



NTNU

Kunnskap for en bedre verden

Bacheloroppgave

TN303212 - Hovedprosjekt

Implementering av ISM-koden for Fiskefartøy

Kandidatnumre: 1614, 1620, 1628

Totalt antall sider inkludert forsiden: 71

Innlevert Ålesund, 03.06.16

Obligatorisk egenerklæring/gruppeerklæring

Den enkelte student er selv ansvarlig for å sette seg inn i hva som er lovlige hjelpemidler, retningslinjer for bruk av disse og regler om kildebruk. Erklæringen skal bevisstgjøre studentene på deres ansvar og hvilke konsekvenser fusk kan medføre. **Manglende erklæring fritar ikke studentene fra sitt ansvar.**

Du/dere fyller ut erklæringen ved å klikke i ruten til høyre for den enkelte del 1-6:		
1.	Jeg/vi erklærer herved at min/vår besvarelse er mitt/vårt eget arbeid, og at jeg/vi ikke har brukt andre kilder eller har mottatt annen hjelp enn det som er nevnt i besvarelsen.	<input checked="" type="checkbox"/>
2.	Jeg/vi erklærer videre at denne besvarelsen: <ul style="list-style-type: none">• ikke har vært brukt til annen eksamen ved annen avdeling/universitet/høgskole innenlands eller utenlands.• ikke refererer til andres arbeid uten at det er oppgitt.• ikke refererer til eget tidligere arbeid uten at det er oppgitt.• har alle referansene oppgitt i litteraturlisten.• ikke er en kopi, duplikat eller avskrift av andres arbeid eller besvarelse.	<input checked="" type="checkbox"/>
3.	Jeg/vi er kjent med at brudd på ovennevnte er å <u>betrakte som fusk</u> og kan medføre annullering av eksamen og utestengelse fra universiteter og høgskoler i Norge, jf. Universitets- og høgskoleloven §§4-7 og 4-8 og Forskrift om eksamen.	<input checked="" type="checkbox"/>
4.	Jeg/vi er kjent med at alle innleverte oppgaver kan bli plagiatkontrollert i Ephorus, se Retningslinjer for elektronisk innlevering og publisering av studiepoenggivende studentoppgaver	<input checked="" type="checkbox"/>
5.	Jeg/vi er kjent med at høgskolen vil behandle alle saker hvor det forligger mistanke om fusk etter NTNUs studieforskrift.	<input checked="" type="checkbox"/>
6.	Jeg/vi har satt oss inn i regler og retningslinjer i bruk av kilder og referanser på biblioteket sine nettsider	<input checked="" type="checkbox"/>

Publiseringsavtale

Studiepoeng: 15

Veileder: Dag Rutledal

Fullmakt til elektronisk publisering av oppgaven

Forfatter(ne) har opphavsrett til oppgaven. Det betyr blant annet enerett til å gjøre verket tilgjengelig for allmennheten ([Åndsverkloven §2](#)).

Alle oppgaver som fyller kriteriene vil bli registrert og publisert i Brage med forfatter(ne)s godkjenning.

Oppgaver som er unntatt offentlighet eller båndlagt vil ikke bli publisert.

Jeg/vi gir herved NTNU i Ålesund en vederlagsfri rett til å gjøre oppgaven tilgjengelig for elektronisk publisering:

ja nei

Er oppgaven båndlagt (konfidensiell)?

ja nei

(Båndleggingsavtale må fylles ut)

- Hvis ja:

Kan oppgaven publiseres når båndleggingsperioden er over?

ja nei

Er oppgaven unntatt offentlighet?

ja nei

(inneholder taushetsbelagt informasjon. [Jfr. Offl. §13/Fvl. §13](#))

Dato: 03.05.16

1 Sammendrag

I dagens samfunn er det et stadig økende fokus på sikkerhet og bevaring av miljøet. De fleste typer norske fartøy til sjøs har i flere år vært pliktige til å føre en form for sikkerhetsstyring, i henhold til flere regelverk, som blant annet SOLAS-konvensjonen, Skipssikkerhetsloven og ISM-koden, som også tar for seg miljøvern. Unntaket har vært at ISM-koden ikke har vært obligatorisk for fiskefartøy før nå.

En ny forskrift som krever at alle norske fiskefartøy over 500 bruttotonn skal implementere ISM-koden og ha et godkjent og sertifisert sikkerhetsstyringssystem (SMS) i henhold til kravene i ISM-koden. Denne forskriften trer i kraft 1. juli 2016, og har satt i gang en implementeringsprosess på en rekke norske fiskefartøy. I henhold til forskriften blir fiskebåt-rederiene pliktige til å sørge for at fiskefartøyene etablerer og gjennomgår sine SMS for å forsikre seg om at de tilfredsstillt kravene som stilles av ISM-koden og myndighetene.

