre etterlevelse av krav fastsatt i eller i medhold av lov eller i sikkerhetsstyringssystemet selv. (NFD, 2007)

Forsvarets underliggende avdelinger ble omfattet av Skipssikkerhetsloven i 2007, men gjennom forskrift unntatt de bestemmelser som la nærmere føringer til standardisering, sertifisering og kontroll. I 2017 ble Forsvaret underlagt krav om ekstern kontroll, hvor Forsvarsdepartementet fikk ansvaret som tilsynsmyndighet. Kravet om ekstern kontroll er i sivil næring lagt til Sjøfartsdirektoratet.

Selv om begge næringer er underlagt regulering, er det likevel en del vesentlig forskjeller i kravene, hvilket kan påvirke sikkerhetsstyringen på fartøyene. Forsvarssjefen (FSJ) utformet i 2010 et direktiv for sikkerhetsstyring for underliggende avdelinger. Direktivet setter funksjonskrav til forebyggende sikkerhet, med overordnet krav om at sikkerheten i Forsvaret skal styres etter gjeldende sivile lover og forskrifter, i tillegg til militært regelverk. Det er gjennom organisasjons- og instruksjonsmyndigheten FSJ utgir regelverk som personell ansatt i Forsvaret er pliktig å følge. Det er per i dag ikke utformet en egen forskrift relatert til sikkerhetsstyring i Forsvaret, hvilket innebærer at det ikke er juridisk bindende å følge ISM-koden. Det er med andre ord større frivillighet for Kystvakten å legge til grunn ISM-koden i arbeidet med å etablere et eget sikkerhetssystem. Et interessant spørsmål er hvilken betydning dette får for sikkerhetssystemet som etableres og etterlevelsen av det.

Tidligere forsvarssjef Harald Sunde brukte følgende definisjon om sikkerhetsstyring;

Systematiske aktiviteter for å oppnå og opprettholde et sikkerhetsnivå i overensstemmelse med de mål og krav en organisasjon har satt seg. I dette arbeidet inngår også kontinuerlig forbedring av sikkerheten. (Forsvarssjefen, 2010)

Kystvakten innførte sitt styringssystem i 2012 basert på ISM kodens standard og interne krav i Forsvaret. (Kystvakten, 2017) De fleste av Kystvaktens fartøy var allerede omfattet av sivil regelverk i sin helhet ved at flåtestrukturen i stor grad bestod av sivilt innleide fartøy. Etter at Forsvaret kjøpte flere av fartøyene i 2012, er det nå bare tre sivile fartøy igjen i strukturen. Dette betyr at det i all hovedsak er det militære sikkerhetsstyringssystemet som er gjeldende på fartøyene.

1.1 Problemstilling og avgrensning

Oppgavens analytiske ramme tar utgangspunkt i teorier om Regulering, tilsyn (kontroll) og sikkerhetsstyring. Oppgaven tar videre for seg kritiske faktorer forbundet med sikkerhetsstyring på militære fartøy som er underlagt andre krav enn fartøy i sivil næring.

Hvilke kritiske faktorer ved regulering- og kontroll påvirker sikkerhetsstyring på militære fartøy i Kystvakten?

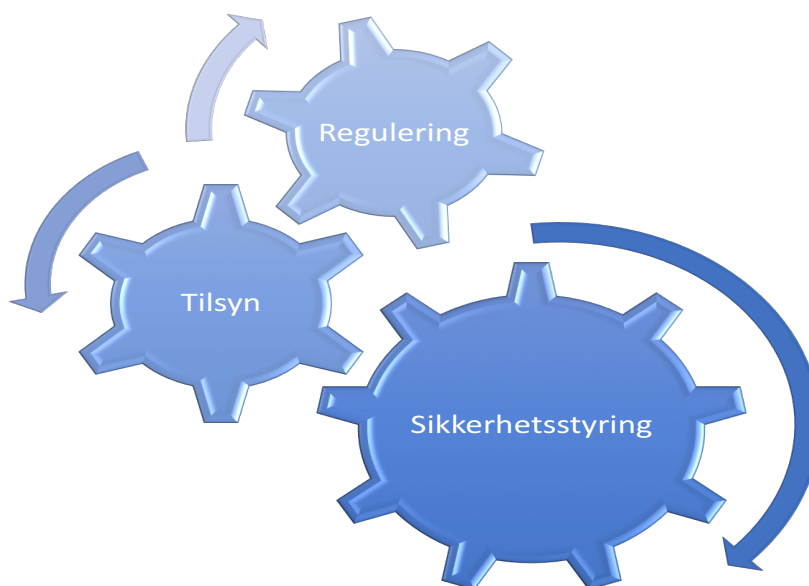
I militær næring stilles det som nevnt andre myndighetskrav, hvor interne direktiver i større grad er gjeldende for sikkerhetsstyring i virksomheten. Kontroll av etterlevelsen står videre sentralt og ulike håndhevelsesmekanismer kan være med på å påvirke sikkerhetsstyringen på fartøy. Med kontroll menes her alle former for kontroll som har formål om å bidra til etterlevelse av gitte krav (interne og eksterne) Dette medfører at det foreligger to ulike reguleringsregimer innenfor sivil og militær næring, en «myk» og en «hardere» tilnærming. Kystvakten er videre en myndighetsutøver selv, og dermed en kontrolletat som er delegert makt til å gjennomføre kontroller på vegne av andre. Slikt sett kan en si at det forventes høye krav til institusjonen Kystvakt om å være eksempelets makt, og dermed holde høyt fokus innenfor sikkerhetsarbeid for å bevare sitt rennommé i samfunnet.

For å besvare problemstillingen har jeg valgt å dele den opp i 2 forskningsspørsmål;

FP 1: Hva kjennetegner reguleringsstrategien i Kystvakten?

FP 2: Hvilken betydning har tilsyn for etterlevelsen av sikkerhetsstyringssystemet i Kystvakten?

For å belyse funn i oppgaven, har jeg ved besvarelse av begge forskningsspørsmål valgt å gjøre en sammenligning av sivile og militære krav som stilles til sikkerhetsstyring. Jeg vil videre studere erfaringer knyttet til sikkerhetsstyring innenfor sivilt og militært reguleringsregime. Jeg vil besvare problemstillingen ved dokumentanalyser av regelverk og interne styringsdokumenter. Det er videre foretatt intervjuer av personell, herunder skipssjefer med lang erfaring fra begge fartøystrukturer, samt personell på departementsnivå.



Figur 1: Forskningsmodell

Studien avgrenses til en avdeling i Forsvaret, herunder Kystvakten ved militært eide fartøy. Sikkerhetsstyring i militær virksomhet innehar fem ulike tema, studien er avgrenset til å omhandle temaet *personlig sikkerhet* innen sikkerhetsstyring.



Figur 2: Avgrensning

1.2 Studiens oppbygning

Oppgaven inneholder 7 hovedkapitler med underkapitler. Kapittel 1 inneholder Innledning, problemstilling og avgrensning. Kapittel 2 Beskrivelse av organisasjonen Kystvakten som caseobjekt og bakgrunn for maritim sikkerhetslovgivning i militær og sivil næring. Kapittel 3 beskriver det teoretiske bidrag, reguleringsregimer, tilsyn (kontroll) og sikkerhetsstyring. Kapittel 4 beskriver det kvalitative metodevalget i studien. Kapittel 5 er analysekapittel hvor jeg først sammenligner sivile og militære krav ved dokumentanalyse for å belyse ulikheter (kritiske faktorer), for deretter å sammenligne erfaringer fra intervju knyttet opp mot de 2 forskningsspørsmålene jeg har satt meg. Kapittel 6 er drøftingskapittel, hvor funn blir drøftet opp mot teori som beskrevet i kapittel 2, jeg har valgt å avslutte med presentasjon av potensielle kritiske funn knyttet opp mot begge forskningsspørsmål. Kapittel 7 er avslutningskapittel med besvarelse av problemstilling i form av konklusjon, og forslag til videre forskning.

2.0 Bakgrunn

Dette kapittelet presenterer Kystvakten som case, herunder organisasjonens oppbygning, operativt ansvarsområde og risiko forbundet med tjenesten. Kapitlet beskriver videre det overordnede reguleringsregimet for sikkerhetsstyring, inkludert ISM – koden i maritim sektor.

2.1 Kystvakten

Kystvakten er en avdeling underlagt Sjøforsvaret og ble opprettet i 1977. Avdelingen er hovedsakelig bemannet og utstyrt for å gjennomføre sitt samfunnsoppdrag i fred – krise spekteret, men vil også kunne få tillagt oppgaver ved krig. Kystvakten er i så måte juridisk definert som krigsfartøy. Kystvakten har kontrollmyndighet, politimyndighet og påtalemyndighet i medhold av Kystvaktloven. Dette er oppgaver som knyttes til myndighetshevdelse og hevdelse av suverene rettigheter i våre sjøområder og på kontinentalsokkelen. I tillegg skal kystvakten drive suverenitetshevdelse av norsk territoriet for staten Norge, også i fredstid. Videre er andre primæroppgaver som søk og redning (SAR) og ledelse av oljevernoperasjoner med på å sikre samfunnet i større grad. I det daglige preges driften av normale skipsoperasjoner, herunder vedlikehold i form av maling og vedlikehold, småbåtoperasjoner og dekkarbeid i forbindelse med operative oppgaver som beskrevet over. (Forsvaret, 2018)

Dersom et cruiseskip forliser med 5000 passasjerer, vil en svikt i rutinene på fartøy nivå kunne være med på å gjøre utfallet av redningsoperasjonen fatal. Kystvakten var «redningsleder sjø» når passasjerskipet Maxim Gorkij gikk på et isfjell utenfor Svalbard i 1989. Skipet hadde med seg 955 passasjerer. Ved hjelp av tre Seaking- helikopter og Kystvaktskipet Senja ble alle reddet (Hovden, 2012). Dette var før sikkerhetsstyring var innført, og situasjonen ble håndtert ved improvisasjon og best practice.

Redningsoperasjonen med slep av fiskebåten Kamaro (2012) fikk stor mediedekning, og innebefattet stor risiko for mannskap på begge fartøyer. (Verdens Gang, 2012).

Eksemplene over illustrerer hvilken type risiko Kystvakten kan komme opp i. Begge operasjonene ble håndtert uten personellskader selv om sikkerhetsstyring ikke var etablert og satt i system i Kystvakten. Det er imidlertid ikke alltid større personellskader eller tap av

liv unngås. Her kan Vassdal-ulykken som fant sted i Vassdalen 5. mars 1986 nevnes. En tropp med 15 ingeniørsoldater ble tatt av snøskred, og 16 soldater omkom. (NRK, 2018) Senest i oktober 2017 omkom en soldat etter sprengningsulykke i Troms. (ABC-Nyheter, 2017) Etter hver gang det skjer større ulykker, settes det ned granskningskommisjoner som undersøker omstendighetene rundt ulykken. Dette medfører tiltak og endring av praksis for å unngå at denne form for ulykker skjer igjen. Kystvakten har også personellskader som rapporteres gjennom sjøforsvarets styringssystem for sikkerhet. Tabellen under viser ulykker og nestenulykker i Kystvakten i perioden 2012 – 2017. (Alarmsentralen, 2018).

2.1.1 Ulykkesstatistikk Kystvakten

Type Hendelse	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Personskader totalt	217	189	140	164	93	147
Nesten ulykke	33	31	44	37	50	70

Tabell 1: Ulykkesstatistikk Kystvakten 2018

Sikkerhetsstyring i Kystvakten har her en viktig funksjon ved å fange opp de kritiske faktorer som bidrar til hendelser og innføre tiltak slik at en unngår at ulykker skjer igjen.

2.1.2 Organisasjonsstruktur

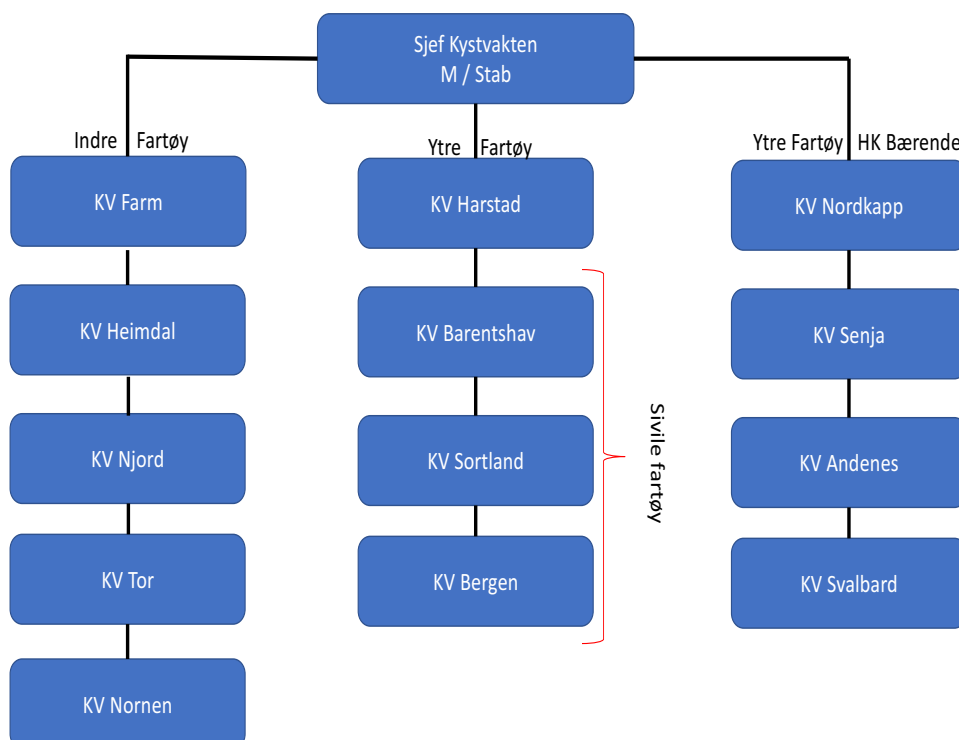
Forsvaret er stadig i endring og nye reformer og omorganiseringsprosesser påvirker Kystvakten kontinuerlig. Kystvaktens hovedkvarter er geografisk plassert på Sortland i Nordland fylke. Fartøysstrukturen består i dag av tretten fartøy, hvorav 3 er sivilt innleide. Besetningene på fartøyene består i all hovedsak av militært personell, herved offiserer og spesialistbefal på lengre kontrakter. I tillegg utgjør vernepliktige soldater som avtjener førstegangstjenesten det største antall personer om bord. På innleide fartøyer er det også sivile sjømenn som er ansatt i sivilt rederi, men disse er nå i mindretall og består av inntil 5

personer per innleide fartøy. Innleide fartøy består nå av Barentshavklassen som eies og driftes av rederiet Remøy Shipping. Det er Remøy Shipping som har ansvar for sikkerhetsstyringssystemet på disse fartøyene.

Alle indre kystvaktfartøy, samt KV Harstad var tidligere sivilt innleide fartøy, men ble etter oppkjøp i 2012 unntatt sivile krav til sikkerhetsstyring. Alle disse fartøyene hadde tidligere godkjente sivile sikkerhetsstyringssystemer.

Fartøyene er delt i indre og ytre kystvakt, i tillegg defineres de ytre fartøyene som har helikopterkapasitet som en egen gruppe. Det som kjennetegner fartøyene med helikopter er at de innehar omtrent det dobbelte av personellressurser som de øvrige ytre kystvaktfartøy.

Sikkerhetsavdelingen som tidligere var direkte underlagt Kystvakten, er nå underlagt Sjøforsvarsstaben. Det medfører at det er sikkerhetssjef som har fagansvar for sikkerhetsstyring i hele Sjøforsvaret, mens sikkerhetssjef Kystvakten utøver ansvaret lokalt i virksomheten. Totalt i Kystvakten er det 1 – 2 personer som har sikkerhet som en fulltidsstilling.



Figur 3: Fartøysstruktur

2.2 Bakgrunn for maritim sikkerhetslovgivning

Den maritime næringen har kommet langt innenfor forebyggende sikkerhet og Norge har vært i front som sjøfartsnasjon. Den internasjonale skipsfartsorganisasjonen IMO (*International maritime organization*) ble opprettet i 1948 og er FNs sjøsikkerhetsorganisasjon. IMOs hovedoppgave har vært å ivareta sikkerheten til sjøs og forhindre forurensning av det marine miljø. IMO har i dag 172 medlemsland. Norge ble medlem i 1958, samme år som IMO konvensjonen trådte i kraft (IMO, 2018). IMO har utviklet standarder innen maritim sikkerhet og forurensning. Arbeidet med ISM- Koden ble iverksatt etter flere skipsforlis hvor menneskelig svikt var årsaken. Skipsulykkene med «Scandinavian star», «Estonia» og «Herold of free Enterprise» på 1980 tallet var med på å utvikle og fremskynde arbeidet innenfor maritim sikkerhet. En av de største endringene var at fartøy ble pålagt å opprette et sikkerhetsstyringssystem basert på ISM-kodens oppbygning. ISM koden ble vedtatt av IMO i 1993 og er forankret i sjøsikkerhetskonvensjonen SOLAS (Regjeringen, 2008). Formålet med koden er å få rederier til å ta større ansvar for sikkerhetsarbeidet på skip og sette sikkerhetsarbeidet i system for å øke sikkerheten på fartøy. Norge har vært en stor pådriver i utviklingen av regelverket og har fremmet forslag til strengere regulering ved flere anledninger (Regjeringen, 2018). Det er Sjøfartsdirektoratet som er forvaltnings- og myndighetsorgan for arbeidet med sikkerhet til sjøs gjennom delegert myndighet fra Nærings- og fiskeridepartementet (Stortinget, 2018). I Norge er maritime reguleringer knyttet opp mot lov om skipssikkerhet (Skipssikkerhetsloven). Skipssikkerhet er gjenstand for en omfattende internasjonal regulering som også gjenspeiles i et komplekst nasjonalt lov- og forskriftsverk. I forbindelse med utgivelse av ny skipssikkerhetslov (2007) ble det i 2005 gjennomført en Norsk offentlig utredning basert på nye internasjonale krav (Regjeringen, 2005). Resultatet endte med at Forsvarets fartøy også ble omfattet deler av Skipssikkerhetsloven, herunder § 7 Sikkerhetsstyring. (NFD, 2007)

«De hensyn som bærer loven, nemlig hensynet til liv og helse, miljø og materielle verdier, står like sterkt her som ellers. Det er likevel klart at særlige hensyn kan tilsi at lovens bestemmelser ikke alltid eller ikke fullt ut kan brukes på dem.» (NOU2005:14)

Det ble videre utformet «Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger»¹. Det var denne forskriften som gjorde ISM- koden til standard for sivile fartøy. Selv om Forsvaret ble underlagt Skipssikkerhetsloven §7, ble de unntatt forskriften om sikkerhetsstyringssystem. Forsvaret ble videre underlagt et annet reguleringsregime gjennom «Forskrift om Skipssikkerhetslovens anvendelse for Forsvarets underliggende avdelinger»². (Forsvaret, 2017) Denne forskrift fritok Forsvaret for en rekke krav i Skipssikkerhetsloven, blant annet kravet til ekstern kontroll frem til 2017. Etter at ny forskrift ble gjort gjeldende i 2017, ble Forsvarets underliggende avdelinger også omfattet av ekstern kontroll hvor Forsvarsdepartementet ble gitt denne oppgaven. I desember 2010 fastsatte Forsvarssjef Harald Sunde et direktiv med krav til sikkerhetsstyring i forsvaret. Formålet var å sikre en helhetlig ivaretagelse og kontinuerlig forbedring av sikkerheten i Forsvaret gjennom systematisk sikkerhetsstyring. Både militære og sivile krav **skal tilfredstilles**. Det foreligger videre et stort internt reguleringsregime i Forsvaret som inneholder sikkerhetsbestemmelser relatert til ulike aktiviteter, disse er ikke del sikkerhetsstyringssystemet, og jeg har derfor valgt å holde disse utenfor studien.