Et spørsmål kandidatene stilte seg i forbindelse med denne endringen av regelverket var hva som ble gjort for å implementere ISM-koden om bord på fartøyene og hvordan dette ble gjort av rederiene. Kandidatene ønsket også å undersøke hvilke hindringer som kunne dukke opp underveis i implementeringsprosessen. Ut i fra dette ble problemstillingen i denne bacheloroppgaven todelt og som følgende;

- Hvordan foregår en slik implementeringsprosess på et fiskefartøy?
- Hvilke utfordringer kan oppstå under en slik implementeringsprosess?

For å finne svar på dette startet kandidatene med å samle informasjon fra relevante publikasjoner fra Sjøfartsdirektoratet. Deretter ble det utarbeidet spørsmålslister som skulle besvares av kapteiner, offiserer og mannskap. Disse spørsmålene ble testet på bekjente av kandidatene, uten å bli tatt med i oppgaven. Ut ifra tilbakemeldingene fra de bekjente, ble spørsmålene vurdert og utarbeidet videre, før de endelige spørsmålslistene var klare til å besvares av de om bord på de besøkte fartøyene.

Disse spørsmålslistene ga en innsikt i hvilke synspunkter brukerne av systemet hadde på prosessen, samt hvilke holdninger de hadde til sikkerhetsstyringen. Det viste seg at denne prosessen for mange var mer krevende enn de først antok men at majoriteten av brukerne likevel stilte seg positivt til implementeringen.

Kandidatene har også sett på noen av utfordringene for de partene som er involvert i implementeringsprosessen, og fremstilt utfordringene slik at det skal være mulig å få en generell oversikt over dem.

2 Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag	4
2	Innholdsfortegnelse	6
3	Terminologi	8
4	Innledning	10
4.1	Presisering av problemstilling	11
4.2	Metode.....	11
5	Bakgrunn – Teoretisk Grunnlag	13
5.1	Generelt om ISM-koden	13
5.1.1	Kodens formulering	14
5.1.2	Grunnleggende krav	15
5.1.3	Utpekt person – Designated Person	16
5.1.4	Kapteinens ansvar	17
5.1.5	Rapportering.....	17
5.1.6	Dokumentering.....	17
5.1.7	Tolkning	18
5.1.8	Sertifisering og revidering.....	19
5.1.9	Implementering og innvirkning.....	19
5.2	ISM-koden for Fiskefartøy	20
6	Metode	23
6.1	Tilnærming til metode	23
6.1.1	Kvantitativ metode	23
6.1.2	Kvalitativ metode	23
6.2	Valg av metode.....	24
6.3	Innhenting av informasjon.....	25
6.3.1	Spørsmål til kapteiner og offiserer	25
6.3.2	Spørsmål til mannskap	28
6.3.3	Spørsmål til ISM-leverandører.....	30
7	Bearbeiding og resultater	34
7.1	Implementeringsprosessen	34
7.1.1	Startfasen.....	35
7.1.2	Midtfasen	38
7.1.3	Sluttfasen.....	42

8	Drøfting	45
8.1	Kodetolkning	45
8.2	Metodevalg	45
8.3	Fremstilling av implementeringsprosessen	49
8.4	Kartlagte utfordringer	50
8.5	Kildebruk.....	50
9	Konklusjon	51
10	Figurliste	52
11	Referanseliste	53
	Vedlegg 1 – Resultat fra spørsmålsister	i
	Vedlegg 2 – Eksempel på spørsmålsister	iv
	Vedlegg 3 – Intervju med Rune Paulsen	viii
	Vedlegg 4 – Intervju med Ottar Kvindesland	xiii
	Vedlegg 5 – Spørsmål og svar fra Sjøfartsdirektoratet	xvi