2.2.1 ISM-koden

ISM – koden er styrende for sivilmaritim næring, men også koden har også betydning for sikkerhetsstyring i Kystvakten. ISM-koden stiller krav til hvordan selskap skal utvikle, gjennomføre og vedlikeholde et sikkerhetsstyringssystem. Funksjonskravene er delt opp i 5. kategorier (Regjeringen, 2008).

Alle selskap skal utvikle, gjennomføre og vedlikeholde et sikkerhetsstyringssystem (SMS) som omfatter følgende funksjonskrav:

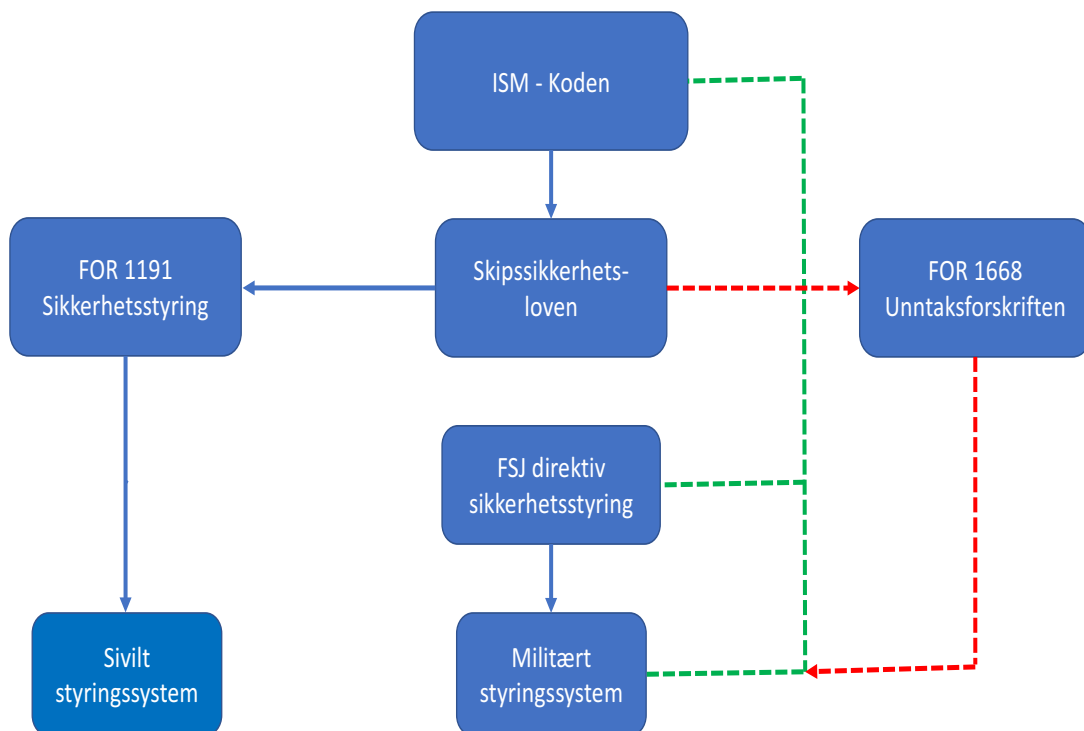
1. En policy for sikkerhet og miljøvern,
2. Instruksjoner og framgangsmåter for å sikre sikker drift av skip og vern av miljøet i samsvar med relevant internasjonalt regelverk og flaggstatslovgivning,
3. Definerte myndighetsnivåer og kommunikasjonslinjer mellom og blant personell i land og om bord,
4. Framgangsmåter for rapportering av ulykker og avvik fra bestemmelsene i denne norm, framgangsmåter for forberedelse og reaksjon på nødssituasjoner
5. Framgangsmåter for intern revisjon og ledelsens gjennomgang.

¹ FOR-2014-09-05-1191

² FOR-2017-06-29-1668)

2.2.2 To reguleringsstrategier

I illustrasjonen under viser **blå linje** kravene til sivil sikkerhetsstyring, mens **rød linje** viser hvor Forsvaret er unntatt sivilt regelverk. **Grønn linje** viser hvordan Forsvaret ved «frivillighet» har valgt å innføre sivile reguleringskrav i intern regulering.



Figur 4: Ulike reguleringsvilkår i maritim næring

3.0 Teoretisk rammeverk

Dette kapittelet presenterer relevant teori innen Regulering, tilsyn og sikkerhetsstyring. Regulering og tilsyn (kontroll) er sammensatte begreper og vil gå igjen i teorikapitlet.

3.1 Reguleringsstrategi

Regulering av sikkerhet gir ingen garantier mot en sikrere arbeidsplass. Etterlevelsen av hensikten til reguleringen er hva som gir resultater, ikke selve reguleringen.. (Lindøe, et al., 2015, p. 16) Regulering relateres i oppgaven ikke bare til myndighetskrav i form av Standarder, lover og forskrifter, men også til andre former for sosial kontroll eller påvirkning, enten pålagt av staten eller fremkommet på andre måter. (Lindøe, et al., 2015)

3.1.2 Reguleringsstrategier

Analytisk kan man skille mellom to hovedformer for regulering, disse omtales i teorien som «hard» og «myk» regulering. (Veggeland, 2010)

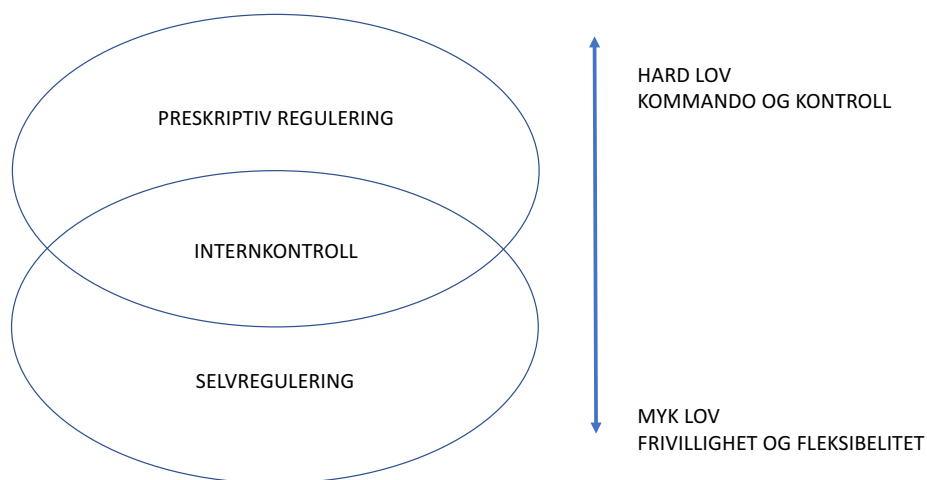
«Myk» regulering innebærer formålsskapende arbeid, ved overbevisning og samarbeid som viktigste virkemidler. Denne form for reguleringen er i større grad knyttet til frivillighet og fleksibilitet, (Veggeland, 2010) noe som igjen knyttes til selvregulering. Selvregulering består av flere nivåer og er knyttet opp mot graden av kontroll, myndighetene har over en. (Lindøe, et al., 2015) Innen risikoregulering har større ulykker innen petroleumsnæringen og maritim næring påvirket denne reguleringsformen ved at kommisjonsrapporter kom frem til at det var behov for mer målrettet ansvarliggjøring av selskapene selv, dette i motsetning til detaljstyring. (Cullen, 1990) Utfordringen ved selvregulerte regimer er at reguleringer sjeldent gir klare føringer, men er ofte basert på funksjonskrav. Et funksjonskrav er en regeltype som setter krav til resultatet uten å si noe om hvordan det skal oppnås. (Lindøe, et al., 2015)I stortingsmelding 17 (2002-2003) om statlig tilsyn betegnes funksjonelt regelverk

hvor myndighetene tar utgangspunkt i hvilke mål som skal oppnås, og det blir i stor grad selv opp til virksomhetene selv å velge løsninger for å nå målene. Funksjonsbasert regelverk kan betegnes som en deregulering, ved at kompetansen til å finne frem til bedre løsninger først og fremst ligger hos virksomheten selv. Dette medfører videre et økt ansvar ovenfor virksomheten som selv er omfattet av reguleringen. Funksjonsbasert regulering kan videre ses opp mot definisjonen rettslige standarder. De underliggende målestokkene i de rettslige standarder bygger på problemforståelse, terminologi og løsningsmetoder som blir forstått i fagmiljøet, og som gjennom fagmiljøets involvering i prosessen for å utvikle normer nyter større legitimitet enn regelverk basert på juridisk terminologi og logikk. (Lindøe, et al., 2015) Utgangspunktet for selvregulert strategi er at virksomheten vet sitt eget og samfunnets beste, hvor det foreligger vilje og evne til å styre og kontrollere den risiko som produseres ved «egenkontroll». Kriteriet for om det er nødvendig med kontrolltiltak fra myndigheter er at virksomhetens tjenester ikke skader kunder eller forbrukere, og aktiviteten skjer innenfor akseptable sosiale normer. (Lindøe, et al., 2015, p. 84)

Den «harde» reguleringsformen legger mer vekt på Kommando og kontroll, herunder ved detaljerte regler, med liten grad av vurdering og skjønn. (Veggeland, 2010) Denne reguleringen er enklere å kontrollere etterlevelsen av, da det finnes enklere indikatorer å måle på, kontra funksjonskrav som beskrevet over. Således vil det også være lettere å fastsette sanksjonsmidler. Lindøe (2015) omtaler videre denne formen for «preskriptiv regulering». (Lindøe, et al., 2015)

Begge reguleringsstrategier baseres på at det stilles krav. Disse krav kan betegnes på ulike måter. Veggeland (2005) bruker betegnelsen direktiver og standarder. Hvor direktiver er eksplisitte forpliktende regler, som oftest er skriftlige og utstedes av person eller organisasjoner med myndighet til det. Kjennetegnet med direktiver er at det ofte følger med mulighet for sanksjoner over den utøvende part. En standard derimot betegnes også som eksplisitte regler, men skiller seg fra direktiver ved at de er frivillige. Oppfølgingen er ikke basert på hierarkisk autoritet eller bruk av makt, men på om mottakeren ser relevansen og nytten av standardene. (Veggeland, 2005)

Under er de to ulike reguleringsformene sett i sammenheng:



Figur 6: To idealtyper av regulering

3.1.3 Tilsyn og kontroll

St.meld 17 (2002-2003) beskriver tilsyn som et fellesbegrep for all aktivitet eller virkemiddelbruk som iverksettes for å følge opp et lovverks intensjoner. Kjernen i tilsynsrollen er imidlertid den konkrete kontrollen av pliktsubjektene etterlevelse av en norm som allerede er fastsatt ved lov, forskrift eller enkeltvedtak, samt reaksjoner ved avvik. (AAD, 2002-2003) (*St.meld nr 17, 2002-2003*)

Som ved reguleringsstrategi innehar også tilsynsstrategier «harde» og «myke» virkemidler for å sikre etterlevelse. Hovedsakelig skiller det her mellom overtalelse eller ved en form for straff. Den mykere overtalelsesstrategien bygger på antakelsen om at virksomheter har et ønske om å være lovlydige, og at manglende etterlevelse primært skyldes manglende kunnskap, kapasitet og evne. (Lindøe, et al., 2015) Myndighetene må derfor veilede, gi råd og vise tålmodighet, herunder ved å forklare reguleringsformålet og motivere til forbedringer.

Den hardere strategiske tilnærmingen om straff, bygger på antakelsen om at virksomheter er rasjonelle aktører som primært søker å fremme egne, gjerne økonomiske interesser. Det vil si at motivasjon for å følge regelverket avhenger av egne interesser, og vil forholde seg strengt kalkulerende til offentlige regler og myndighetskontroll. I enkelte tilfeller vil det være formålstjenlig å følge regelverket fordi det sammenfaller med egne produksjonsinteresser, som motivasjon til de ansatte, omdømme ol.

For øvrig vil regeletterlevelse kun skje ved to ulike forhold: (Lindøe, et al., 2015, p. 118)

1. At virksomheten har grunn til å tro at overtredelser vil bli oppdaget
2. At sanksjonene er så kraftige ved mislighold, at det likevel lønner seg å følge loven.

Sammenfallet mellom virksomhetens primærmål og reguleringsformålene, vil sammen med kontrollkapasitet og avdekkingssevne, ha stor betydning for graden av regeletterlevelse.

Et teoretisk svar på denne forenklete todelingen, er *punish or persuade* som ble fremstilt av Ayres og Braithwaite 1992 i boka «Responsive regulation. » Grunntanken bak responderende regulering er at virksomheter ikke kan kategorisere som gode eller dårlige, men mangfoldige som endres over tid som følge av myndighetsatferd. Derfor bør tilsyn fra myndigheten gjennomføres på en fleksibel måte, ved bruk av ulike virkemidler i forhold til hvordan virksomhetens etterlevelse av gitt regulering. (Lindøe, et al., 2015)



Figur 7: Sanksjonspyramiden illustrert etter Gunningham 2010.

Basert på innsikt fra teoriene om regulering og kontroll som beskrevet over, er det utviklet et analytisk redskap³ som identifiserer faktorer som i ulik grad kan tenkes å influere på etterlevelsen, og setter et større fokus mot risikobasert tilsyn. Metodikken består i en serie indikatorer eller sjekkpunkter, delt i to dimensjoner. Det ene gjelder spontan etterlevelse, altså hvilken grad en kan forvente at etterlevelse av regelverk skjer uten tilsyn. Den andre dimensjonen dreier seg om graden av etterlevelse gitt tilsynsordninger fra myndighetene. (Lindøe, et al., 2015)

Dimensjon 1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kunnskap om reglene: En må kjenne til reglene for å kunne følge dem, dette gjelder ikke bare for virksomheten, men de som faktisk skal følge dem. Uklart regelverk og vanskelig regelverk gir lav skår. 2. Kost-nytte: Hvor mye ressurser krever det å følge reglene, og hvilken nytte har etterlevelse for virksomheten. Etterlevelse som krever mye ressurser i form av tid, penger og innsats, uten nytteverdi gitt egne målsettinger vil det gi lav skår. 3. Graden av aksept: Har virksomheten forståelse for verdien av de hensyn som ligger til grunn for regelverket. Dersom formål og regler har liten aksept, reduseres sjansen for etterlevelse, og gir lav skår. 4. Respekt og autoritet: Har virksomheten respekt for offentlig myndighet, egne verdier og standarder. Dersom respekten for både ekstern og intern autoritet er lav, gir det lav skår. 5. Sosiale og ikke-offentlige kontrollmekanismer: Andre kontrollmekanismer enn offentlig tilsyn kan påvirke graden av etterlevelse.
--------------------	---

³ Law Enforcement Expertise Centre, Dutch Ministry of Justice, The Hague, 2004

Dimensjon 2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Risiko for rapportering: Hvor stor risiko oppfatter virksomheten det er for at myndighetene skal få kjennskap til manglende etterlevelse? Finnes det varslere som kan gjøre myndighetene oppmerksomme på regelbrudd? 2. Risiko for kontroll og tilsyn: Hvor stor sjansen antar virksomheten det er for at myndighetene gjennomfører tilsyn, enten ved dokumentgjennomgang eller ved fysisk kontroll? 3. Risiko for at avvik oppdages: Gitt at det gjennomføres tilsyn – hvor stor er sjansen for at det oppdages av tilsynspersonell? En ren dokumentgjennomgang uten direkte verifikasjoner kan redusere sjansen for at avvik oppdages. Dersom det bare gjennomføres en type kontroller, gir dette lav skår. 4. Risikobasert tilsyn: Retter myndigheten tilsynsressurser mot de områder hvor sjansen er størst for regelbrudd. Dette avhenger av kompetansen til revisjonsorgan, og kjentskap til virksomheten. 5. Risiko for reaksjoner: Dersom regelbrudd oppdages, hva er sjansen for at det blir gjennomført sanksjoner mot virksomheten. Det antas at reaksjon på regelbrudd påvirker sannsynligheten for etterlevelsen. 6. Reaksjonens størrelse: Gitt at sjansen for reaksjoner er tilstede er det også å forvente at størrelsen på disse vil påvirke sjansen til etterlevelse.
--------------------	---

Tabell 2: Risikobasert tilsyn

Det som videre har betydning er om den som gjennomfører tilsyn innehar noen form for interesser ved virksomheten. Her henviser Lindøe (2015) til Sjødyktighetsloven (1906) som ga DnV både lovgivende og dømmende myndighet innen maritim virksomhet. (Lindøe, et al., 2015)

Det finnes også andre mekanismer enn tilsyn som bidrar til etterlevelse av reguleringer. Gunningham og Grabosky (1998) har lansert «Smart regulation» begrepet. Her legges det til grunn en bredere forståelse av hvilke aktører som bidrar til å påvirke virksomhetens atferd i forhold til myndighetskrav. (Lindøe, et al., 2015) En annen siden ved påvirkningskraft gjennom sosiale omgivelser er Verdiskaping, hvor profesjons- og erfaringsbasert kunnskap og praksis smeltes sammen til «beste praksis».. Erfaring viser at dette følgelig ikke bare gjelder for verdiskaping, men at også fare og risiko ikke nødvendigvis bare kan håndteres gjennom egenkontroll. Samfunnet har derfor behov for *sosial kontroll*. (Lindøe, et al., 2015)

3.2 Sikkerhetsstyring

Begrepet sikkerhetsstyring beskrives i maritim næring som å identifisere og kontrollere risiko for derved å ivareta sikkerhet til sjøs, hindre personskader eller tap av menneskeliv og unngå skade på miljøet eller på eiendom. Begrepet er dynamisk og har endret seg over flere tiår, det forventes også at denne utviklingen fortsetter, og at den internasjonale utviklingen på dette området er viktig. Et viktig poeng i forbindelse med innføringen av sikkerhetsstyringssystemer (SMS) var at det ikke må ses på som en engangsoperasjon, men at systemet stadig må forbedres i lys av erfaring og generell utvikling. (Regjeringen, 2005)