3 Terminologi

Assembly	En <i>assembly</i> er i denne oppgaven og i IMO-sammenheng ment som en forsamling av IMO-medlemmer som møtes for å ta avgjørelser.
Audit	En kontroll/gjennomgang med godkjenning etter satte krav som hensikt.
DOC	<i>Document Of Compliance</i> – Det er et dokument som gir rederiet godkjenningsbevis på at de opprettholder og er i samsvar med kravene i ISM-koden i henhold til forskriften satt av staten.
IMO	<i>International Maritime Organization</i> – en organisasjon underlagt FN, som regulerer maritim ferdsel i FN-land.
ISM	<i>International Safety Management</i> – Et internasjonalt begrep som brukes for sikkerhetsstyring. Begrepet stammer fra IMO-publikasjonen <i>the International Safety Management Code (ISM Code)</i> , som inneholder retningslinjer for sikkerhetsstyring og miljøvern.
OECD	<i>Organization for Economic Co-operation and Development</i> – en internasjonal organisasjon som fremmer avtaler for å forbedre økonomisk og sosiale velferd i verden.
Preamble	Et forord som forklarer formålet og filosofien bak et dokument.
PTW	<i>Permit To Work</i> eller Arbeidstillatelse – en skriftlig bekreftelse på at arbeidstaker har gjort seg kjent med alle kjente farer som kan oppstå under arbeidet som skal utføres.
Resolusjon	En resolusjon er en fellesuttalelse som er ment å sammenfatte hva en forsamling avgjør og kommer til enighet om i et møte.

- SJA** *Safe Job Analysis* (Sikker Jobb-analyse) – en vurdering av risiko ved hjelp av sannsynlighet og konsekvens, knyttet til en arbeidsoppgave. Vurderingen inneholder gjerne tiltak som kan redusere risikoen, enten ved å redusere sannsynlighet eller konsekvens.
- SMC** *Safety Management Certificate* – et bevis på at fartøyets sikkerhetsstyring er godkjent av myndighetene i henhold til ISM-koden.
- SMS** *Safety Management System (SMS)* eller *sikkerhetsstyringsystem* skal være et strukturert og oversiktlig system som skal øke sikkerheten for mannskap og skip, samt forhindre forurensing av miljøet.
- SOLAS** *Safety Of Life At Sea* - SOLAS-konvensjonen er en internasjonal maritim avtale mellom IMO-land som krever at flaggstatene opprettholder en minimumsstandard for sikkerhet, konstruksjon og drift av sine registrerte fartøy.

4 Innledning

På slutten av 80-tallet opplevde den maritime industrien flere store ulykker der mange liv gikk tapt, trolig på grunn av menneskelige feil som følge av mangelfulle sikkerhetsrutiner og prosedyrer (IMO, 2014). Den 6. mars 1987 kantret for eksempel fergen «Herald of Free Enterprise» i Zeebrugge, Belgia, der 193 mennesker omkom. I en formell etterforskning ble det avdekket at en den utløsende årsaken til at fergen kantret var at det ble glemt å lukke baugporten før avgang. Rapporten antydte at en medvirkende årsak til at dette ble glemt var mangelfull oppfølging av arbeidsrutiner (Sheen, 1987).

Senere samme år, den 20. desember, gikk omtrent 4000 liv tapt da fergen «Doña Paz» kolliderte med tankskipet «Victor» like utenfor Manila, Filippinene. Grunnen til at så mange liv gikk tapt var at fergen var alvorlig overlastet, som er et tydelig tegn på dårlig sikkerhetsholdning fra fergerederiets og fergemannskapets side (Anthony R. Perez, 2011).

Det var hendelser som disse som førte til at IMO på sin 16. samling i oktober 1989, vedtok resolusjon A.647(16), *Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention*. Disse retningslinjene dannet grunnlaget for *International Safety Management Code*, ISM-koden (IMO, 2014).

Målet med disse retningslinjene var å gi de som var ansvarlig for drift av skip et rammeverk for å kunne utvikle, implementere og vurdere sikkerhetsrutiner og forebygging av forurensning om bord. Hovedformålet med vedtaket var å skape en internasjonal standard for økt sikkerhet, forebygge skade på mannskap og passasjerer, forhindre tap av liv og forebygge skader på det maritime miljø.

En ny forskrift vedtatt av Sjøfartsdirektoratet, gjør ISM-koden obligatorisk, nå også for norske fiskefartøy. Dette innebærer at fiskebåtrederier og fiskefartøy skal ha et SMS, godkjent i henhold til kravene som stilles av koden, med visse særegne unntak for fiskefartøy. Disse unntakene blir beskrevet i del 5.2 *ISM-koden for fiskefartøy* i bacheloroppgaven.

Tidsfrist for godkjenning av SMS er satt til 1. juli 2016 (Sjøfartsdirektoratet, 2015). Innen da må de fiskebåtrederiene og fiskefartøyene som ikke allerede har tilstrekkelig SMS, ha gjennomgått sine SMS, eller etablert nye SMS. Å utbedre sikkerhetsstyringen slik at den tilfredsstillende kravene som stilles, kan da for noen rederier og fiskefartøy være en tidkrevende prosess.