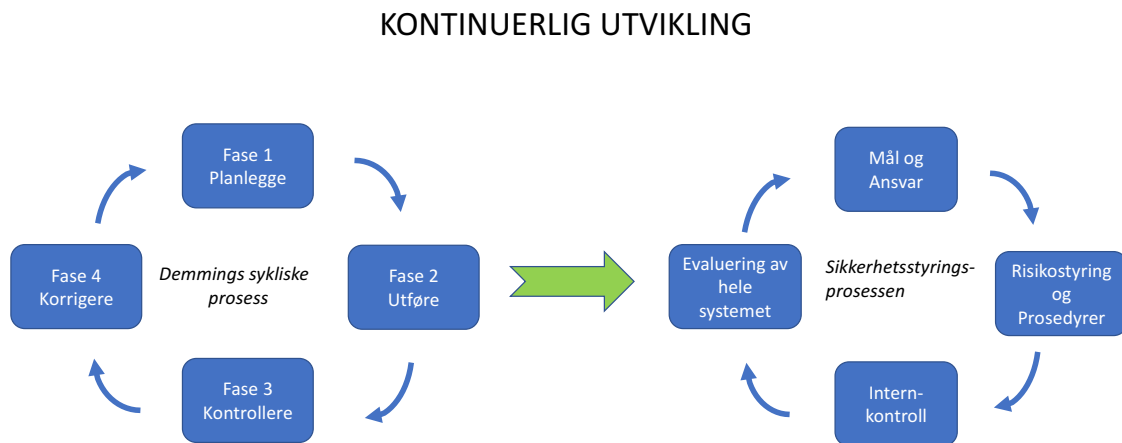
Sikkerhetsstyringsprosessen består i all hovedsak av fire faser. (Kongsvik, 2013) Prosessen har sitt formål å skape kontinuerlig forbedring, og har lenge vært brukt i forbindelse med kvalitetsstyring av bedrifter. Baktanken ved kontinuerlig forbedring kommer fra industrien, hvor bedre kvalitet ble sett på som en nøkkel for videre utvikling. Her skulle kunden og kundens behov være utgangspunkt for kvalitetsarbeid preget av sterk involvering av alle ansatte. Et annet viktig prinsipp var å øke kontrollen over produksjonen. Dette skulle skje ved å sette klare standarder for produktene og ved nøye overvåkning, se om man det fantes avvik fra disse standarder. Demming (1986) illustrerte prosessen kontinuerlig utvikling ved en syklisk prosess delt i de fire fasene (Plan-DO-Check-Act). (Kongsvik, 2013)

Lindø (2015) viser til samme prosess innenfor sikkerhetsstyring, og definerer fasene på følgende måte. (Lindøe, et al., 2015, p. 122)

Fase	Strategi
Fase 1	Målformulering og fastsetting av kriterier for risikoaksept.
Fase 2	<ul style="list-style-type: none">- Kartlegging risiko ved registrering og undersøkelser av hendelser og ulykker.- Fastsetting og oppfølging av prosedyrer og regler- Gjennomføring av programmer og handlingsplaner
Fase 3	Internkontroll av gjennomføringen
Fase 4	Evaluering og gjennomgang av hele systemet.

Tabell 3: Sikkerhetsstyringsprosess

Ved å overføre fasene fra Demmings sykliske prosess, vil et styringssystem for sikkerhet basert på Internasjonal norm for sikkerhetsstyring inneholde følgende faser. Disse fasene gjenspeiles også innenfor Kystvaktens sikkerhetsstyringssystem. Jeg vil kort beskrive hver enkelt fase i underkapitlene 3.2.1 – 3.2.4



Figur 8: Sikkerhetsstyringsprosessen

3.2.1 Mål og ansvar

Opprettelsen av sikkerhetsmål er starten og slutten på prosessen. Starten ved at en ønsker å studere et fenomen, slutten ved at en analyserer resultatet og virkningen av mål i virksomheten. Målstyring er en kjent metode som går igjen i alle næringer, virksomheter og aktiviteter i samfunnet, enten individuelt eller som gruppe. Vi setter oss mål som er ønskelige å oppnå, vi planlegger hva som skal til for å nå målene som er satt, vi analyserer de aktuelle løsningene og tiltak for å se hvordan disse kommer ut i forhold til hverandre og de mål som er satt, deretter tas en beslutning. Beslutningen skal føre til en måte å nå mål, og gjennomfører justeringer dersom det er nødvendig. På en slik måte kan målstyring være en måte å ta lærdom. Målstyring kan fungere godt i organisasjoner, en utfordring kan være avhengighet til mange mennesker, og forankringen av mål hos enkeltpersoner kan være av forskjellig grad (Aven, 2007). Mål kan videre ses på som ytelsesindikatorer ved å sammenligne en før og nå tilstand, de kan også vise en utvikling over tid, eller ved sammenligning innad i bedriften eller eksternt. Indikatorer ses på som et virkemiddel til ledelsens informasjonsgrunnlag, og er et motiverende virkemiddel innenfor sikkerhetsarbeid. (Kongsvik, 2013, p. 26)

3.2.2 Risikostyring og prosedyrer

Risikostyring dreier seg i stor grad om en balanse mellom å realisere det ønskede og unngå det uønskede. Dette innbefatter høyt fokus på risikoleidelse (proaktiv) og problemhåndtering (reaktiv) underveis.

Risikoleidelse er arbeid som forebygger og reduserer effekter av hendelser forbundet med risiko. I prosessen analyseres og identifiseres risikoer i virksomheten. Deretter skal de identifiserte risikoer evalueres, og det skal tas beslutninger om hvilke tiltak som skal implementeres. (Aarseth, 2010) Måten å styre risiko kan deles i to ulike trinn. Først gjennom grundig arbeid rundt risikoanalyser, og produksjon av gode prosedyrer før operasjoner gjennomføres. Deretter ved bruk sikkerhetsindikatorer for å kunne oppnå læringseffekt, samt inneha muligheten for å synliggjøre potensielle avvik, hendelser og ulykker. Sikkerhetsindikatorer innen personlig sikkerhet kan være rapportering av personellskader, nestenulykker, anbefalte tiltak etter uønskede hendelser som ikke blir gjennomført. (Kongsvik, 2013, p. 29)

Problemhåndteringsprosessen tar utgangspunkt i at det allerede er gjennomført en risikoleidelsesprosess. Det er altså det som skjer i hverdagen og under driftsoperasjonene som blir betraktet som problemhåndteringsprosess, hvor en stadig jobber for å unngå de risikoer en har tatt hensyn til i risikoleidelsesprosessen. (Aarseth, 2010) De utfordringer en møter hver dag, og som potensielt kan føre til en større uønsket hendelse, men som blir håndtert før det får et fatalt utfall. Det er her organisasjonen kan håndterer potensielle farer, før de utvikler seg videre. (Aarseth, 2010, p. 242)

3.2.3 Internkontroll

Internkontrollregimer finnes i de fleste bedrifter i dag. Sikkerhetsrevisjoner kan være et viktig verktøy for å gjennomgang av egen sikkerhetsstyring, og for å forbedre sikkerheten i arbeidslivet generelt. Internkontrollforskriften er regelverket som regulerer landvirksomheter og ISM koden Sjøvirksomheter. Hvordan en sikkerhetsrevisjon blir gjennomført avhenger av hvem som gjennomfører den, altså hvilken bakgrunn en har. Erfaring og bakgrunn kan være styrende for hva som blir vektlagt. ISO 9001 «retningslinjer for revisjon av styringssystemer» sier noe om forkunnskaper en bør ha. Dette inkluderer grunnleggende kunnskap om revisjon som metodikk, kjennskap til systemer og gjeldende regelverk. (Kongsvik, 2013, pp. 60-63) Kjentskap til den virksomheten som skal revideres er

også viktig, og det bør vurderes om en bruker revisjonsteam med forskjellige kunnskaper og bakgrunn. Det er på en annen side begrenset hvilken informasjon en klarer å hente ut fra en sikkerhetsrevisjon, de kan betraktes som lukkede representasjoner av sikkerhet. Ved at det vurderes om systemet tilfredsstillende krav er fulgt basert på en skjematisk metode. Ikke menneskene, og hvordan de fungerer i det daglige.

Endrede krav fra myndighetene har medført at virksomheter har fått et større ansvar enn tidligere for selv å kontrollere at den daglige driften ikke går på bekostning av helse, miljø og sikkerhet. Definisjonen av revisjon er «kontroll» eller «ettersyn». Sikkerhetsrevisjoner er et måleverktøy hvor bedriften eller myndigheter kan se om en bedrift opererer innenfor gitte krav, og om organisasjonen har et sikkerhetsstyringssystem som fungerer. (Kongsvik, 2013, p. 47) Sikkerhetsrevisjon: *En systematisk og planlagt vurdering av en virksomhets sikkerhetsstyring opp mot interne eller eksterne krav* (Kongsvik, 2013)

3.2.4 Evaluering av systemet

En forutsetning for at virksomheten skal oppnå kontinuerlig utvikling innen sikkerhet, er at utfordringer knyttet til styringssystemet blir tatt tak i. For å oppnå målet om kontinuerlig utvikling må virksomheten evne å ta til seg lærdom. Læring er en prosess der mennesker og organisasjoner tilegner seg ny kunnskap, og endrer sin atferd på grunnlag av denne kunnskapen. (Jacobsen, 2013, p. 353)

Argyris (1974/1978) og Schöns (1976) modell for læring (Eriksson-Zetterquist, 2014, p. 222) anses som en grunnleggende teori innenfor området. Huber (1991) har videre definert prosessen hvordan kunnskap skaffes ved fire ulike sentrale begreper og prosesser. (Eriksson-Zetterquist, 2014, pp. 231-234)

<p>Kunnskapsinnhenting Arvet kunnskap og Interaksjon med omverden.</p>	<p>Intern distribusjon av kunnskap Spredning av kunnskap fra individ til individ, eller fra individ til organisasjonen.</p>
<p>Tolkning av informasjon Gode kommunikasjonskanaler, møter, dialog og enhetlige tolkninger.</p>	<p>Organisatorisk hukommelse (Innhenting, spredning, tolkning og lagring)</p>

Tabell 4: Kunnskapsprosessen

4.0 Metode

Dette kapittelet vil redegjøre for hvilken metode og forskningsdesign jeg har valgt å benytte i studien.

4.1 En kvalitativ studie

Forskningsdesign dreier seg hva og hvem som skal undersøkes og hvordan undersøkelsen skal gjennomføres (Johannessen, Tuft og Christoffersen, 2010). Oppgaven er en casestudie hvor flere metoder og data kombineres for å skaffe dybdeinformasjon om ett enkelt tilfelle av et fenomen (Johannessen, et al., 2011, p. 92) Bruk av kvalitativ forskningsmetode kan bidra til økt forståelse ved tilgang til førstehånds- informasjon (Tjora, 2010, p. 12), og jeg ønsket å gjennomføre dybdeintervjuer med informanter jeg hadde tilgang til med lang erfaring. Jeg fikk også tilgang til relevante historiske data fra virksomheten som muliggjorde en dokumentstudie. Dokumentene som ble brukt er lovverk som regulerer sikkerhetsstyring i begge næringer, samt interne dokumenter som har generert data over tid. Dokumentene bidrar til å generere empiriske data uten at ikke forskende deltakere er involvert (Tjora, 2010, p. 163). Ved å starte med dokumentanalysen, gjorde jeg meg interessante funn som jeg deretter kunne studere nærmere under dybdeintervjuer.

4.2.1 Valg av case

Det er gjennomført endel studier om regulering og kontroll av sikkerhetsstyring i sivil næring, men det er lite forskning på virkningen av dette i militær næring. Selv om Sivile og militære fartøy i Kystvakten er underlagt ulike reguleringer, stilles det like operasjonelle krav, risiko for skade på personellet vil i så måte likt. Jacobsen (2005) fremhever sammenlikning av like case som interessante hvis det viser seg at man på tross av likheter, finner variasjoner. Statistisk sett er data fra forsvaret ikke synlig for offentligheten, og kan derfor antas som et ukjent fenomen. Ved å sammenligne kjente data med ukjente vil det være mulig å se etter variasjoner. Informantene som har deltatt i studien innehar kjentskap til begge modeller for sikkerhetsstyring og vil kunne si noe om virkningen av det. Bakgrunnen til at det ikke var gjennomført en sammenligningsstudie mellom nåværende tre sivilt innleide fartøy og militært eide var av etiske hensyn, hvor anonymisering av rederi ikke ville vært mulig. Det ville videre vært lett å identifisere skipssjefer på disse fartøyene.

4.2.2 Datainnsamling

Jeg er operativ Kystvaktoffiser på militært fartøy, det gjør at også jeg er en av de som skal etterleve krav og bruke sikkerhetsstyringssystemet i det daglige. Dette har selvsagt hatt betydning for valg av tema. Man er en bruker, men i det daglige er det liten tid til å ta et steg tilbake å få forståelse ut over å lese prosedyrer og rapportere hendelser. Ved å inneha forkunnskaper til fenomenet forsøkte jeg å ikke være forutinntatt i forbindelse med undersøkelsen. Det har vært utfordrende å avgrense seg innenfor tema man kjenner til. En annen utfordring er å belyse utfordringer knyttet til egen arbeidsplass. Det var derfor viktig å undersøke bredde og potensielle utfordringer bak problemstillingen i forkant. Jeg startet tidlig å kategorisere hvem som kunne være aktuelle informanter i studiet. Og det var viktig for meg at informantene hadde lang erfaring innen ledelse, og hadde erfaring fra Kystvaktfartøy som har implementert både sikkerhetsstyringssystemer etter sivil og militær standard. Jeg kontaktet myndigheter i en tidlig fase og fikk tilgang til statistisk materiale og fikk avklart nødvendigheter knyttet til tolkning av reguleringer. Videre var en tett dialog med sikkerhetsstyringsavdelingen og Kystvaktstaben. Datagrunnlaget for oppgaven er basert på dokumentundersøkelser og kvalitative intervjuer. Jeg vil gå nærmere inn på de ulike metodene under.

4.2.3 Dokumentundersøkelse

Ved å analysere ulike allerede eksisterende dokumenter kan vi skaffe oss informasjon om saksforhold som er nedtegnet på bestemte tider og steder, med ulike forhold (Tjora, 2010, p. 162). Ofte benyttes data som bakgrunnsmateriale eller tilleggsdata til intervjuer. Jeg benyttet både dokumentundersøkelsen til å innhente bakgrunnsmateriale for studien, samt benyttet den som del i analysen for å belyse problemsstilling (Tjora, 2010, p. 166). Av tilleggsdata som var viktig i undersøkelsen var ISM-koden, Norsk lovgivning, interne direktiver og interne dokumenter innhentet fra Kystvaktens sikkerhetsstyringsavdeling. I tillegg ble data fra Sjøfartsdirektoratet benyttet for å sammenligne sivil og militære statistikk, samt sammenligning av revisjonsplaner og sanksjonsordninger i sivil og militær næring. Dokumentanalysen har vært en pågående prosess underveis og til sluttfasen.

4.2.4 Kvalitative intervju

Hoveddelen av det empiriske datamaterialet som er grunnlaget for oppgaven er innhentet ved bruk av kvalitative intervjuer. Målet med dybdeintervjuer er i hovedsak å skape en situasjon for en relativ fri samtale som kretser rundt noen spesifikke temaer som forskeren har bestemt på forhånd (Tjora, 2010, p. 104). Det bør tilrettelegges for at informanten får reflektere over egne erfaringer og meninger knyttet til det aktuelle temaet. Åpne spørsmål som gir mulighet for dybdeinformasjon er viktig. Jeg valgte å benytte dybdeintervjuer for å få frem erfaringer og meninger hos informanten. Kvale (1997) omtaler dette som livsverden til informanten. Dybdeintervjuer kan brukes for å forstå sammenhenger utover individene som blir intervjuet. Institusjonell etnografi viser til folks hverdagsutfordringer og utforsker videre de sosiale relasjonene, ytre krefter og føringer, samt samfunnsmessige dominansforhold som knytter opp disse erfaringene (Tjora, 2010, p. 106). Tilgangen på informanter var god selv om den var begrenset, begrenset i form av at det er ikke alle som har erfaring fra sivile fartøy, det er videre bare er 25 skipssjefer tilsatt i Kystvakten. Med god mener jeg at min tilhørighet i virksomheten har bidratt til at jeg lettere oppnår kontakt med informanter, dette fordi jeg allerede har opparbeidet tillit med enkelte av informantene. Det var viktig at intervjuguiden var god og strukturert, men samtidig åpen med mulighet for refleksjon. Dette etter erfaringer gjort i forbindelse med prøveintervju, hvor samtalen lett avsporet fra tema. Jeg valgte en semistrukturert intervjuguide med følgende oppbygning: En Intro med enkle spørsmål, en hoveddel med overgang og nøkkelspørsmål knyttet til tema, og en avslutning som la til rette for oppklarende spørsmål og potensielle tilføyelser (Johannessen, et al., 2011, p. 149). I og med at jeg hadde en form for relasjon til informantene var det enklere å etablere tillit. Ved gjennomføringen av intervjuer oppdaget jeg at det var mye meninger om temaet sikkerhetsstyring som ikke favnet direkte mot min problemsstilling, og måtte justere inn mot tema gjentatte ganger. Jeg erfarte videre at intervjuet raskt gikk over til hoveddelen, dette hadde delvis med at jeg hadde en viss relasjon og forkunnskap om informantene. Intervjuguiden bestod av overordnede spørsmål med kulepunkter hvor jeg kunne supplere med hint for å holde samtalen i gang dersom Informant gikk tom.

Intervjuene ble hovedsakelig gjennomført over telefon med unntak av to intervjuer som ble gjennomført ansikt til ansikt. For å sikre informasjon ble lydopptak benyttet, transkribering

ble gjennomført i etterkant av intervju. Intervjuene ble gjennomført på nøytral grunn både for informant og for forsker, intervju var avtalt på forhånd mellom 4 - 6 uker. Bakgrunn for bruk av telefon var at alle informanter er bosatt ved ulike adresser i Norge. Intervjuene ble gjennomført innenfor tidsrommet 1 til 1,5 timer.

Det ble også gjennomført to intervju over mail, hvor jeg i ettertid fikk mulighet å stille oppklarende spørsmål. Dette blir omtalt som «intervju online» (Mann og Stewart 2000). Utfordringen ved disse intervju var mangel på nærhet til informant, hvor viktige momenter som kroppsspråk, humør og sentrale elementer innen ikke verbal kommunikasjon gir. (Johannessen, et al., 2011, p. 162). Email ble benyttet til intervju av de to informantene fra sentral ledelse. Bakgrunnen var at jeg hadde oppklarende spørsmål, og så av den grunn ikke den store nytten i dybdeerfaringer. Likevel fikk jeg supplert med tilleggsspørsmål gjentatte ganger.

4.2.5 Transkribering

For transkribering av lydopptak valgte jeg full transkribering i bokmålsform. Transkribering ble normalisert, og det ble ikke benyttet dialekt. Med full transkribering mener jeg videre pauser, kroppsspråk ol. (Tjora, 2010, p. 144). Dette er tegn som kan synliggjøre usikkerhet eller at de sliter med å ordlegge seg.