Som nevnt i Sammendraget, ønsker kandidatene i forbindelse med dette arbeidet som gjøres for å utbedre sikkerhetsstyringen, å få et innblikk i denne prosessen for å finne svar på en todelt problemstilling, som er følgende:

- Hvordan foregår en slik implementeringsprosess på fiskefartøy?
- Hvilke utfordringer kan oppstå under en slik implementeringsprosess?

Kandidatene valgte dette temaet og problemstillingen til bacheloroppgaven og fordi det er et tema som både er spennende og nytt. Kandidatene mener at god innsikt i dette kan være en fordel i et arbeidsmarked hvor sikkerhet spiller en stadig viktigere rolle.

4.1 Presisering av problemstilling

I denne bacheloroppgaven bruker kandidatene begrepet implementeringsprosess som det arbeidet som blir gjort av Sjøfartsdirektoratet, leverandør og rederi, her under kapteiner, offiserer og mannskap om bord på fiskefartøyene, for å etablere, utarbeide, utbedre og godkjenne en sikkerhetsstyring som tilfredsstillende kravene i ISM-koden. Utfordringene som nevnes i denne oppgaven skal derfor begrenses til Sjøfartsdirektoratet, leverandør, og rederi.

4.2 Metode

For å finne svar på problemstillingen har kandidatene oppsøkt både kapteiner, offiserer, mannskap og leverandører, for å kartlegge deres meninger og få et innblikk i deres synspunkter. Kandidatene har også intervjuet ISM-leverandører for å få et innblikk i implementeringen, sett fra deres side, samt forhørt seg med Sjøfartsdirektoratet for å få svar på konkrete spørsmål som dukket opp underveis i arbeidet med bacheloroppgaven.

Kandidatene planla også å snakke med Fiskerifaglig Opplæringskontor for å finne ut om det ville bli gjort endringer i opplæringsplanen, som følge av implementeringen av ISM-koden.

Dette ble etter hvert nedprioritert, fordi kandidatene mente det ikke var relevant i forbindelse med bacheloroppgavens hovedfokus. Kandidatene planla også å forhøre seg med et forsikringsselskap, for å finne ut om implementeringen av ISM-koden ville ha noen effekt på forsikringsvilkår og forsikringskostnader for fiskebåtrederiene. Dette ble heller ikke gjort, ettersom kandidatene mente dette også var irrelevant i forbindelse med hovedfokuset i oppgaven.

5 Bakgrunn – Teoretisk Grunnlag

Det teoretiske grunnlaget for denne bacheloroppgaven vil stort sett omhandle ISM-koden og kravene koden stiller til sikkerhetsstyring. For å gjøre det lettere å forstå hva som foregår under implementeringsprosessen, har kandidatene lest ISM-koden for å få en viss innsikt i noen av de viktigste kravene i koden. Dette er viktig for å forstå hva koden innebærer i praksis.

5.1 Generelt om ISM-koden

Som nevnt tidligere i Innledningen, ble ISM-koden til på slutten av 80-tallet og begynnelsen av 90-tallet, en tidsperiode da mangel på sikkerhetsrutiner var årsak til langt flere ulykker til sjøs enn det som ble sett på som akseptabelt. Av den grunn ble det først etterspurt retningslinjer for sikker drift av RORO- og passasjerferjer, resolusjon A.596(15) i 1987. Disse retningslinjene fikk IMO's Sjøsikkerhetskomité (Maritime Safety Committee) i oppgave å utforme på grunnlag av ulykken som forekom på «Herald of Free Enterprise» samme år. Selv om retningslinjene i første omgang var basert på RORO- og passasjerferjer, ble det funnet hensiktsmessig å skrive om retningslinjene slik at de kunne gjelde for alle typer fartøy (IMO, 2014).

To år senere, I 1989, ble *Guidelines on management for the safe operation of ships and pollution prevention* tatt opp i Assembly som resolusjon A.647(16). Retningslinjene ble så revidert og tatt opp igjen i den neste forsamlingen i 1991 som resolusjon A.680(17). Da fikk retningslinjene navnet *the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention*, forkortet til *the International Safety Management (ISM) Code* (IMO, 2014).

ISM-kodens første utgave kom i 1993, og ble vedtatt ved den 18. Assembly, som resolusjon A.741(18). Koden var på dette tidspunktet ikke obligatorisk, men ble publisert som anbefalte retningslinjer, som IMO oppfordret internasjonale organisasjoner å ta i bruk (IMO, 1993).

I 1994 ble ISM-koden innlemmet i SOLAS kapittel IX, og året etterpå vedtok Assembly under sin 19. forsamling, den 23. november 1995, resolusjon A.788(19), *Guidelines on Implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations*.

Denne resolusjonen gjorde ISM-koden internasjonalt obligatorisk fra 1. juli 1998 for konvensjonsfartøy, med andre ord alle passasjerbåter og hurtiggående fartøy, samt alle oljetankere, kjemikalietankere, gasstankere, bulkskip og hurtiggående lasteskip fra 500 bruttotonn og over. (IMO, 1995)

På bakgrunn av en undersøkelse på implementeringssituasjonen utført av *Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)* ble det bestemt at anvendelsesområdet for ISM-koden burde utvides (OECD, 1996). IMO besluttet derfor at ISM-koden fra 1. juli 2002 i tillegg skulle gjelde for alle lasteskip og flyttbare boreinnretninger over 500 bruttotonn (IMO, 2002).

Retningslinjene har i ettertid blitt revidert en rekke ganger, og alle revideringer er oppført som en del av koden under *Revised Guidelines*. Den utgaven av koden som er gjeldende per dags dato er resolusjon A.1071(28) fra desember 2013.

5.1.1 Kodens formulering

Kodens *Preamble*, eller forord, punkt fire og fem forklarer at fordi ingen båter eller rederi er like, ble koden skrevet med generelle formuleringer og retningslinjer som kan gjelde for alle konvensjonsskip og fartøy som faller innenfor kodens anvendelsesområde. (IMO, 2014) Dette gjør det enklere for rederiene å tilpasse og utforme SMS til hvert enkelt fartøy for å gjøre det så effektivt som mulig. Dette gjør at store deler av koden er åpen for egen tolkning.

Det vil derfor ikke være usannsynlig å finne systemer med større eller mindre ulikheter på forskjellige fartøy i samme rederi, fordi hvert enkelt system skal inneholde risikoanalyser som baseres på det spesifikke fartøyet og bør da tilpasses til hvert enkelt fartøy.

5.1.2 Grunnleggende krav

Selv om store deler av formuleringen i ISM-koden er generell, som noen momenter likevel konkrete, slik som beskrivelse av formål og funksjon for rederiets sikkerhetsstyring. Beskrivelse av formål står oppført under *Objectives*, punkt 1.2 i del A i ISM-koden. En viktig del av *Objectives* er punkt 1.2.2.

1.2.2 Safety management objectives of the company should, inter alia:

- .1 provide for safe practices in ship operation and safe working environment;
- .2 assess all identified risks to its ships, personnel and the environment and establish appropriate safeguards; and
- .3 continuously improve safety management skills of personnel ashore and aboard ships, including preparing emergencies related both to safety and environmental protection.

Det vil med andre ord si at for å samsvare med koden må rederiet utarbeide rutiner for å utføre sikkert arbeid, risikoanalyser for de ulike arbeidsoppgavene og operasjonene som skal utføres om bord. Hensikten med disse analysene og rutineene er å identifisere de eventuelle farene som kan oppstå, og prøve å redusere risikoen, enten ved å redusere sannsynligheten for at uhellet skal oppstå, eller redusere konsekvensen ved hjelp av sikkerhetsbarrierer. Rederiet skal også sørge for kontinuerlig forbedring av tilsattes kunnskap og ferdigheter, som også kan bidra til å redusere sannsynligheten for uhell.

Disse punktene vil i praksis gjerne innebære at rederiet blir pliktige til å;

- Utarbeide arbeidsrutiner og arbeidsbeskrivelser
- Utarbeide risikoanalyser og miljøvernsplaner
- Sørge for tilstrekkelig opplæring og sette krav til øvelser

Et annet viktig moment i ISM-koden er punkt 1.4 i del A – *Functional requirements for a safety management system*. Dette beskriver hva funksjonen til SMS skal være:

1.4 Functional requirements for a safety management system

Every company should develop, implement and maintain a safety management system which includes the following functional requirements:

- .1** a safety and environmental-protection policy;
- .2** instructions and procedures to ensure safe operation of ships and protection of the environment in compliance with relevant international and flag state legislation;
- .3** defined levels of authority and lines of communication between, and amongst, shore and shipboard personnel;
- .4** procedures for reporting accidents and non-conformities with the provisions of this Code;
- .5** procedures to prepare for and respond to emergency situations; and
- .6** procedures for internal audits and management reviews.