4.3 Analyse

Analysen har som mål å gjøre det mulig for leseren å få økt kunnskap innenfor det området det forskes på, uten selv å måtte gjennomgå det innsamlede materialet (Tjora 2012, s. 174). I underkapittelet vil jeg beskrive hvordan jeg har gått frem i analysen for å kartlegge funn etter i forbindelse med datainnsamlingen.

4.3.1 Koding

For å analysere funn benyttet jeg koding av datamaterialet. Her startet jeg med å lete etter begreper (ord, uttrykk) som beskriver datamaterialet, og opprettet koder basert på informasjon som beskrev tema som var relevant for oppgaven. Disse kodene bunnet ut i de overskrifter relatert til funn i analysekapittel 5.2. Tjora (2010) beskriver målet med koding å generere tekstnære koder. Ved å benytte tekstnær koding får en lettere en detaljert

beskrivelse av hva som faktisk blir sagt i intervjuet, og kan dermed utpeke interessante funn i studien. (Tjora, 2010, pp. 179-182).

4.4 Utvalg av informanter

Valg av informanter i kvalitative undersøkelser er ofte styrt ut fra hvilken informasjon man ønsker å få (Jacobsen, 2005). Jeg hadde et direkte ønske om å studere erfaringer gjort av Skipssjefer som er «rederiets» forlengede arm innen sikkerhetsstyring, og hvor ansvaret for etterlevelse av systemet hviler. Skipssjefer i Kystvakten bytter tjenestetid fra tid til annen, dermed kunne jeg velge informanter som har erfaring fra både sivilt innleide og eide kystvaktfartøy. Informantene ble valgt etter intensive utvalg, basert på spesifikke kriterier hvor de defineres som eksperter innenfor området (Johannessen, et al., 2011, p. 111).

Utvelgelsen og rekrutteringen ble gjennomført ved direkte kontakt, telefon og email. Fordelen med direkte kontakt er at en på et tidlig tidspunkt kan kommunisere ut hva undersøkelsen handler om, og skalere ned eventuell usikkerhet rundt deltakelsen (Johannessen, et al., 2011, p. 117). Fordelen ved rekruttering via telefon er at det er mindre tidkrevende og koster ofte mindre enn ved personlig oppmøte. Ulempen er at en ikke får vist frem studiet og hvem en er (Johannessen, et al., 2011, p. 118). Dette har imidlertid ikke vært et problem, fordi jeg hadde en form for relasjon til enkelte av informantene.

Utvalgets størrelse er begrenset, men informasjon som er forsøkt innhentet er ikke det. I teorien er det ingen nedre eller øvre grense for antall av informanter. Jeg har valgt å intervju seks personer med stilling som skipssjef som innehar erfaring fra sivile innleide og militært eide Kystvaktfartøy. I tillegg har jeg benyttet en informant fra Forsvarsdepartementet og Sjøforsvarets sikkerhetsavdeling. Utvalget av informantene ble kategorisert som mer sentrale innenfor enkelte forskningsspørsmål i studien. Informantene på fartøy bidrar med erfaring og praksis, mens myndighetene bidro til mer overordnet forståelse for tema. Jeg har likevel valgt å kalle informantene som har tilknytning til fartøy som sentrale og har viet mest tid under disse intervjuene (Johannessen, et al., 2011, p. 108).

Jeg har i tabell under tatt samlet informanter fra kvalitative intervjuer. Informanter som har bidratt til dokumentanalyse med statistikk og tilleggsinformasjon fra sivil næring er ikke tatt med.

Utvalg av informanter:

Informanter/ Avdeling	Skipssjefer	Sjøforsvarsstab	Forsvarsdep.
(Erfaring sivilt og militært)			
Avd. Direktør			Informant 8
Sikkerhetssjef		Informant 7	
Fartøyssjef	Informant 1 - 6		

Tabell 5: Utvalg informanter

4.5 Vurdering av datagrunnlaget

For å vurdere troverdigheten, styrken og overførbarheten av kunnskap benyttes begrepene reliabilitet og validitet. Normalt benyttes tre kriterier som indikatorer på kvalitet. Dette er reliabilitet (pålitelighet), validitet (gyldighet) og generaliserbarhet. Pålitelighet anses som intern logikk gjennom hele forskningsprosjektet, mens gyldighet handler om den logiske sammenhengen mellom prosjektets utforming, oppdagede funn og de spørsmål man søker å finne svar på (Tjora, 2010, p. 210).

4.5.1 Reliabilitet (Pålitelighet)

Utfordringen for påliteligheten i denne studien er min rolle som forsker i egen organisasjon. Innen all form for samfunnsforskning vil forskeren ha et eller annet engasjement i temaet det forskes på. Idealet fra såkalt positivistisk forskningstradisjon er å ha nøytrale/ objektive observatører. (Tjora, 2010, p. 203).

En forskers status vil kunne medføre «støy» i prosessen dersom en ikke er oppmerksom på sin posisjon under arbeidet. Tjora (2010) anser imidlertid forskerens kunnskap som en ressurs, så fremst den brukes riktig i analysearbeidet. Min erfaring til temaet er begrenset til bruken av militære styringssystemer. Jeg har ikke erfaring innen utvikling og implementering av sikkerhetsstyringssystemer. Jeg har heller ikke erfaring med intern eller tredjepartskontroller relatert til sikkerhetsstyring. Likevel har jeg kunnskap om systemet oppbygning, noe som kan være positivt for gjennomføring av intervjuer ved at jeg vet hva jeg snakker om. På en annen side jobber jeg i et miljø hvor utfordringer blir diskutert, et viktig moment her har vært å ikke være forutinntatt. I prosessen har det vært viktig å være tydelig på hvilken rolle jeg har og gjøre et klart skille mellom student og arbeidstaker (Tjora, 2010, p. 204).

4.5.2 Validitet (Gyldighet)

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. Altså om forskningen svarer på de spørsmål vi forsøker å stille (Tjora, 2010, p. 206). Den viktigste kilden til gyldighet er at forankringen pågår innenfor rammen av faglighet og forankres i relevant annen forskning (Tjora, 2010, p. 207). Man kan videre skille mellom intern og ekstern validitet. Intern validitet dreier seg om hvorvidt undersøkelsen er egnet til å påvise årsakssammenhenger eller ikke. Validitet må ikke oppfattes som noe absolutt, som om data er valide eller ikke, men det er kvalitetskrav som kan være nærmere oppfylt. (Johannessen, et al., 2011)

Ekstern validitet dreier seg om resultatene fra undersøkelsen kan generaliseres, eller overføres til andre settinger enn de som er studert. (Johannessen, et al., 2011)

4.5.3 Generalisering

Datainnsamlingen i tilknytning til studien vil kunne ha gyldighet også utenfor Kystvaktens virksomhet. Dette hovedsakelig innenfor andre militære avdelinger, men også for andre statlige virksomheter som er omfattet av samme reguleringer. Her kan nevnes statlige fartøy fra eksempel Havforskningsinstituttet eller Kystverket som i noe grad er underlagt annet regelverk enn sivil næring. Generalisering har videre ikke vært et mål i seg selv.

4.6 Etske og praktiske utfordringer

Etikk dreier seg om prinsipper, regler og retningslinjer og bygger på forholdet mellom mennesker og hvordan vi påvirker hverandre. Under datainnhenting kommer en nær andre personer, deres opplevelser og deres erfaring. Det er derfor viktig at den informasjon som innhentes er korrekt, og at informanten har tillitt til at den informasjon som blir gitt blir behandlet fortrolig og anonymt dersom det er avtalen (Johannessen, et al., 2011, p. 94). For å oppnå en legitimering var det viktig å få samtykke til deltakelsen både fra informanter og Kystvaktens ledelse for gjennomføring av studien. Informantene fikk tilsendt samtykkeerklæring (Vedlegg 3) med informasjon om anonymitet samt bakgrunn for studien. Det ble videre gjennomført to intervju hvor informanter samtykket til ikke å bli anonymisert. (Informant 7 og 8) Dette med bakgrunn i deres roller i organisasjonen. Jeg har likevel valgt å ikke navngi dem, da det har mindre betydning for resultatet i oppgaven. Det ble under behandling av data til informanter 1 - 6 aldri lagret data som kan tilkjenne informantene. Informantene ble også gitt mulighet om å trekke sitt samtykke under slutføring av studiet.

Undersøkelsen omfattet ikke lagring av sensitive eller personlige opplysninger, og utløste ikke meldeplikt til Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS.

5.0 Analysekapittel

Dette kapittelet vil redegjøre for funn etter dokumentanalyse og kvalitative intervjuer.

5.1 Dokumentanalyse

I dokumentanalysen presenteres en sammenligning av krav og føringer rundt sikkerhetsstyring i sivil og militær næring. Interne styringsdokumenter i Kystvakten og Forsvaret som har betydning for studien er også tatt med. Relevante interne dokumenter er ikke gradert og tilgjengelig for offentligheten. Dokumentanalysen vil bidra til besvarelse av forskningsspørsmål i kapittel 6.

5.1.1 Regulering

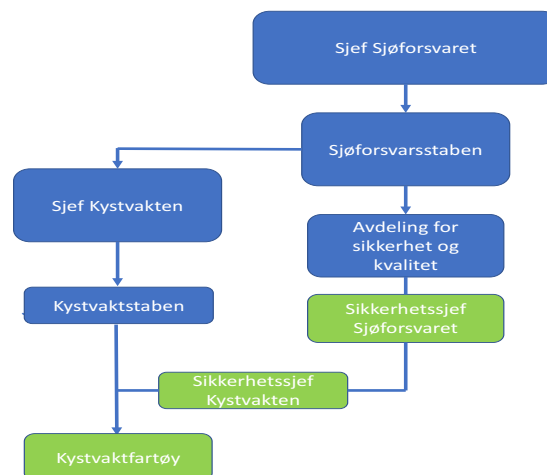
Statsskip er folkerettslig sett i stor grad fritatt for regelverk og innsyn fra sivile myndigheter. Her kan konvensjon av 1926 om immunitet for statsskip, havrettskonvensjonen og aktuelle IMO-konvensjoner nevnes. Alle sentrale konvensjoner på skipsfartsområdet unntar som hovedregel krigsskip fra sitt anvendelsesområde, mens andre statlige skip i varierende grad er omfattet av de internasjonale konvensjonene (Regjeringen, 2018). Forsvaret gikk i 2007 fra å være helt unntatt til å bli delvis omfattet av Skipssikkerhetsloven. I Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) var departementets oppfatning at det vil være mest hensiktsmessig om den nærmere anvendelsen av loven overfor Forsvarets fartøy gis i form av en rammeforskrift, der Forsvarsdepartementet får fullmakt til å gi nærmere forskrifter, og der disse utformes i samarbeid med Forsvaret selv (Regjeringen, 2006). Dette er gjort ved to anledninger, første gang i 2007⁴ hvor Forsvaret ble unntatt store deler av Skipssikkerhetsloven i fredstid, samt i sin helhet ved sikkerhetspolitisk krise eller krig. De ble i samme forskrift unntatt tilsynskrav fra myndighetene i sin helhet. Forskriften⁵ ble i 2017 endret, denne gang er Forsvarets fartøy også unntatt Skipssikkerhetsloven i sin helhet i den tid det gjennomføres operasjoner hvor Suverenitet- og myndighetshevdelse utøves. Kystvaktens tokt består stort sett i suverenitetshevdelse og myndighetshevdelse fra de forlater kai, i så måte vil fartøyene være fritatt Skipssikkerhetsloven i sin helhet store deler av sin operative tid på sjøen. Når

⁴ FOR-2007-06-29-819

⁵ FOR-2017-06-29-1668

Kystvakten ikke gjennomfører spesielle operasjoner, altså ved normalpatrulje gir Unntaksforskriften (1668) fritak for Skipssikkerhetslovens krav hjemlet i følgende bestemmelser §§ 5, 23 til 25, 41, 43 til 44 og 46 – 70 (Forsvarsdepartementet, 2017). Dette inkluderer straffebestemmelsene og tilsynsbestemmelsene vedrørende ekstern kontroll. Endringen i forskriften medførte videre at ansvar om eksternt tilsyn ble et krav også for Forsvarets underliggende avdelinger, men ansvaret ble flyttet fra Sjøfartsdirektoratet til Forsvarsdepartementet. Basert på ovenstående er Kystvakten ved normalsituasjon underlagt Skipssikkerhetsloven, herunder §7 som setter følgende krav til sikkerhetsstyring, loven setter følgende krav til begge næringer;

«Rederiet skal sørge for å etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og på det enkelte skip, for å kartlegge og kontrollere risiko samt sikre etterlevelse av krav fastsatt i eller i medhold av lov eller i sikkerhetsstyringssystemet selv. Sikkerhetsstyringssystemets innhold, omfang og dokumentasjon skal være tilpasset behovet til rederiet og den aktiviteten det driver.» (SKL §7). Med rederiet forstås i den som er driftsansvarlig for fartøyene. I det sivile vil dette være rederiet som eier og/ eller drifter fartøyet, avhengig av kontrakt. I militær næring er det Sjef Sjøforsvaret som er å anse som ansvarlig for dette, ansvaret er videre delegert til sikkerhetssjef Sjøforsvaret som igjen har delegert ansvar til Kystvaktens sikkerhetssjef.



Figur 9: Organisasjonskart sikkerhetsavdeling

Sikkerhetsstyringsforskriften (FOR 1191) er videre bygget på funksjonskravene til ISM-Koden, og er hjemlet i Skipssikkerhetsloven §7 sikkerhetsstyring. Forskriften gjelder således ikke for Forsvarets fartøy og statsfartøy generelt. Forskriftens krav er direkte overført fra

ISM-koden og innholdet er funksjonsbasert ved at selskapene selv kan være med på å utforme sikkerhetsstyringssystemet. Kystvaktens fartøy forholder seg til Forsvarssjefens direktiv til sikkerhetsstyring- Direktivet er ikke et obligatorisk myndighetskrav, men bærer preg av samme oppbygning som ISM-koden ved en funksjonsbasert tilnærming. Ordlyden bærer preg av «avdeling skal ha prosedyrer..., skal forefinnes overordnet dokumentstruktur..., skal ha tilstrekkelig kompetanse ol...» Dette er generelle formuleringer som ikke gir nærmere beskrivelser av hva de ulike dokumentene i styringssystemet skal inneholde. Likevel inneholder direktivet krav til flere av de samme tingene som ISM-koden, artiklene eller kapitlene er dog inndelt forskjellig. Direktivet setter krav til interkontroll av sikkerhetsstyringssystemet en gang i året (Forsvarssjefen, 2010).

Kystvakten innførte sitt sikkerhetsstyringssystem for eide fartøy i 2012, samtidig ble en egen sikkerhetsavdeling opprettet på land. Dette betyr at det i perioden 2007 – 2012 ikke var et fullverdig sikkerhetsstyringssystem på fartøy eid av Forsvaret.

Under følger en sammenligningstabell over Forsvarssjefens krav til oppbygning av sikkerhetsstyringssystem, sammenlignet med ISM- kodens struktur.

ISM Koden		FSJ Direktiv – Krav til sikkerhetsstyring	
3	Selskapet ansvar og myndighet	4.1	Ansvar og myndighet
4	Utpekt person		
5	Skipsførers ansvar		
2	Politikk for sikkerhet og miljøvern	4.2	Sikkerhetspolicy
7	Utvikling av planer for operasjoner om bord	4.3	Risikovurdering
		4.4	Gjennomføring av operasjoner
6	Dokumentasjon	4.6	Lover, forskrifter og styrende dokumentasjon
		4.7	Styring av dokumenter og data
3	Ressurser og personell	4.8	Opplæring, kompetanse, holdninger, bevissthet og kultur
		4.9	Deltakelse
8	Beredskap og nødsituasjoner	4.10	Håndtering av ulykker og alvorlige hendelser
12	Selskapets verifikasjon, gjennomgang og evaluering	4.11	Måling og overvåkning
9	Rapportering og analyser av avvik, ulykker og farlige hendelser.	4.12	Behandling av ulykker, arbeidsrelatert sykdom, sykefravær, uønskede hendelser, avvik, korrigerende og forebyggende tiltak
11	Dokumentasjon	4.13	Oppbevaring av dokumentasjon og målinger
12	Selskapets verifikasjon, gjennomgang og evaluering.	4.14	Revisjoner
		4.15	Ledelsens gjennomgang

Tabell 6: FSJ direktiv – ISM Koden

5.1.2 Tilsyn og kontroll

Sjøfartsdirektoratet er forvaltningsmyndighet i sivil maritim næring med delegert tilsynsmyndighet etter skipssikkerhetsloven. Tilsynet innebærer sertifisering, dokumentkontroll, inspeksjon og revisjon for å kontrollere at regelverket blir fulgt. Tilsynet skal medvirke til holdningsskapende arbeid innenfor helse, miljø og sikkerhet (Sjøfartsdirektoratet, 2018). Klaseselskapet Det Norske Veritas (DnV-GL) er videre anerkjent av Sjøfartsdirektoratet til å gjennomføre tilsyn med enkelte typer fartøy, herunder lastefartøy. Dette er den kategorien Kystvaktens innleide fartøy er omfattet av. Det er tonnasjen som er styrende, hvilket innebærer at kravet ville vært gjeldende for alle Kystvakteide fartøy dersom de var omfattet av loven. Sjøfartsdirektoratet bekrefter gjennom sertifikatutstedelse at sikkerhetsstyringssystemet tilfredsstillende ISM-koden og foretar systemrevisjoner av rederikontorer og om bord på det enkelte fartøy/innretning for å kontrollere at systemene faktisk blir benyttet og virker etter sin hensikt (REGJERINGEN, 2005). Internkontroll er et krav i FOR 1191 (ISM-koden), hvor Kapittel 12 beskriver kriterier til verifisering, gjennomgåelse og vurdering internt i selskapet. Dette består i all hovedsak av å vurdere effektiviteten til sikkerhetsstyringssystemet i samsvar med framgangsmåter fastsatt av selskapet. ISM-koden setter videre krav til internkontroll en gang i året, og ekstern kontroll fra Sjøfartsdirektoratet ved to anledninger hvert femte år. Imidlertid blir selskapet også revidert, ikke bare fartøyene. Det er skipssikkerhetsloven som gir mulighet for sanksjoner relatert til sikkerhetsstyring. Følgende straffevillkår er gitt i loven: (NFD, 2007)

*«§ 58. Brudd på rederiets plikter når det gjelder sikkerhetsstyringssystem
Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller
uaktsomt vesentlig unnlater å etablere, gjennomføre og videreutvikle et
sikkerhetsstyringssystem i samsvar med § 7 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.»⁶*

Etter å ha vært i dialog med Sjøfartsdirektoratet kan de vise til 7 overtredelser i 2017 – 2018 som har medført overtredelsesgebyr for manglende/utløpt sikkerhetsstyringssertifikat.