Sikkerhetsstyringens formål og funksjon tar utgangspunkt i mye av det samme, men beskrivelse av funksjonen til SMS er noe mer detaljert. I beskrivelse av funksjonen til SMS blir det også satt krav til definert fordeling av autoritet og kommunikasjon mellom og innad i ledelse på land og mannskap om bord, samt krav til ulykkesrapportering og internrevisjon av systemet. Disse kravene i 1.2.2 og 1.4 i del A utgjør en viktig del av ISM-koden og er viktige momenter for grunnprinsippet bak innholdet i et SMS.

5.1.3 Utpekt person – Designated Person

Ifølge punkt 4 i del A, *Designated person(s)*, skal utpekt person fungere som et kommunikasjons-ledd mellom de om bord på fartøyet og rederiets ledelse. Ansvaret til utpekt person bør, ifølge koden, også inkludere overvåking av sikkerhetssystemet og miljøvernsplanen, samt sørge for at mannskapet om bord har tilgang til de resursene og støtteordningene rederiet kan bidra med når måtte trenge.

5.1.4 Kapteinens ansvar

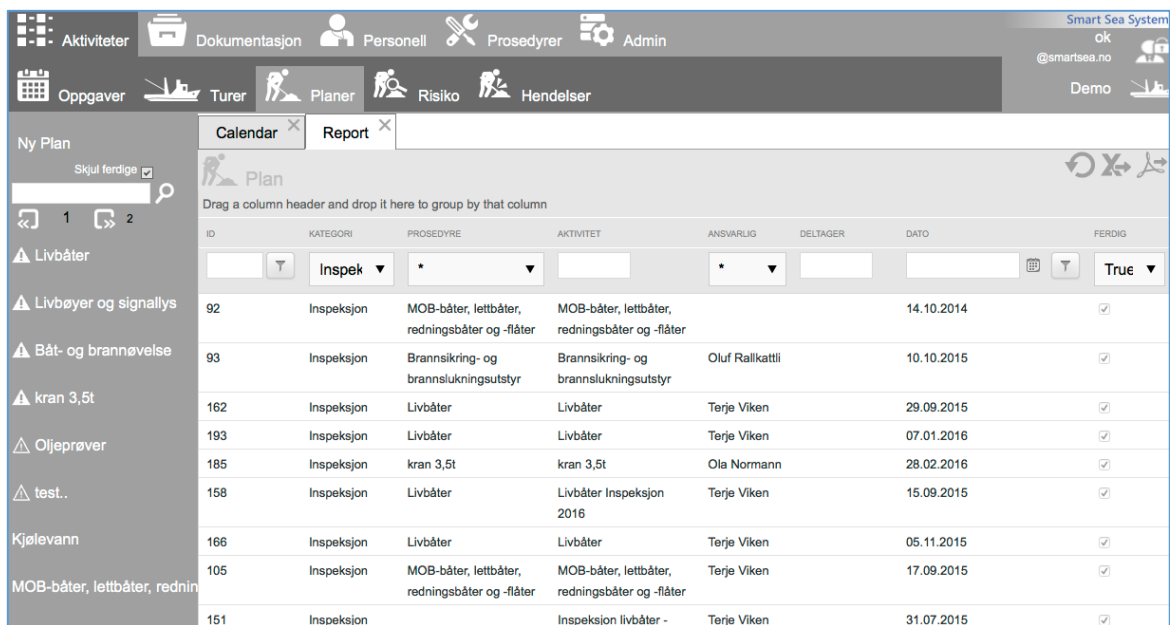
Kapteinen på ethvert ISM-sertifisert fartøy er i henhold til punkt 5 i del A i koden pliktig til å sørge for at SMS og miljøvernsplanen om bord på fartøyet blir opprettholdt, gi klare ordre til mannskapet, verifisere at retningslinjene i koden blir fulgt, gjennomgå systemet og rapportere eventuelle problemer, samt *motivere* mannskapet til å bruke systemet riktig.

5.1.5 Rapportering

Punkt 9 i del A i ISM-koden stiller krav til at SMS skal inneholde avviksrapportering og rapportering av alle uønskede hendelser. Det blir også satt krav til at rederiet skal utarbeide tiltak for å unngå slike uønskede hendelser. Dette skal bidra til redusert arbeidsrisiko.

5.1.6 Dokumentering

Det som kanskje er det viktigste for at sikkerhetsstyringen skal fungere, er at alle sikkerhetsrelaterte gjøremål som blir utført i henhold til systemet, basert på kriteriene i ISM-koden, skal kunne dokumenteres (Figur 1). Krav til dokumentering står oppført som punkt 9 i del A i ISM-koden. Uten dokumentering er det vanskelig å bevise at gjøremålene er utført, og dermed vanskelig å fastslå både at sikkerhetsstyringen fungerer og at kravene er oppfylt.