⁶ Skipssikkerhetsloven § 58

Saksnummer:	Beløp	Årsak	Beskrivelse	Varighet	Fartøyskategori	Største lengde
2018/19365	kr 74 000	Sertifikat, ISM	Operasjon med utgått sikkerhetsstyringssertifikat (SMC) og godkjenningsbevis for sikkerhetsstyring (DOC) 23. til 27. juli 2017	4 dager	Passasjerfartøy	23,98
2017/23193	kr 74 000	Sertifikat, ISM	Manglende sikkerhetsstyringssertifikat (ISM)	1,5 mnd	Fiskefartøy	43,32
2017/44870	kr 74 000	Sertifikat, ISM	Manglende sikkerhetsstyringssertifikat (ISM)	6 dager	Fiskefartøy	51,7
2017/45472	kr 74 000	Sertifikat, ISM	Manglende sikkerhetsstyringssertifikat (ISM)	12 dager	Fiskefartøy	55
2017/45557	kr 74 000	Sertifikat, ISM	Manglende sikkerhetsstyringssertifikat (ISM)	15 dager	Fiskefartøy	39,94
2017/45672	kr 74 000	Sertifikat, ISM	Manglende sikkerhetsstyringssertifikat (ISM)	2 dager	Fiskefartøy	39,9
2017/55853	kr 74 000	Sertifikat, ISM	Manglende sikkerhetsstyringssertifikat (ISM)	14 dager	Fiskefartøy	38,7

Tabell 7: Sanksjoner sivil næring

Rene brudd på skipssikkerhetsloven § 7 er kun omfattet av straffebestemmelsen i skipssikkerhetsloven § 58 og er dermed påtalemyndighetens bord. Her finnes det i alle fall en dom fra lagmannsretten som omfatter skipssikkerhetsloven § 7. Dette gjaldt et taubåtrederi som ble idømt bot på 100 000 kr i 2015 for overtredelse av skipssikkerhetsloven § 11, § 6 og § 22, på grunn av uforsvarlig drift og manglende sikkerhetsvurdering. Selskapet ble videre frikjent for forhold knyttet til kravene i § sikkerhetsstyringssystemet, dette da kravene anses for relative.⁷

«der det i det enkelte tilfelle må vurderes hva som vil utgjøre det riktige nivået for det aktuelle rederiet.»⁸

⁷ Mailkorrespondanse, Sjøfartsdirektoratet Avd. for regelverk og internasjonalt arbeid

⁸ Hålogaland Lagmannsrett 2015

Sikkerhetsstyringsforskriften⁹ legger ingen videre føringer for straffevillkår.

Ulikhetene er i all hovedsak at Forsvaret er unntatt ISM-koden gjennom myndighetskravet (FOR 1191) og er underlagt tilsyn ved Forsvarsdepartementet (FOR 1668). Tilsyn var allerede et tema i Sjøforsvaret i 2010.¹⁰ Spørsmål som ble tatt opp var hvordan Sjøforsvaret skal forholde seg til sivilt regelverk, hvordan tilsyn skal gjennomføres, og hvilken rolle skal FD (Forsvarsdepartementet) ha i forhold til drift av Sjøforsvarets fartøy. Det skulle allerede da oppnevnes en arbeidsgruppe for å levere et konsept og forslag til endringer i forskriften som regulerer Forsvarets forhold til Skipssikkerhetsloven. Arbeidsgruppen skulle utarbeide et helhetlig konsept for militær skipssikkerhet som dekker alle relevante områder av skipssikkerhet beskrevet i loven, inkludert tilsynsmyndighet. Dette forarbeidet munnet ut i den nye unntaksforskriften som referert til over. I seneste forskrift (1668) om skipssikkerhetslovens anvendelse for Forsvarsdepartementets underliggende etater sier §5 følgende; «*Forsvarsdepartementet skal føre tilsyn med skip som underliggende etater er driftsansvarlige for og den driftsansvarlige. Departementet fastsetter nærmere regler for slik tilsyn*» (Forsvarsdepartementet, 2017). Det ligger videre ingen myndighetskrav bak interkontroll av sikkerhetsstyring i Kystvakten som er regulert i Forsvarssjefens direktiv om sikkerhetsstyring. Kystvaktens sikkerhetsstyringssystem (manual 1, Kapittel 12) beskriver retningslinjer for intern revisjon. Internrevisjon betegnes som Sjef Kystvaktens verktøy for å verifisere om Kystvakten gjennomfører sin virksomhet i henhold til lover, regler og føringer, samt om krav etterleves, er hensiktsmessige og virker effektivt. Dette beskrives som tiltak for å avdekke hvilket omfang gjeldende krav til systemet for sikkerhetsstyring er tilfredsstilt. Avvik som avdekkes og observasjoner som gjøres medvirker til å bedømme virkningen av systemet for sikkerhetsstyring, samt finne mulighet for forbedring.

Internrevisjoner av sikkerhetsstyringssystemet utføres av Kystvakten selv, men det gjennomføres i tillegg andre kontroller av ulike fagavdelinger i Sjøforsvaret, som kan ha innvirkning på sikkerhetsstyringen. (Kystvakten, 2017). Det er her viktig å skille disse revisjonene. Forsvaret har fagmyndighet til å initiere, godkjenne, beslutte, utgi regelverk, sertifisere, autorisere og kontrollere faglige forhold innen et tildelt ansvarsområde. Det er

⁹ FOR-2014-09-05-1191

¹⁰Presentasjon Sjøkrigsskolen (Sjøforsvarsstaben, 2010)

den som har fått tildelt fagmyndighet innenfor de ulike fagområdene som gjennomfører revisjon av avdelingene, og fagavdelingene bestemmer også hyppigheten på disse (Kystvakten, 2017). Innenfor temaet *personlig sikkerhet* er det Sjøforsvarets sikkerhetscenter (SSS) som er fagmyndighet. Dette er en avdeling som gjennomfører det man kaller nivåkontroller på fartøy.

En nivåkontroll består av flere praktiske øvelser som gjennomføres innenfor en ramme på to til tre dager. Det gjennomføres også teoretiske prøver innen skipssikkerhet (sjømannskap, brann, «mann over bord» og havariøvelser). Hyppigheten er normalt en gang per år per fartøy og annet hvert år for hver besetning. Øvelsene som gjennomføres setter høyt press på personellet, siden de er høyt realistiske og setter høye krav. Personellet som er ansatt ved SSS innehar høy kompetanse innenfor fagområdet (Brannmannen, 2006).

Forsvaret er som nevnt fritatt fra Skipssikkerhetsloven §§ 46 – 70 som inkluderer straffebestemmelsene. Unntaksforskriften legger ingen videre føringer for straffeansvar. Dette medfører at det er interne sanksjonsordninger eller andre virkemiddel som hovedsakelig påvirker etterlevelsen av styringssystemet.

Kvaliteten av revisjoner kan ha betydning for sikkerhetsstyringen på fartøy. Siden det ikke foreligger sjekklister fra Forsvarsdepartementet vedrørende tilsyn, vil en sammenligning av kontrollene baseres på Kystvaktens internkontroll opp mot fartøyets sikkerhetsstyringssystem, samt hvordan Sjøfartsdirektoratet gjennomfører tilsyn ovenfor sivile fartøy.

Sjøfartsdirektoratet benytter to sjekklister i forbindelse med tilsyn av fartøy, en standard- og en utvidet sjekklister. Den utvidede sjekklister har 45 punkter¹¹, mens Kystvaktens interne sjekklister har 11 punkter¹². Tematikken er den samme, mens ulikhetene i all hovedsak er knyttet til utvidet dokumentkontroll vedrørende sertifisering. Sjøfartsdirektoratets sjekklister er mer spesifikk og gir en total gjennomgang av alle ISM-kodens krav.

¹¹ KS-1251B SMC Sertifikat for sikkerhetsstyringssystem Fartøy - Utvidet (versjon 22.06.2017)

¹² Sjekkliste internrevisjon Kystvakten, senest revidert 18.12.2014

5.1.3 Oppsummering – dokumentanalyse

Etter gjennomgangen av lovverket og interne styringsdokumenter danner det seg et bilde av ulikheter innen krav til sikkerhetsstyring som kan ha innvirkning for sikkerhetsstyring på militære fartøy. Gjennomgang viser at ved normalsituasjon er Kystvaktens fartøy underlagt Skipssikkerhetsloven §7 og derav omfattet av sivilt regelverk. Denne bestemmelsen setter imidlertid begrensede krav, herunder at selskapet skal sørge for å etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og på det enkelte skip. Sikkerhetsstyringssystemets innhold, omfang og dokumentasjon skal være tilpasset behovet til rederiet og den aktiviteten det driver. Regelverket gir altså høy grad av fleksibilitet. Kystvakten er ikke underlagt forskriften som setter krav om ISM-koden, men omfattes av Forsvarssjefenes interne krav som stiller mange like kriterier, I tillegg stilles det krav om at aktivitet skal styres etter sivile lover. I tråd med gjennomgangen i tabell 6, er sivile fartøy underlagt andre funksjonskrav enn militære fartøy. Både direktivet og forskriften baseres på en funksjonsbasert selvregulering, hvilket kan anses som en myk reguleringsform. Likevel stilles det hardere krav til sivile fartøy ved sertifisering for å kunne forlate kai, samt at de har krav om ekstern revisjon i selskapet og på fartøy etter at ISM-koden ble innført. Kystvakten har også et annet kontrollregime med to former for internkontroll. En fra «selskapet» (Kystvakten) innenfor sikkerhetsstyring og andre fra fagmyndigheter når det gjelder nivåkontroll, eller kontroll med den fysiske evnen/kvalifikasjonene ombord. Selv om Kystvakten har hatt krav om Sikkerhetsstyringssystem siden 2007, ble det ikke formelt innført før 2012. Kystvakten har heller ikke vært underlagt ekstern kontroll av myndigheter siden sikkerhetsstyringssystemet ble innført. Mens forsvaret er unntatt straffebestemmelser, har sivile en strafferamme med bøter, eller fengsel inntil 2 år dersom man unnlater å etablere, gjennomføre og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem. Funnen fra dokumentanalysen vil i neste kapittel bli holdt opp mot data fra studiens kvalitative intervjuer av skipssjefer som innehar erfaring fra både sivilt og militært reguleringsregime.

5.2 Analyse kvalitative intervjuer

I analysen presenteres funn etter kvalitative intervjuer relatert til oppgavens to forskningsspørsmål. Funn fra begge spørsmål sammenfattes i sammendrag kap 5.2.3.

5.2.1 FP 1: Hva kjennetegner reguleringsstrategien i Kystvakten?

Fragmentert

Flere av informantene uttrykte at de oppfattet regelverket som uklart og fragmentert:

- *«Jeg synes det er veldig uoversiktlig. Vi har SMS, men vi har i tillegg interne instruksjoner og direktiver vi skal forholde oss til. Jeg forholder meg til det jeg får i fra min organisasjon.» (Informant 4).*

Likevel tas erfaring opp som et viktig moment, og at det er nødvendig å ha vært lenge i Forsvaret for å skaffe seg oversikt.

- *«Vi har et enormt dokumentasjonsvelde i forsvaret. Om en skal ha full kontroll på regelverket skal en ha rimelig mange år på baken.» (Informant 3)*

Andre informanter peker på at dersom sivile regler og interne direktiver som FSJ direktiv for sikkerhetsstyring avviker, er det vanskelig å vite hvordan kravene skal følges opp.

- *«Utdatert gammelt militært, eller oppdatert sivilt som en ikke er pliktig å følge. Man får ikke et klart svar om hva en faktisk skal følge. Noen tilfeller har en fått beskjed om at regelverk man er satt til å følge ikke blir gjeldende og erstattet med regelverk som passer bedre.» (Informant 2)*

Enkelte informanter føler sterkere forpliktelser til å følge ISM-koden enn militært regelverk.

Dette fremkommer som en konsekvens av fragmentert regulering:

- *«Jeg har ikke så stor kjennskap til FSJ direktiv. Jeg forholder meg til skipssikkerhetsloven og tilhørende forskrifter når jeg tenker sikkerhetsstyring.» (Informant 3)*

Dette sier dog ingenting om at fartøyssjefene ikke har til intensjon å følge direktivet, men at de er mer familiær med det sivile regimet. Innen Forsvarets regime er delegeringsmyndighet høyt verdsatt.

Sikkerhetssjefene forklarer ansvarsområdet på denne måte:

- «Metode og system besluttes av topp-punkt sikkerhet/ underutvalg til Forsvarssjefens sikkerhetsråd. Lokale beslutninger av meg/ ASK, men verktøyene som skal benyttes til å styre virksomheten har vi liten påvirkning på.» (Informant 7)

Forsvaret er en stor organisasjon og det kan være vanskelig å få til et godt regime internt, spesielt når det er store hierarkiske forskjeller. Basert på unntak fra myndighetsreguleringer og uklarhet om ansvarsforhold internt, kan det bety at regimet har en svakhet.

Fartøyssjefene besvarelse tilsier en viss uklarhet rundt ansvar i organisasjonen knyttet til sikkerhetsstyring, likevel fremkommer det at innføringen av sikkerhetsstyring anses som positivt:

- «Det viktigste med sikkerhetsstyringsystem er synliggjøring av ansvar. Systemet vi har er bra, men vi må synliggjøre ansvar i organisasjonen» (Informant 1)
- «Sjøforsvarsstaben har vel det overordnede ansvaret, men hvert fartøy må sørge for at operasjoner som ikke er risikovurdert blir det» (Informant 3)
- «Ansvarsforholdet i plansjene er ganske klar, men om funksjonene selv er klar over ansvaret de sitter med er jeg usikker på» (Informant 2)

Det fremstår videre som en utfordring å ha mange ledd å forholde seg til.

- «I sivil maritim virksomhet forholder man seg til SD og Klaseselskap. I forsvaret preger omorganisering flere forhold, SST, FMT, FLO, Sjef Sjøf, Sjef KV, Stab iland og fartøyet.» (Informant 1)

Fragmentering og uklare føringer fremstår også som å ha negativ effekt på utviklingen.

- «For å ferdigstille systemet, må noen bestemme seg for hvordan det skal utformes. ISM koden har klare definisjoner om hvordan utformingen skal være, men grunnet vår særegenhet klarer vi ikke å sette to strek under svaret» (Informant 2)

Fartøyssjefene er videre fullt fortrolig med sitt ansvar. Ansvar relatert til sikkerhetsstyring er i Kystvakten direkte knyttet til fase 1 innen sikkerhetsstyring. Og det er her overordnede sikkerhetsmål utformes i organisasjonen. Ansvarliggjøring er videre et eget avsnitt i ISM-koden, og et eget punkt i tredjepartsrevisjoner. Usikkerhet rundt ansvar vil kunne medføre et avvik dersom Kystvakten var underlagt sivil myndighetskontroll.

Standardisert

Selv med fragmentert regelverk er alle informantene fortrolig med begrepet «ISM-KODEN», enkelte av fartøyssjefene kaller systemet for Kystvaktens ISM-system, selv om det juridisk sett ikke er det. Informant 7 svarer følgende når vedkommende blir spurt om ISM-koden anses som sivilt regelverk.

- *«Nei, ISM er ikke et lovverk, men en standard som benyttes for å tilfredsstille lovverket. SSL med tilhørende forskrifter er det som regulerer både sivil- og militær skipssikkerhet. ISM er en av standardene som benyttes i sikkerhetsstyringsystemet sammen med/ i kombinasjon med andre standarder» (Informant 7)*

ISM-standarden betraktes altså som en av mange standarder, og det er dermed interessant å få innsikt i om informantene anser at standarden vil bli benyttet også i framtiden.

Informant 7 svarer følgende:

- *«Både Ja og tja...., Prinsippene i ISM er så allmenngyldig at disse vil uansett bli benyttet i det videre arbeidet. Men når det gjelder å sertifisere fartøyene våre i "Klasse"(DOC og SMS) ut i fra ISM, er dette noe som må avgjøres av dem som delegeres myndighet av FD¹³» (Informant 7)*

For å få en bedre forståelse rundt overordnede reguleringer, ble Forsvarsdepartementet også kontaktet. En informant fra departementet forklarte forholdet mellom sivil og militært regelverk på følgende måte, inkludert hva FSJ direktiv egentlig betyr for underavdelinger:

«Det er i utgangspunktet ingen ting som hindrer FSJ å gi ut egne bestemmelser vedrørende sikkerhetsstyring. Dette som en del av hans instruksjonsmyndighet som sjef, og så lenge de kravene han utgir ikke er på tvers av regelverk som treffer han fra høyere myndighet.»

(Informant 8)

Ifølge informanten fastsetter departementet interne regler som erstatter regelverket det unntas fra men:

- *«med bakgrunn i omorganiseringsprosesser i Forsvarets materielltilsyn og Forsvarets materiellavdeling, er det enda ikke avklart rollefordelingen dem imellom. Dette medfører at det enda ikke er gitt ut noe interne regler vedrørende sikkerhetsstyring fra disse avdelinger.» (Informant 8). En annen informant viser til at:*

¹³ REF FOR 2017-06-29-668

- «Direktivet er et kompromiss mellom forsvarsgrenene da vi er styrt av ulike standarder innen forsvarets virksomhet. Direktivet dekker ikke detaljkrav i ISM, men tilfredsstillende prinsipene og hovedområdene.» (Informant 7)

Det kan synes som om det er de operasjonelle behovene som er styrende:

- «Sikkerhetsstyring skal tilfredsstillende både sivile og militære krav, men forsvaret trenger enkelte unntak fra lov/forskrift/ reguleringer sett opp mot type virksomhet vi bedriver..» (Informant 7)

Informantene synes videre å dele den oppfatning om at de mest risikobaserte operasjonene er hverdagslige aktiviteter slik som småbåtkjøring, fiskeriinspeksjoner, slep ol. Det fremkommer blant annet at det ikke har vært erfart ulykker i forbindelse med «krigsoppgaver» som eksempel skyteøvelser. Spørsmålet en så kan stille seg er om det er hensiktsmessig og nødvendig at Kystvakten er fritatt for sivile krav. Siden sivile krav hovedsakelig går på sertifisering og tilsyn, er det hovedsakelig dette som fremkommer som et klart ankepunkt innen militær sikkerhetsstyring. Er det da nødvendig å holde informasjon som relateres til personlig sikkerhet i kystvakten utenfor sivile myndighetskrav. Her var informantene fra fartøy entydig om at det ville vært fornuftig og viktig for utviklingen av systemet videre. Sikkerhetssjefen forklarte at:

- «Det Norske Veritas (Klasseselskap) har ved to anledninger vært ved Kystvakten for å vurdere sikkerhetsstyringssystemet og identifisere avvik som må lukkes før det tilfredsstillende gitte krav. Så ingen problem med å gi innsyn til klasseselskap.» (Informant 7)

Dette kan tyde på at Kystvakten tilstreber å etterleve sivilt regelverk. Likevel ville systemet ikke blitt godkjent av sivile myndigheter slik systemet er eller var ved verifikasjon.

Et interessant spørsmål er hvilken betydning det har at sikkerhetsstyringssystemet ikke sertifiseres av en tredjepart. Sikkerhetssjefen ble spurt om det ville vært formålstjenlig å bli underlagt en form for sertifisering, slik som sivil maritim næring praktiserer:

- «Ja, det ville nok medført at det ble en konsekvens av å ikke gjennomføre tiltak, oppgaver eller etterlevelse. Fokus og prioritet ville nok bli noe helt annet ved en slik "sertifisering".» (Informant 7)

På fartøyene ble det ikke tatt opp som et potensielt viktig tema.