ID	KATEGORI	PROSEDYRE	AKTIVITET	ANSVARLIG	DELTAGER	DATO	FERDIG
	Inspek	*		*			True
92	Inspeksjon	MOB-båter, lettåter, redningsbåter og -flåter	MOB-båter, lettåter, redningsbåter og -flåter			14.10.2014	✓
93	Inspeksjon	Brannsikring- og brannslukningsutstyr	Brannsikring- og brannslukningsutstyr	Oluf Ralkattli		10.10.2015	✓
162	Inspeksjon	Livbåter	Livbåter	Terje Viken		29.09.2015	✓
193	Inspeksjon	Livbåter	Livbåter	Terje Viken		07.01.2016	✓
185	Inspeksjon	kran 3,5t	kran 3,5t	Ola Normann		28.02.2016	✓
158	Inspeksjon	Livbåter	Livbåter Inspeksjon 2016	Terje Viken		15.09.2015	✓
166	Inspeksjon	Livbåter	Livbåter	Terje Viken		05.11.2015	✓
105	Inspeksjon	MOB-båter, lettåter, redningsbåter og -flåter	MOB-båter, lettåter, redningsbåter og -flåter	Terje Viken		17.09.2015	✓
151	Inspeksjon		Inspeksjon livbåter -	Terje Viken		31.07.2015	✓

Figur 1 - Eksempel på sikkerhetsrelaterte gjøremål, hentet fra Smart Sea System

5.1.7 Tolkning

Ut ifra dette kan man tolke det slik at sikkerhetsstyringen i praksis minst bør oppfylle følgende punkter for å kunne godkjennes i henhold til ISM-koden:

- *Opprettholde sikkerheten* om bord, i form av risikoanalyser, arbeidsbeskrivelser og nød-prosedyrer;
- Kontinuerlig *bedre og øke sikkerheten* om bord, i form av krav til opplæring, familiarisering og øvelser, samt identifisere fremtidige potensielle farer gjennom avviksrapportering;
- Redusere *faren for miljøforurensning*, i form av miljøvernsplan og rutiner for miljøberedskap;
- *Sørge for definert fordeling av autoritet* mellom øverste leder om bord og rederiets ledelse, samt sørge for *trygg informasjonsflyt* mellom partene, gjerne gjennom en utpekt person;
- *Fungere effektivt*, samt *være motiverende* for både mannskap om bord og rederiets ledelse, og;
- Skal fungere slik at *det kan dokumenteres* at alle sikkerhet- og miljørelaterte gjøremål er gjort, for å sikre at systemet fungerer.

Dette er en tolkning av sikkerhetsstyringens funksjoner og formål, gjort av kandidatene for å få en viss oversikt over de kravene som ISM-koden stiller til sikkerhetsstyring. Kodens fremstilling av funksjoner er klare nok, men funksjonen gir indikerer lite om detaljerte krav for selve utformingen av systemet. For eksempel stiller ikke koden krav til et visst antall beredskapsøvelser, men mer et generelt krav til at det blir gjort og dokumentert. Et bestemt antall øvelser i løpet av et år, blir da opp til sjøfartsmyndighetene å bestemme, og må da fastsettes i egne forskrifter.

Det at ISM-koden ikke går i detalj på de ulike funksjonene, kan være både som en fordel, så vel som en utfordring. Lite detaljerte beskrivelser gjør at koden kan anvendes av flere ulike typer fartøy, men kan også bidra til uenighet, siden de ulike partene involvert i implementerings- og godkjennings-prosessen sannsynlig vil ha ulike grunnlag for hva de mener er tilstrekkelige krav for å øke sikkerheten.

5.1.8 Sertifisering og revidering

Når rederiets SMS er godkjent av sjøfartsmyndighetene som rederiet er knyttet til (i Norge er dette Sjøfartsdirektoratet) får rederiet utstedt et *Document of Compliance* (DOC) som er gyldig i fem år. Rederiet får også utstedt et *Safety Management Certificate* (SMC) for hvert fartøy i rederiet som har fått godkjent sitt SMS.

Etter at et rederi har fått utstedt DOC og SMC skal rederiets og fartøyets SMS internrevideres årlig og revisjonene skal dokumenteres i DOC og SMC. Fartøyenes internrevisjoner bør utføres av en uavhengig part. Systemene skal i tillegg kontrolleres av Sjøfartsdirektoratet, eller av en uavhengig organisasjon på vegne av Sjøfartsdirektoratet, mellom andre og tredje internrevisjon (Sjøfartsdirektoratet, 2015).