- «I den grad vi kan si at SMS-systemet er innført og godkjent vil jeg si at det er godt regulert. Sikkerhetsmessig, kvalitetsmessig og rasjonelt.» (Informant 3)

Selvregulert

Et interessant spørsmål knytter seg til reguleringer relatert til sikkerhetsstyring oppfattes som frivillig eller forpliktende å følge:

- «Sjøforsvaret har stilt krav til seg selv om å utforme SMS til sivile krav. Jeg vil si det virker litt påtvunget.» (Informant 4)
- «Om det er frivillig eller ikke, jeg tror endel personell følte det påtvunget til en viss grad. Men vi ser i ettertid at dette har vært viktig.» (Informant 3)

Sikkerhetsjefen blir spurt om han anser sikkerhetsstyring i Kystvakten som basert på mer frivillighet, enn det er for rederier i sivil næring?

- «Ja, helt klart.» (Informant 7)

Utfordringen ved høy grad av frivillighet kan altså være todelt. For ledelsen på land betyr det at de i større grad kan bestemme overordnet utforming, men for fartøyene kan det ha en negativ effekt.

- «Det meste av arbeidet rundt utformingen av SMS er gjort av fartøyene selv, slik bør det være. Likevel ser vi nå at utviklingen hvor vi blir del av noe «større» kan påvirke oss ved at systemet blir upersonlig..» (Informant 1)

Dette understøttes også som en utfordring av en annen informant.

- «Etter at fartøyet ble militært eid har det blitt mindre krav til sikkerhetsbemanningen ombord. Derav kan en si at kravene har blitt redusert.» (Informant 5)

Dette er en betraktning som fremhever Forsvaret som selvregulerende, hvor de kan tilpasse seg og justerer reguleringen etter behov. Sikkerhetsbemanningen justeres normalt sett ikke ned av sikkerhetsrelaterte årsaker.

Det pekes også på at for stor grad av frivillighet kan føre til manglende utvikling:

- «Ved oppdagelse av svakheter bør en uavhengig part kunne komme inn å pålegge endringer.» (Informant 2)
- «Sivilt regelverk er klart og tydelig, vi har noe svarende, men de snakker ikke sammen. Da får vi utfordringer med etterlevelse. «Rederiet» kommer i en situasjon hvor de velger den hensiktsmessige reguleringen.» (Informant 2)
- «En av grunnene til at det har tatt så lang tid å innføre sikkerhetsstyring er jo helt klart at det er avhengig av forståelse, frivillighet og engasjement til den enkelte sjef/fartøy/ledelse. (Informant 7)

5.2.2 FP 2: Hvilken betydning har tilsyn for etterlevelsen av sikkerhetsstyringssystemet i Kystvakten?

Det er flere faktorer som påvirker etterlevelse av regelverket, et av dem er internkontroll.

Internkontroll

Internkontroll defineres i Kystvakten som en metode å bedømme virkningen av systemet for sikkerhetsstyring, samt finne mulighet for forbedring. Internrevisjoner av sikkerhetsstyringssystemet utføres av Kystvakten selv. Det føres avvik ved mangelfull etterlevelse av systemet. Internkontroll fremkommer videre som den eneste kontrollen som gjennomføres med fartøyets sikkerhetsstyringssystem.¹⁴

Av fartøyssjefene mente fem av seks informanter at internrevisjon fra Kystvakten internt bidrar til etterlevelse av sikkerhetsstyringssystemet, men at det ikke påvirker utviklingen. Dette ved at det er de samme som lager systemet, som kontrollerer etterlevelsen med det.

- «Når det gjelder selvregulering i kystvakten oppfatter jeg at vi har en dobbeltrolle. Om vi ønsker det, flytter vi oss bare på andre siden av bordet.» (Informant 2)
- «Ekstern revisjon bør gjennomføres også hos landorganisasjonen. Jeg tror det er lurt da det kan bli navnebeskuende å bare revidere oss selv.» (Informant 3)

Revisjon skal videre bidra til utvikling av systemet.

- «Jeg mener at tilsyn ikke har vært med på å utvikle systemet, de har heller kommet inn dersom det har vært et avvik som vi må utbedre.» (Informant 2)
- «Jeg kan ikke si at det har påvirket SMS direkte. Overordnet har jeg et inntrykk av at vi startet på lavt nivå og ble senere akseptert i ledelsen. Og ikke omvendt» (Informant 3)
- «Det har ikke noen betydning for utviklingen videre, mer for etterlevelsen av systemet ombord.» (Informant 4)

¹⁴ Kystvaktens hovedmanual

Det stilles også interne krav til hvor ofte kontrollene skal gjennomføres..

- *«Tilsyn av SMS skal være årlig, andre tilsyn i form av nivåkontroller kan bli for mye, og går utover operativ tid. Men det har vel ikke vært fast praksis at det gjennomføres tilsyn med SMS årlig, det kan vel ha gått både 2 og 3 år mellom hvert tilsyn.»*
(Informant 1)

Basert på informantenes uttalelser oppleves det som at det ikke er et klart strukturert internkontrollregime. Mangelfull internrevisjon ville medført avvik ovenfor selskapet, dersom de hadde vært underlagt sivil kontroll.

Ekstern kontroll

Forsvarsdepartementet er nå gitt tilgang til å gjennomføre eksternt tilsyn med underavdelinger, herunder Kystvaktens militære fartøy. Utfordringen dersom Sjøfartsdirektoratet skulle inneha denne myndighet er at de ikke har noen form for interaksjon med Kystvaktens styringssystem. For eksempel er dokumentasjon relatert til SMS hovedsakelig i graderte kommunikasjonssystemer, men dokumentasjonen i seg selv er ikke unntatt offentligheten i så måte. Sikkerhetssjefen bemerket følgende disse forhold ved at DnV-GL tidligere hadde gjennomført verifikasjon ved at Kystvakten og pekte på at Kystvakten ønsker åpenhet, informantenes uttalelser kunne tydes i samme retning:

- *«Ser ingen utfordringer knyttet til å involvere sivile til å gjennomføre tilsyn i virksomheten.»* (Informant 2)
- *«Vi bør ikke ha noe å skjule. At vi har audit og revisjoner fra klasseselskap som gjerne kan sammenligne oss med andre, det anser jeg som fornuftig. Vi har interne kontroller, men slik sett kontrollerer vi bare oss selv»* (Informant 3)
- *«Jeg ser ingen problem å gi eksterne (sivile) myndigheter innsyn, jeg mener faktisk at det burde vært. Det er i dag de som lager SMS, som også sjekker om det følges og*

virker. Jeg tror ikke de driver fanteri, men sjansen for at de ser det de vil se er jo tilstede.» (Informant 4)

Det stilles imidlertid spørsmål om DnV-GL har tilstrekkelig kunnskap om Kystvaktens drift:

- *«Vi ser at DNV gjennomfører revisjoner av Barentshavsklassen som er sivilt eid. Jeg mener at det bidrar til økt kvalitet, ved at vi blir sett i kortene.» (Informant 3)*

Kystvaktens militære fartøy har ikke vært underlagt kontrollregime under Sjøfartsdirektoratet, og det er vel liten sannsynlighet for at de blir det nå siden FD har fått tilsynsmyndighet. Men dersom ordningen gjennom FMT faller på plass, er sjansen langt større for at det vil bli gjennomført tilsyn. Utfordringen til Forsvarets materielltilsyn er at de hverken har hatt fagkunnskap eller tilstrekkelig ressurser sammenlignet med sivile myndigheter, herunder Sjøfartsdirektorat og classeselskaper med delegert myndighet.

Likevel har FMT fått tildelt ekstra årsverk for å dekke behovet:

- *«Vi dekker i dag kun materiellsikkerhet, og en utvidelse til å dekke skipssikkerhet som en helhet ble ifm forskriftsarbeidet beregnet til å krev tre ekstra årsverk på vår side. Dette for å dekke opp for både ekstra sikkerhetsområder, og fordi antall tilsynsobjekter øker» (Informant 8)*

Likevel har Forsvarets materielltilsyn lang erfaring med tilsyn i Forsvaret, på en annen side gjelder det hovedsakelig tilsyn av materiell. Da spørsmål rundt kunnskap ble tatt opp med representant i FD, svarte informanten følgende:

- *«Jeg vil si at vi har kompetansen som trengs for å føre tilsyn med sikkerhetsstyringssystemet. Vi ble etablert i 2005, dette er vårt daglige arbeid og styringssystemer har vi god innsikt i. Det som kan være en utfordring, er utvidelse av det faglige nedslagsfeltet.» (Informant 8)*
- *«Jeg anser vel FMT som et tilsynsorgan som har i oppgave å se oss i kortene, men de mangler erfaring slik som eks Sjøfartsdirektoratet har. For å ha tilsyn må en ha en maritim bakgrunn..» (Informant 2)*

Da fartøysbesetningen ble spurt om hvordan de ser på FMT som potensielt tilsynsorgan var besvarelsene av delt oppfatning:

- «Jeg anser ikke FMT som ekstern part, jeg har enda til gode at FMT har vært inne å sett på SMS, som jeg vet har heller ikke FMT vært på tilsyn hos «rederiet» altså landorganisasjonen, jeg kan ikke se på dem som en ekstern uavhengig part.» (Informant 1)
- «Jeg opplever dem som en seriøs og som ekstern part, i alle fall når det kommer til materiellkontroll. Faren er likevel der for at det blir litt Bukken og havresekken, i og med at begge har tilhørighet i Forsvaret. Men det hadde vært bedre enn at de som sitter å lager systemet også kontrollerer det.» (Informant 4)

Oppsummert kan vi se at to faktorer ser ut til å være viktige i forhold til bruk av FMT som tilsynsmyndighet. Det ene er potensiell mangler vedrørende erfaring og fagkunnskap, det andre er deres kapasitet og rolle innenfor virksomheten.

Når det gjelder kjennskap til virksomheten, vil et potensielt tilsyn fra Sjøfartsdirektoratet kunne være utfordrende siden de bare gjennomfører tilsyn med sivile fartøy i sivil næring. På en annen side er det Sjøfartsdirektoratet som gjennomførte tilsyn med Kystvaktens fartøy når fartøyene var sivilt eid. De tre fartøyene som er inne i leid struktur (Barentshavklassen) har følgelig enda tilsyn med fartøyene. Dette medfører at de i høy grad har kjennskap til Kystvaktens daglige drift. Det de mangler kompetanse på, er oppbygningen av styringssystemet og hvordan dette etterleves. Når Sjøfartsdirektoratet gjennomfører tilsyn med Kystvaktens sivile fartøy, gjør de et klart skille mellom sivilt og militært sikkerhetsstyringssystem. Det militære styringssystemet blir ikke kontrollert. Når det gjelder Forsvarets materielltilsyn om potensielt fremtidig tilsynsorgan, vil man kunne si at de har høyere kunnskap til Kystvaktens drift og systemer. De har videre mer kjennskap til materiellkontroll enn dokumentkontroll relatert til sikkerhetsstyring.

Sosial kontroll

Kystvakten er en statlig tjenesteytende virksomhet som i den grad ikke er avhengig av andre utenfor, virksomheten har likevel et samfunnsansvar og et omdømme å ivareta, 2 av 6 informantene mener dette kan påvirke etterlevelsen av sikkerhetsstyring..

- «Ved avvik kan kystvakten rennommé påvirkes, kystvakten er gitt en rolle hvor en er mye i kontakt og samhandler med sivilt næringsliv.» (Informant 2)

- *«Dersom vi går inn i en operasjon og gjør ting på en usikker måte, mer på en cowboymetode, vil dette kunne påvirke rennomméet i samfunnet.» (Informant 5)*

Selv om Kystvakten ikke har et avhengighetsforhold til samfunnet, slik oljeindustrien har til sivile, vil samfunnet kunne ha en form for påvirkning i forbindelse med forventninger som er satt. Kystvakten har et godt omdømme basert på suksesshistorier, ikke på hendelser som har gått galt. Slik sett kan man si at samfunnet har en viss effekt på etterlevelsen av regelverk, herunder sikkerhetsstyring.

Sanksjoner

Virkemidler relatert til militært sikkerhetsstyringssystemet er i dag hovedsakelig basert på veiledning gjennom intern kontroll, herved at krav om å innføre tiltak med en tidsfrist for lukking av avvik. Dette kan være mindre forhold, som manglende signaturer, ikke oppdatert dokumentasjon til personell ol. Det at Kystvakten selv skal sanksjonere seg selv, kan synes lite hensiktsmessig fordi det vil gå utover både operativ drift og økonomi så fremst det ikke er særs viktige forhold relatert til sikkerheten. Informantene betegner ikke avvik fra internrevisjon som sanksjon. De mener at det kan påvirke etterlevelse av systemet, men ikke svakheter ved systemet. Ingen av informantene mente det fantes noe sanksjon i forbindelse med sikkerhetsstyringssystemet i Kystvakten.

- *«Når det gjelder sanksjoner forefinnes det ikke noe form for sanksjoner, da det ikke oppdages avvik med systemet. Jeg har ikke følt meg underlagt noe form for sanksjoner i forbindelse med SMS» (Informant 1)*

De hadde ikke samme erfaring fra når fartøyet var underlagt sivile regler.

- *«I den sivile verden blir avvik lagt som en heftelse på båten. Det er absolutt noe man ikke ønsker å ha. Man ønsker ikke å få et avvik fra DNV. Jeg har opplevd at det er forskjell på sanksjoner på sivilt og militært fartøy. Man kan få ikke bestått i det militæret, men har fortsatt fått lovt til å seile..» (Informant 6)*

5 av 6 informanter mente at sanksjoner hadde mindre å si for etterlevelsen.

- *«Vi bruker systemet veldig lojalt, uavhengig av sanksjoner. Jeg opplever at samtlige ombord har gode holdninger, og et sterkt ønske om å etterleve systemet. Jeg tror ikke sanksjoner av systemet hadde hatt så mye å si for forbedring, men troverdigheten av systemet hadde blitt forsterket betydelig om systemet hadde blitt revidert av en uhindert/ekstern part.» (Informant 1)*

Med bakgrunn i informantenes erfaring tilsier det at det finnes virkemidler, men at de ikke anses som sanksjoner. Og at sanksjoner således ikke trenger å ha betydning for om fartøyet får seile.

Reaksjoner etter regelbrudd knyttet til sikkerhetsstyring på Kystvaktens eide fartøy er altså i all hovedsak fraværende. Dette i og med at de er unntatt straffelovgivningen i skipssikkerhetsloven. Sikkerhetssjefen Sjøforsvaret (Informant 7) henviste til militær straffelov og disiplinærmyndighet. Han har likevel ikke eksempler på potensielle sanksjoner mot forsvaret etter skipssikkerhetsloven. For sivile fartøy setter Skipssikkerhetsloven klare strafferammer, herved hvor overtredelsesgebyrer har blitt skrevet (dokumentanalyse) og hvor det er hjemmel for større bøter eller fengselsstraff. Når det gjelder opplevelsen av sanksjoner i Kystvakten, forstås ikke disse som sterke. Imidlertid er det klare forskjeller i reaksjonsstørrelser hvor informant 6 viser til at press fra DNV-GL i form av avvik har svært stor betydning for etterlevelsen. FMT som skal være tredjepartstilsynsorgan, har følgende syn på reaksjonsgrunnlag knyttet til sikkerhetsstyring på Kystvaktens fartøy:

- *«Når det gjelder linjen fra sjef Sjøforsvaret og nedover, så er det vel ingen sanksjonsmuligheter for kontrollmiljøene med mindre det er gitt fra sjefen. Dette knytter seg til sjefens instruksjonsmyndighet.» (Informant 8)*

5.2.3 Resultat – Kvalitative intervjuer

Regulering: Det fremkommer at Reguleringsregimet bærer preg av fragmentert regelverk, hvor flere har myndighet til å utstede gjeldende krav og føringer. Hierarkisk struktur bidrar videre til at det er svært mange ledd å forholde seg til. Uklarhet rundt ansvar virker også å kunne påvirke utviklingen av systemet. Sikkerhetsstyringssystemet fremkommer videre som standardisert, men med forskjell fra sivil næring er det hovedsakelig frivillighet som styrer standardiseringen. Reguleringer er videre bygget på funksjonskrav, som lett kan sammenlignes med sivil næring. Dette medfører at reguleringsregimet kan knyttes opp mot selvregulert strategi. Flere informanter assosierer selvregulering som negativt, da det oppfattes som at virksomheten i større grad gjør som dem vil, herunder ved å redusere krav som sivile fartøyer er underlagt.

Tilsyn (Kontroll): Det fremkommer at Kystvaktens internkontrollsystem bidrar til etterlevelse av styringssystemet, men at utfordringer knyttet til dette er at kontrollen ikke bidrar til særlig utvikling. Flere informanter mener at for at systemet skal utvikles må det også gjennomføres ekstern kontroll med landorganisasjonen. Det fremkommer at dersom ekstern kontroll skal fungere etter sin hensikt, bør det gjennomføres av ekstern part. Det er ulike meninger om (FMT) er å anse som en ekstern part. Et viktig spørsmål er kompetanse, hvor utfordringen til sivile myndigheter (Sjøfartsdirektoratet) kunne vært kjentskap til militær drift, mens (FMT) ikke innehar like stor kompetanse vedrørende sikkerhetsstyring i maritim næring. Her nevner likevel informantene at det ikke ville vært utfordrende å knytte Sjøfartsdirektoratet som tilsynsmyndighet, og at risikooperasjoner i all hovedsak knyttes til skipsoperasjoner i fredstid. Etterlevelsen kan videre påvirkes av sosiale omgivelser, ved at samfunnet har en viss påvirkningskraft. Presset vil være større ovenfor en statsetat enn for en sivil aktør i markedet. Sanksjonsordninger knyttet til etterlevelse fremkommer i all hovedsak som fraværende. Innenfor internkontroller kan fartøyer pålegges avvik som skal lukkes, dette anses av informantene ikke som sanksjoner. Dette skiller seg fra sivil næring, hvor det fremkommer at avvik blir lagt som heftelser på båten, og at dette setter ekstra press på fartøysbesetningen. Dette medfører ulikheter innenfor mindre avvik i reguleringsregimet. Det fremkommer at sanksjoner i prinsippet kan forekomme ved brudd på militært regelverk, men at det ikke er knyttet til Skipssikkerhetsloven.

6.0 Drøfting

I dette kapitlet drøfter jeg funn fra analysekapittelet opp mot teori.

Kritiske funn ved regulering og kontroll i militær næring blir presentert i delkonklusjon under hvert forskningsspørsmål.

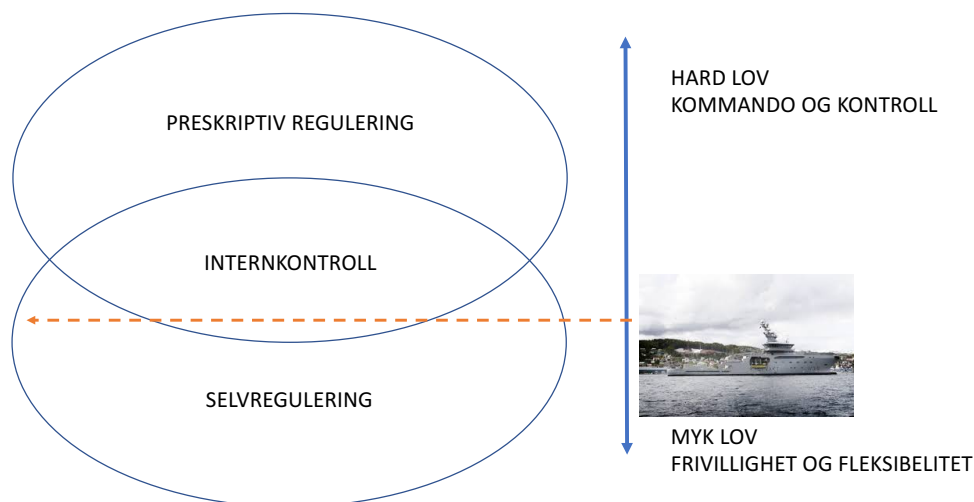
6.1 FP 1: Hva kjennetegner reguleringsstrategien i Kystvakten?

Det fremkommer av analysen at reguleringsstrategien i Forsvaret er basert på en «mykere» reguleringsform enn sivil næring. (Veggeland, 2010) Dette kommer frem som et resultat ved sammenligning av militære og sivile krav til sikkerhetsstyring, hvor Forsvaret i mindre grad påvirkes av sivile myndigheter. Strategien er basert på frivillighet hvor Forsvaret selv setter krav om at sivile regler skal følges. Det som imidlertid er å anse som en kritisk faktor er at dette ikke er dekkende, det foreligger også interne krav og føringer i Forsvaret. Dette gjør reguleringsstrategien sammensatt, og kan medføre det som av fartøyssjefene betegner som fragmentert regulering. På en annen side er de overordnede reguleringer i militær og sivil næring ganske like. Men det virker som at omfanget av regelverk likevel gjør det vanskelig og komplekst. Skipssikkerhetsloven §7 setter funksjonskrav til utforming, disse krav er innført i Forsvarssjefens direktiv til sikkerhetsstyring. Funksjonskrav er en regeltype som setter krav til resultatet uten å si noe om hvordan det skal oppnås. (Lindøe, et al., 2015) ISM-Koden setter imidlertid høyere krav til sivil næring ved sertifisering og tilsyn fra myndighetene, dette gjør sivil reguleringsstrategi «hardere», men ISM koden er fortsatt funksjonsbasert, dette medfører at den sivile reguleringsstrategien fremdeles er innenfor kategorien selvregulert. (Lindøe, et al., 2015) Veggeland (2005) vektet reguleringer ulikt basert på sanksjonsmulighetene til regulator. (Veggeland, 2005) Her er det store forskjeller mellom reguleringsstrategi i sivil og militær næring. I dokumentanalysen ble det vist til overtredelser og sanksjoner etter brudd på Skipssikkerhetsloven. I intervjuer trekkes Militær straffelov og disiplinærloven fram som mulige virkemidler innen militær virksomhet, dette fremkommer videre som ikke å være gjeldende for brudd på skipssikkerhetsloven. Sanksjonsmulighetene underbygger videre at det er større fleksibilitet innenfor Forsvarets reguleringsstrategi, noe som samsvarer med en «mykere» regulering. (Lindøe, et al., 2015)

Dokumentanalysen tok videre for seg Skipssikkerhetslovens anvendelse for Forsvaret, her fremkom det at krigsfartøy generelt sett unntas bestemmelser som sivile maritim næring må følge, også straffebestemmelser. (Regjeringen, 2018) Dette medfører at virkemidlene ikke er like i de to næringene, her nevnes at det ikke har vært stilt krav til ekstern kontroll og sertifisering. Informantene mener at en effekt av dette er at prosessen ved innføring av sikkerhetsstyringssystemet har vært lang, og at det har påvirket utviklingen. Dette understøtte av Lindøe (2015) ved at mangelfull interaksjon med omgivelsen kan påvirke prosessen ved kontinuerlig forbedring innen sikkerhetsstyring.

Det stilles videre et større ansvar til selvregulerte næringer, hvor ansvar for kontroll i større grad overføres fra myndighetene til virksomheten. Kongsvik (2013) peker her på viktigheten av god kvalitet for gjennomføring av internkontroller. (Kongsvik, 2013) Selv om det fremstår som at Forsvaret har relativt frie tøyler, omtaler Lindøe (2015) at det ikke er reguleringen i seg selv som gir resultater, men etterlevelsen av hensikten til reguleringen. Forsvaret har satt seg selv krav om å følge sivilt regelverk, og tilstreber å følge ISM-koden som standard. Dette kan ses på som et initiativ ved at Forsvaret ser relevansen og viktigheten bak, og derved velger å følge den (Veggeland, 2005) Relevansen i denne sammenheng vil være betydningen av å trygge liv og helse. Dette er et positivt intensiv, og vil være en gevinst for den enkelte arbeidstaker og for organisasjonen. Dette understøttes fra intervjuer hvor det fremkommer at Kystvakten har høyt fokus på sikkerhet. Dette kan være årsak til at det generelt sett har vært lite alvorlige ulykker i Kystvakten.

Dersom en setter Kystvaktens reguleringsregime inn i en analytisk ramme, vil den være preget av høy grad av selvregulering, hvor myndighetskontroll i stor grad er fraværende. Illustrasjonen under viser til liten interaksjon med omverden, men hvor internkontroll er innført. Jeg har valgt å plassere virksomheten ved overgang mellom preskriptiv og selvregulert, dette da Kystvakten er omfattet av Skipssikkerhetsloven §7 i sin helhet.



Figur 10: Kystvaktens reguleringsstrategi

En utfordring med for høy grad av frivillighet knyttet til regulering, er at reglene kan endres etter ønske. Selv om Informantene mener at ISM koden er viktig, kan det tyde på at dette bare er en av mange standarder som Forsvaret skal følge. Etter siste omorganisering, kan det tyde på at ISM- koden ikke blir en fast standard i Kystvakten i all fremtid. En informant nevnte også at sikkerhetskrav hadde blitt redusert etter at Forsvaret kjøpte fartøyet. På en annen side kan høy frivillighet ses på som positivt ved at virksomheten selv kan utforme regler knyttet til egen drift, dette kan gi begrensninger, men også muligheter som for Forsvaret er nødvendig.

Selv om Forsvaret kan ses på som en selvregulert virksomhet opp mot sivile reguleringer, bærer internt regelverk også preg av en «hardere» reguleringsstrategi (Veggeland, 2010) Det fremkommer videre av intervjuer at enkelte på fartøyene, følte at regulering av sikkerhetsstyring følte som påtvunget fra høyere myndighet. Herunder også ved detaljstyring om utforming av sikkerhetsstyringssystem. Forsvarets organisasjon er videre nært knyttet til Kommando og Kontroll begrepet, Top – Down Styring (Lindøe, et al., 2015), noe som kan forbindes med preskriptiv styreform. (Lindøe, et al., 2015)

Lojalitet og plikt kan i så måte knyttes til virkemidler ved at det hører til offisers profesjon, noe som intervjuene også underbygget. Dette vil kunne ses på som en erstatning av juridiske sanksjonsordninger. Ved at en forventer autonom etterlevelse av reguleringer.

6.2 FP 2: Hvilken betydning har tilsyn for etterlevelsen av sikkerhetsstyringssystemet i Kystvakten?

Det fremkommer av analyse at det forefinnes flere ulike forhold som påvirker etterlevelsen av krav til sikkerhetsstyring. For en selvregulert næring som Forsvaret, vil internkontroll være et viktig virkemiddel. Kongsvik (2013) betegner sikkerhetsrevisjoner som et måleverktøy hvor bedriften eller myndigheter kan se om en bedrift opererer innenfor gitte krav, og om organisasjonen har et sikkerhetsstyringssystem som fungerer. (Kongsvik, 2013, p. 47) Dette samsvarer med Kystvaktens mål om internrevisjon. (Kystvakten, 2017)

5 av 6 informanter mente at internkontroll var viktig for etterlevelsen av styringssystemer. Informantene viser også til at de er motiverte knyttet til etterlevelse av krav til sikkerhetsstyring. Dette kan videre ses i sammenheng med lydighetsplikten som beskrevet tidligere.

Likevel sier teori om risikobasert tilsyn (Lindøe, et al., 2015) at en kun kan forvente etterlevelse av reguleringer ved to forhold: At virksomheten har grunn til å tro at overtredelser blir oppdaget, eller at sanksjonene er så kraftige, at det likevel lønner seg å følge loven. (Lindøe, et al., 2015) Det er likevel et unntak, det er dersom det anses som formålstjenlig å følge regelverket fordi det sammenfaller med motivasjon til de ansatte eller omdømmet.

I Kystvakten mente 2 av 6 informanter at omdømmet hadde betydning for etterlevelsen av sikkerhetsstyringen. Dette i form av sitt samfunnsansvar. Dette kan anses å ha mindre betydning, på en annen side vil det kunne ha en motiverende effekt for den enkelte fartøyssjef.

Som tidligere beskrevet er Forsvarsdepartementet gitt tilsynsmyndighet ovenfor forsvarets fartøy. (Forsvarsdepartementet, 2017) Selv om Informantene mener at tilsyn fra DNV-GL hadde vært å foretrekke, er det lite sannsynlighet for at det nå blir virkelighet. utfordringen er knyttet til om Forsvarets materielltilsyn (FMT) har erfaring og kunnskap til å gjennomføre et kvalitativt tilsyn med Kystvaktens sikkerhetsstyringssystem. Kongsvik (2013) mener at det har en betydning hvem som gjennomfører revisjonen. (Kongsvik, 2013) FMT på sin side mener de har de ressursene og kompetansen som behøves, de er videre tilført flere årsverk knyttet til denne oppgaven. Informant 5 fremhevet videre FMT som svært grundige.

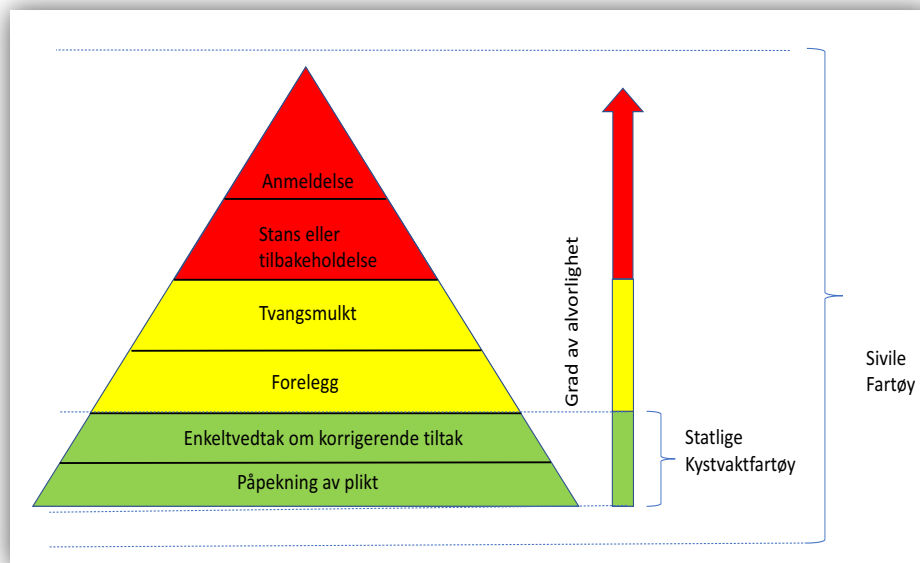
Det som imidlertid er tilfellet, er at deres myndighet også vil kunne omfatte landorganisasjonen. Huber (1991) viser til viktighet av arvet kunnskap og interaksjon med omverden for å oppnå utvikling. (Eriksson-Zetterquist, 2014) Slik sett vil en kunne forvente en positiv utvikling ved eksternt tilsyn, også fra FMT.

Som ved reguleringsstrategi innehar også tilsynsstrategier ulike nivåer. Dette baseres på om virkemidlene er «harde» eller «myke». (Lindøe, et al., 2015) Ved at FMT overtar tilsynsmyndighet vil de ikke ha hjemler for å sanksjonere mot brudd på regelverket slik sivile myndigheter har. Og virkemidlene vil således bestå av myke virkemidler. Myke virkemidler anses å ha virkning over tid, og tilsyn vil kunne gjennomføres på en mer fleksibel måte. (Lindøe, et al., 2015) Utfordringen ved ikke å ha harde sanksjonsmidler er at virksomhetens primærmål må samsvare med reguleringsformålene. Ut fra intervjuene fremkommer det positive verdier og høyt fokus innen sikkerhetsarbeid. Om en ser svar fra informantene opp mot dimensjon 1¹⁵ i risikobasert tilsyn (Lindøe, et al., 2015), kan en trekke slutninger om at regelverk etterlevs i Kystvakten. Dette basert på holdninger rundt pkt. 3 verdier, pkt. 4 respekt og autoritet og pkt. 5 andre kontrollmekanismer. På en annen side ville pkt 1 Kunnskap om reglene og pkt 2 Kost og nytte trukket ned antakelsen. Likevel bør det forventes at et statlig myndighetsorgan som gjennomfører myndighetsutøvelse ovenfor andre, også forholder seg til egne regler. I tillegg er Kystvakten en tjenesteytende etat, som ikke vil ha noe økonomisk vinning av ikke å følge loven. Likevel mener informant 5 at heftelser som gis fra DNV, gjør øker fokus på etterlevelse.

Kystvakten kan ut fra intervjuer ikke betegnes som bekymret for å dele informasjon med samfunnet, dette underbygges ved at det har vært gjennomført verifikasjonstest av DnV opp mot Kystvaktens sikkerhetsstyringssystem, dette kan tilsi at Kystvakten ønsker å fremstå som en åpen og transparent virksomhet, selv om ingen har hatt for vane å se dem i kortene.

Dersom en sammenligner tilsynsstrategi i Kystvakten med sivil maritim næring, bærer sivil næring større preg av harde sanksjonsmidler. Dette underbygget dokumentanalysen.

¹⁵ Law Enforcement Expertise Centre, Dutch Ministry of Justice, The Hague, 2004



Figur 11: Sammenligning sanksjonspyramide

Som vist i figur 11 over er det satt en begrensning ved enkeltvedtak og korrigerende tiltak i militær næring. Dette er med bakgrunn i avvik som kan gis etter internrevisjoner. Det foreligger ikke straff eller høyere sanksjonsmidler slik militær næring er regulert i dag.

Betydningen av tilsyn anses i teorien som svært viktig for å oppnå etterlevelse. Det finnes imidlertid andre faktorer som vil kunne påvirke etterlevelsen, dette fremkommer i Kystvakten å være sitt samfunnsansvar og egen motivasjon knyttet til å gjøre ting riktig. Det fremkommer videre at internt tilsyn er viktig, men fravær av ekstern kontroll fremstår som å kunne påvirke landorganisasjonen, ved at det ikke illegges press på dette ledd.

Tilsynsmyndighet må ha riktig kompetanse dersom eksternt tilsyn skal ha effekt, og det er delte meninger om hvorvidt Forsvarets Materieltilsyn vil kunne ivareta denne rollen på en god måte. Dette bunner også i FMTs tilknytning til organisasjonen. Både intern kontroll fra kystvakten og ekstern kontroll fra FMT anses av informantene å være uheldig. Det henvises til Bukken og havresekken flere ganger, noe som historisk kan relateres opp mot DnV-GLs opprinnelse som tilsynsorgan. (Lindøe, et al., 2015)

7.0 Konklusjon

Denne studien har søkt å besvare om det finnes kritiske faktorer bak et militært reguleringsregime for sikkerhetsstyring, sett opp mot reguleringsregimet i sivil næring. Herunder hvordan ulike regulering- og tilsynskrav direkte kan påvirke sikkerhetsstyring på fartøyene i en eller annen retning. Jeg satt meg følgende problemstilling:

Hvilke kritiske faktorer ved regulering- og kontroll påvirker sikkerhetsstyring på militære fartøy i Kystvakten?

Først og fremst må skipssikkerhetsloven anses som en viktig faktor for skipssikkerheten, også i militær næring. Ved at Forsvaret ble underlagt reguleringen knyttet til Skipssikkerhetsloven §7 er sikkerhet satt i system gjennom dokumentasjon og erfart læring. Fartøyssjefene er i all hovedsak fornøyd og tilfreds med sikkerhetsstyringssystemet som finnes på fartøyene i dag. Det ligger enda noen utfordringer bak styringssystemet, men med de begrensede ressursene som til daglig jobber med systemet, fungerer det etter ønsket hensikt. Kravet til Kystvakten er i.h.t Skipssikkerhetsloven §7 er å *etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og på det enkelte skip, for å kartlegge og kontrollere risiko samt sikre etterlevelse av krav fastsatt i eller i medhold av lov eller i sikkerhetsstyringssystemet selv.*

Reguleringsstrategien ble overordnet betegnet som «myk», basert på høy grad av selvregulering. Dette ved at Forsvaret unntas fra regelverk, som skaper frivillighet rundt etterlevelse istedenfor tvang. Ved at Skipssikkerhetsloven §7 er funksjonsbasert, gir det Forsvaret enda mer frihet til selv å bestemme hvordan sivile krav skal etterleves. Fravær av kontroll fra myndighetene, bidrar videre til at Forsvaret ikke vet hva som forventes av loven. Ved kontroll fra sivile myndigheter (DnV) fremkommer det imidlertid at standarden til sikkerhetsstyringssystemet ikke er god nok. Slik sett kan en si at dersom ambisjonen er at sivilt regelverk skal følges, bør også sivile kontrollere dem. Og uten sanksjonsmuligheter slik det er i dag, ville tilsyn bare vært veiledende.

Det fremkommer flere kritiske faktorer ved regulering og tilsyn som påvirker sikkerhetsstyringen i Kystvakten. (Jeg beskriver faktorene i.h.t fasene i demmings prosess)

Etter at fartøy har gått fra sivil til militært reguleringsregime oppleves det av enkelte som at krav også er redusert, dette kan knyttes til **Fase 2** Risikostyring. Videre er reguleringsregimet i Forsvaret knyttet opp til flere ulike nivåer i organisasjonen. I kombinasjon med at sivil regelverk skal følges, skaper det følelsen av fragmentert regelverk. Dette kan knyttes **til Fase 1 ansvar, og Fase 2 Risikostyring**. Høy frivillighet medfører også et gap fra sivil standard knyttet til internkontroll, dette kan ses opp mot **alle fasene** i sikkerhetsstyrings-prosessen, da internkontroll skal være en kvalitetssikring av hele systemet, ikke bare kontroll av etterlevelsen på fartøyene. Fravær av ekstern kontroll kan også knyttes til **alle fasene** i sikkerhetsstyringsprosessen, da eksternkontroll skal være en kvalitetssikring av hele systemet, både ovenfor selskapet og fartøyet. Relasjonen til ekstern tilsynsmyndighet betegnes i dag som bukken og havresekken, det er likevel ikke mulig si noe om virkning fra et potensielt tilsyn fra Forsvarsdepartementet i denne sammenheng. Likevel fremkommer ikke Kystvakten som en risikovirksomhet basert på risikobasert tilsynsstrategi. Dette ved at det fremgår som at virksomheten har et ønske om å følge de regler og krav som stilles til dem.

Så lenge Forsvaret omfattes av en mykere reguleringsform enn sivil næring, er det ikke etterlevelsen som skaper kritiske faktorer, det er kravene som stilles til dem. Dersom en skal oppnå kontinuerlig utvikling må en vite hvor en skal, en deregulering sett opp mot sivil næring, kan således betegnes som en kritisk faktor i seg selv.

7.1 Forslag til videre forskning

Det var ulikhetene som fattet interesse hos meg da jeg startet oppgaven. Kystvakten hadde gått fra en sivil til en militær struktur over en lengre periode, og en deregulering medførte ulike krav til samme virksomhet. I andre statsdrevne virksomheter finnes det også fritak fra reguleringskrav innen sikkerhetsstyring. En sammenligning med Kystverkets eller havforskningens fartøy kunne vært interessant. Dette da forbrukerne tilhører en annen kultur og profesjon.

Litteraturliste

- AAD. (2002-2003). *www.Regjeringen.no*. Hentet 04 15, 2018 fra Regjeringen:
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/stmeld-nr-17-2002-2003-/id134860/>
- Alarmsentralen. (2018, 04 30). Ulykkesstatistikk Kystvakten. Bergen, Norge: Alarmsentralen, Sjøforsvaret.
- Aarseth, M. (2010). *Kriseledelse*. 5892 BERGEN: Fagbokforlaget.
- Aven, T. (2007). Risikostyring. I T. Aven. PB 508 Sentrum, 0105 OSLO: Universitetsforlaget AS.
- Brannmannen. (2006, 05 16). *Brannmannen*. Hentet 05 05, 2018 fra
<http://brannmannen.no/diverse/knm-tordenskjold-trippel-s/>
- Cullen. (1990). *The public Inquiry into the Piper Alpha Disaster, London* (HMSO. utg.).
- Eriksson-Zetterquist, K. S. (2014). *Organisasjonsteori* (Vol. 2014). Cappelen Damm Akademisk.
- Forsvaret. (2017). *www.Forsvaret.no*. Hentet 2018 fra
<https://forsvaret.no/hv/ForsvaretDocuments/UD%202-1.pdf>
- Forsvaret. (2018). *www.forsvaret.no*. Hentet 2018 fra <https://forsvaret.no/spesialistutdanning>
- Forsvarsdepartementet. (2017, 06 29). Forskrift om skipssikkerhetslovens anvendelse for Forsvarsdepartementets underliggende etater. NORGE.
- Forsvarsdepartementet. (2017). *www.lovdata.no*. (Forsvarsdepartementet, Redaktør) Hentet 2018 fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-09-05-1191>
- Forsvarssjefen. (2010). Hentet fra Forsvarssjefens direktiv for sikkerhetsstyring:
<http://docplayer.me/45916280-Direktiv-krav-til-sikkerhetsstyring-i-forsvaret.html>
- Hovden. (2012). *Redningsdåden*. Haugen bok.
- IMO. (2018). *www.IMO.no*. Hentet 02 2018 fra
<http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
- Jacobsen, D. I. (2013). *Hvordan organisasjoner fungerer*. Fagbokforlaget.
- Johannessen, A., Christoffersen, L., & Tufte, P. A. (2011). *Forskningsmetode for økonomikse- administrative afg* (3. utg.). abstrakt forlag.
- Kongsvik, T. (2013). *Sikkerhet i organisasjoner*. AKADEMIKA.
- Kystvakten. (2017). Historisk tilbakeblikk kystvakten 40 år. *Interndokument Kystvakten*.
- Kystvakten. (2017). Hovedmanual styringssystem/ sikkerhet ver 6.0.
- Lindøe, Kringen, & Braut. (2015). *Risiko og tilsyn*. Oslo: Universitetsforlaget.

NFD. (2007). *www.lovdata.no*. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2007-02-16-9>

NRK. (2018, 03 15). *WWW.NRK.NO*. Hentet fra https://www.nrk.no/norge/xl/_-offiserene-sendte-oss-i-doden-i-vassdalen-1.12833374

REGJERINGEN. (2005). *NOU 2005:14 På rett kjø*. Hentet fra www.regjeringen.no:
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2005-14/id154924/sec4#KAP3-5>

Regjeringen. (2005). *www.regjeringen.no*. Hentet 2018 fra
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2005-14/id154924/sec8>

Regjeringen. (2006). *www.regjeringen.no*. Hentet 2018 fra
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/otprp-nr-87-2005-2006-/id189725/sec7>

Regjeringen. (2008, 07 17). *ISM Forordningen*. Hentet fra Regjeringen:
<https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2006/jan/ism-forordningen/id2430643/>

Regjeringen. (2018). *www.regjeringen.no*. Hentet 2018 fra
<https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2006/jan/ism-forordningen/id2430643/>

Regjeringen. (2018). *www.regjeringen.no*. Hentet 2018 fra
<https://www.regjeringen.no/contentassets/3347a10f0b5a46ddad3f7213da776eac/uttalelse-med-merknader-ud.pdf>

Sjøfartsdirektoratet. (2018, 03 25). *Sjøfartsdirektoratet*. Hentet fra www.sdir.no:
<https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/tilsyn/>

Sjøforsvarsstaben. (2010). Hentet 02 2018 fra
http://docplayer.me/storage/47/23591710/1519038874/9_AVVH05aVrQd0fRiEFDuA/23591710.pdf

Stortinget. (2018). *www.stortinget.no*. Hentet 2018 fra <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Odelstinget/2006-2007/inno-200607-035/1/#a2>

Tjora, A. (2010). *Kvalitative forskningsmetoder i praksis* (Vol. 2010). Gyldendal akademiske.

Veggeland. (2010). *Den nye reguleringsstaten*. Gyldendal akademisk.

Veggeland, F. (2005). *www.nilf.no*. Hentet 02 2018 fra
http://nilf.no/publikasjoner/Notater/2004/Institusjonalisering_av_internasjonale_standarder_som_reguleringsform_Codex_Alimentarius_Commission_moter_WTO-Innhold

Verdens Gang. (2012). *Verdens Gang (VG)*. Hentet fra
<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/6x3BO/redningsaksjon-i-finnmark-mannskapet-reddet-opp-av-sjoeen>.

Vedlegg 1 - Intervjuguide 1.0 Fartøyssjef

Tittel: Kritiske faktorer ved regulering og kontroll av sikkerhetsstyring i militær maritim virksomhet

Anonymitet

Involverte parter som deltar i studien vil anonymiseres i oppgaven, så fremst ikke annet er avtalt. Alle data behandles fortrolig. Dersom Intervju blir tatt opp på lydbånd, vil det bli slettet etter prosjektets avslutning.

Praktisk

Jeg ønsker å avholde intervju med personer som har erfaring fra fra statseide- og sivilt innleide fartøy, herunder personell med lederansvar, og ansvar for sikkerhetsstyring. Jeg ønsker også å få gjennomført intervju ved aktuelle landorganisasjoner og myndighetsorgan.

Oppgaven

Jeg har med studien forsøkt å belyse om det finnes kritiske faktorer bak et militært reguleringsregime for sikkerhetsstyring, sett opp mot reguleringsregimet i sivil næring. Jeg ønsker å få nærmere innblikk i om ulike vilkår påvirker sikkerhetsstyring (SMS) i en militær virksomhet. Jeg har satt meg følgende problemstilling:

Hvilke kritiske faktorer ved regulering- og kontroll påvirker sikkerhetsstyring på militære fartøy i Kystvakten?

Enkle fakta spørsmål:

1. Stilling?
2. Innehar du erfaring fra arbeid med sikkerhetsstyringssystemer (SMS)?
3. Erfaring fra sivile fartøy?
4. Hvordan vil du beskrive kystvaktens tjeneste forbundet med risiko?
5. Kan du si litt om verdiene i Kystvakten knyttet til sikkerhet?

A. Hva kjennetegner reguleringsstrategien i Kystvakten (Forsvaret)?

(Ref Veggeland & Lindøe)

1. Hvordan vil du beskrive overordnende reguleringer knyttet til SMS i militær maritim virksomhet?
2. Opplever du at det er enkelt å få oversikt over regelverket du er ansvarlig å følge?
3. Hvordan mener du at ulike reguleringer som er styrende for virksomheten (Standard, lov, interne direktiver ol.) påvirker utviklingen av SMS?
4. Hvordan påvirkes sikkerhetsstyringen av ikke å være sertifisert?
5. Hvilken oppfatning hadde du av forebyggende sikkerhetsarbeid i Kystvakten før skipssikkerhetslovens endring i 2007?
6. Hvordan anser du SMS i kystvakten som regulert, sett opp mot de krav som stilles fra myndighetene? (Basert på frivillighet eller påtvunget/ Begrunn)
7. Hvordan mener du at kvaliteten på sikkerhetsstyring i Kystvakten kan ha innvirkning på virksomhetens rennommé i samfunnet?
8. Er ISM- koden som standard viktig for å utvikle et godt sikkerhetsstyringssystem i Kystvakten? (Begrunn hvorfor/ hvorfor ikke)

B. Hvilken betydning har tilsyn for etterlevelsen av sikkerhetsstyringssystemet i Kystvakten? (Ref i.h.t LEC 2004)

1. Hvilke resultater har du merket etter at sikkerhetsstyring ble innført i Kystvakten?
2. Samsvarer formålet bak reguleringer knyttet til SMS, og utviklingen så langt?
2. Er det satt av tilstrekkelig tid og ressurser for å utvikling og kvalitetssikring av SMS?
1. Grunnet kystvaktens militære rolle, anser du det som utfordrende å gi sivile myndigheter innsyn i virksomheten?
2. Hvorfor er det viktig å gjennomføre tilsyn?
3. Anser du FMT (Forsvarets materielltilsyn) som en sivil myndighet i denne sammenheng?
4. Hvordan mener du tilsyn har bidratt til utvikling av SMS i Kystvakten?
5. Hvordan vil du betegne hyppigheten (ofte) av tilsyn i virksomheten? (hvor ofte)
6. Sanksjonsordninger er vanlig i forbindelse med etterlevelsen av reguleringer. Hvilket forhold har du til sanksjoner i forbindelse med avvik sikkerhetsstyring i kystvakten?
7. Kjenner du til sanksjoner knyttet til sikkerhetsstyring i kystvakten?

C. Sikkerhetsstyringsprosessen? Ref Kongsvik 2013, Huber 1991, Aarseth

1. Er du trygg på ansvarsbegrepet knyttet til sikkerhetsstyring i Kystvakten?
2. Hvordan anser du måloppnåelse jf sikkerhetsmål?
3. Hvem utarbeider risikovurderinger og prosedyrer, og hvordan oppleves kvalitetssikringen før implementering, andre tiltak enn egne?
4. Hvordan mener du SMS har bidratt til økt informasjonsdeling mellom fartøyene?
5. Hvordan mener du SMS bidrar til at Kystvakten tar til seg læring utenfor virksomheten?
6. Er verktøyene knyttet til hendelsesrapportering enkle og brukervennlige?
7. Lukking av rapporter, saksbehandlingstid?
8. Har du deltatt på møter som bidrar til erfaringsutveksling innen sikkerhet internt i virksomheten?
9. Har du opplevd effekt av Ledelsens årlige (Masters review) gjennomgang?
10. Hvordan mener du SMS i kystvakten har bidratt til kontinuerlig utvikling av Sikkerheten?

Avslutning:

1. Opplevs SMS i kystvakten som et helhetlig og velfungerende system?
2. Hvilken retning tror du utviklingen av sikkerhetsstyring i Kystvakten vil ta fremover fra KV - Sjøforsvar?
3. Har du eventuelle kommentarer eller tilføyelser til studien?

Takk for deltakelsen

Vedlegg 2 - Intervjuguide 2.0 Landorganisasjoner

Tittel: Kritiske faktorer ved regulering og kontroll av sikkerhetsstyring i militær maritim virksomhet

Anonymitet

Involverte parter som deltar i studien vil anonymiseres i oppgaven, så fremst ikke annet er avtalt. Alle data behandles fortrolig. Dersom Intervju blir tatt opp på lydbånd, vil det bli slettet etter prosjektets avslutning.

Praktisk

Jeg ønsker å avholde intervju med personer som har erfaring fra fra statseide- og sivilt innleide fartøy, herunder personell med lederansvar, og ansvar for sikkerhetsstyring. Jeg ønsker også å få gjennomført intervju ved aktuelle landorganisasjoner og myndighetsorgan.

Oppgaven

Jeg har med studien forsøkt å belyse om det finnes kritiske faktorer bak et militært reguleringsregime for sikkerhetsstyring, sett opp mot reguleringsregimet i sivil næring. Jeg ønsker å få nærmere innblikk i om ulike vilkår påvirker sikkerhetsstyring (SMS) i en militær virksomhet. Jeg har satt meg følgende problemstilling:

Hvilke kritiske faktorer ved regulering- og kontroll påvirker sikkerhetsstyring på militære fartøy i Kystvakten?

Enkle fakta spørsmål:

1. Stilling/ Avdeling?
2. Hvilken erfaring har du fra arbeid med sikkerhetsstyringssystemer (SMS)?
3. Hvilken bakgrunn har du fra sivil/ militær virksomhet?
4. Hvilket ansvar har du for Sikkerhetsstyringssystemer i Kystvakten?
5. Hvem har ansvar for utvikling av sikkerhetsstyringssystem i Kystvakten?

A. Hva kjennetegner reguleringsstrategien i Kystvakten (Forsvaret)?

1. Hvordan reguleres sikkerhetsstyring i Kystvakten?
2. Hvordan definerer du Forsvarssjefens direktiv til sikkerhetsstyring opp mot Skipssikkerhetsloven §7?
3. I forhold til utforming/ oppbygning av sikkerhetsstyringssystemer, hvem bestemmer dette?
4. FSJ direktiv legger følgende føringer: "Sikkerheten i Forsvaret skal styres etter gjeldende sivile lover og forskrifter samt militært regelverk.» Hva betyr dette innenfor sikkerhetsstyring?
5. Kystvaktens SMS er i dag bygget på ISM- koden som standard. Anses dette som sivilt lovverk i denne sammenheng?
6. Vil ISM koden forbli en standard innen sikkerhetsstyring i Kystvakten?
7. Ville det vært formålstjenlig at SMS i Forsvaret få en form for sertifisering i fremtiden?
8. Anser du reguleringer knyttet til sikkerhetsstyring i Kystvakten som basert på mer frivillighet, enn det er for rederier i sivil næring?

B. Hvilken betydning har tilsyn for etterlevelsen av sikkerhetsstyringssystemet i Kystvakten?

1. Hvilket tilsyn blir gjennomført med Kystvaktens SMS pr. nå? (Fartøy og landorganisasjon)
2. Anser du eksternt (tredjeparts) tilsyn som viktig innen sikkerhetsstyring?
3. FD ved FST er gitt tilsynsmyndighet ovenfor Skipssikkerhetsloven, hva er status på dette?
4. Hvilke utfordringer er knyttet til å gi sivile innsyn i KVs SMS? (DNV-GL/SD)
5. Hvilke sanksjonsordninger finnes ved mangelfull etterlevelse av SMS? (Fra myndighet/ høyere myndighet)
6. Har det blitt gjennomført sanksjoner internt i Forsvaret basert på sikkerhetsloven?
7. Vi går mot et mer elektronisk verktøy innen SMS, hvilke løsninger skal sørge for at sivilt innlede fartøy får gode systemer å forholde seg til? (Eks bareboatavtaler Slepeberedskap)

Takk for deltakelsen

Vedlegg 3. Samtykkeerklæring

Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjekt

Bakgrunn og formål:

Jeg er student fra Nord universitet i Bodø og er i gang med Masteroppgave innenfor tema sikkerhetsstyring i Forsvaret, ved avdeling Kystvakten. Det er med bakgrunn fra min arbeidssituasjon som offiser i Kystvakten, samt min interesse for faget sikkerhet, at jeg falt for temaet i studien. Sikkerhetsstyring blir mer aktuelt, og nå er alle fartøyer som driver en form for næringsvirksomhet, omfattet av reguleringer og tilsynsordninger knyttet til dette. Oppgaven tar for dokumentanalyser, samt besetningens og landleidelsens erfaringer opp mot sikkerhetsstyring i militær virksomhet.

Tittel: Kritiske faktorer ved regulering og kontroll av sikkerhetsstyring i militær maritim virksomhet

Jeg har med studien forsøkt å belyse om det finnes kritiske faktorer bak et militært reguleringsregime for sikkerhetsstyring, sett opp mot reguleringsregimet i sivil næring. Jeg ønsker å få nærmere innblikk i om ulike vilkår påvirker sikkerhetsstyring (SMS) i en militær virksomhet. Jeg har satt meg følgende problemstilling:

Jeg har gjennomført en tilfeldig utvelgelse av informanter med lederansvar på ulike fartøyer i kystvakten. Informantene vil gjennom erfaring og kompetanse kunne si noe om min problemstilling.

Hvilke kritiske faktorer ved regulering- og kontroll påvirker sikkerhetsstyring på militære fartøyer i Kystvakten?

Hva innebærer deltakelse av studien?

Det vil bli gjennomført en kombinasjon av skriftlig og ansikt til ansikt intervju. Dette materialet vil bli analysert sammen med annen empiri og opp mot relevant teori. Spørsmål i oppgaven vil omhandle temaet sikkerhetsstyring, regulering og tilsyn.

Oppgaven vil bli ferdigstilt i Juni 2018.

Hva skjer med informasjonen om dere?

Alle personopplysninger vil bli behandlet fortrolig, og blir anonymisert i oppgaven.

Dersom jeg vil benytte sitater som kan identifisere deg som informant, vil jeg be om eksplisitt samtykke til dette og du vil få anledning til å lese transkripsjoner og godkjenne sitatene før de publiseres.

Oppgaven i sin helhet vil bli sendt til Nord Universitet hvor sensorer er utnevnt av utdanningsinstitusjonen. Jeg vil beholde en kopi av oppgaven, alt annet datamateriale vil bli makulert når sensur foreligger.

Frivillig deltakelse:

Det er frivillig å delta i studien, og dere kan når som helst trekke deres samtykke uten å oppgi årsak.

Dersom dere har spørsmål til studien, ta kontakt med:

Student Øyvind Fagerheim, Oyvindf83@hotmail.com, 957 55 790

Veileder Prof. Chrisel Elvestad, chrelv@nfk.no , 480 79 101

Samtykke til deltakelse i studien

Vi har mottatt informasjon om studien, og er villig til å delta.

Samtykke kan også gis elektronisk ved henvisning til dette dokument skriftlig pr mail.

(Signert av informant, dato)