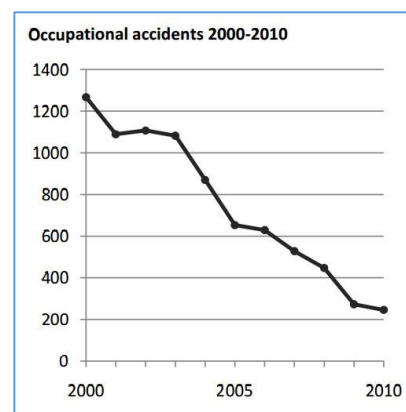
5.1.9 Implementering og innvirkning

Det er ikke utenkelig at folk flest kan har lett for å være skeptiske til nye og omfattende endringer i rutiner, uansett hva det måtte gjelde. Implementeringsfasen av ISM-koden for konvensjonelle lastefartøy på slutten av 90-tallet og tidlig 2000-tallet er trolig intet unntak.

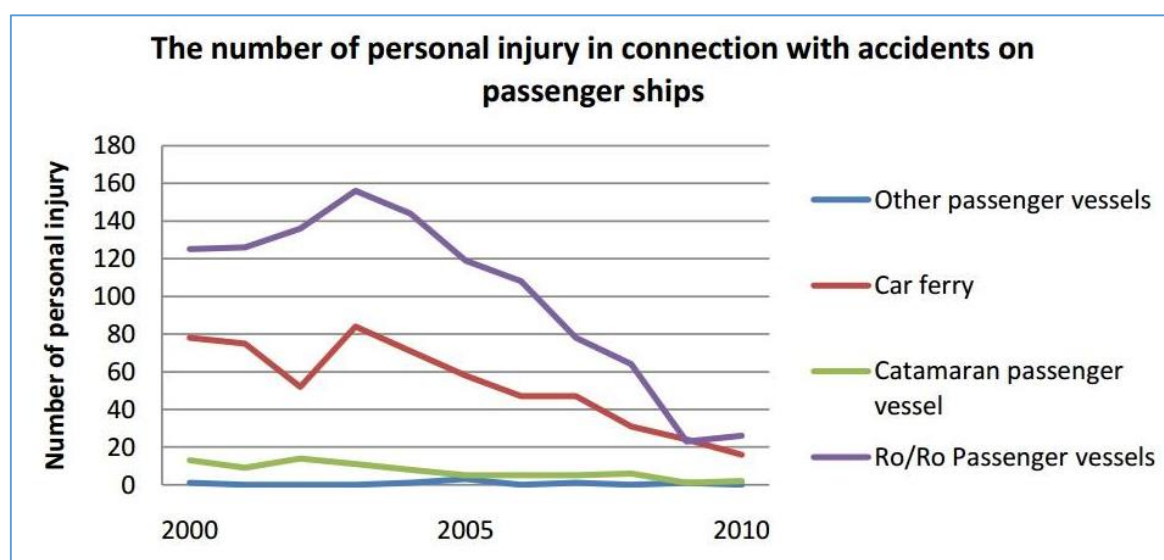
Rune Paulsen, Managing Director og Master Mariner i XPRO Marine AS, var QA-sjef i et offshore-rederi i perioden 2001 – 2004, og var med implementeringsprosessen da ISM-koden ble gjort obligatorisk for alle lasteskip 1. juli 2002. Han kan bekrefte at ISM-koden ble møtt med mye skepsis fra sjøfolkene i startfasen, mye på grunn av uvant ordspråk og fremmede formuleringer i regelverket, «på tung maritim engelsk», som han formulerte det. (Vedlegg 3 – Intervju med Rune Paulsen)

Skepsisen rundt ISM-koden har døyvet siden den gang og ISM har blitt et veletablert begrep blant sjøfolk. Koden lyder nok ikke like fremmed nå som den gjorde den gang. Dette kan være fordi sjøfolk har fått bedre forståelse og innsikt i regelverket, men trolig er det fordi sjøfolk på konvensjonelle fartøy har hatt flere år på å erfare og tilvenne seg hva ISM-koden innebærer i praksis, og kanskje sett at det fungerer og bidrar positivt på sikkerheten om bord.

En ulykkesstatistikk publisert av Sjøfartsdirektoratet viser nemlig at antall arbeidsulykker for alle fartøy har hatt en drastisk nedgang (Figur 2) (Sjøfartsdirektoratet, 2011). Det kan også tyde på at den har hatt en positiv innvirkning på ulykkesstatistikken i årene etter implementeringen. Samtidig har personskade som følge av ulykker om bord på blant annet passasjerferjer og passasjerbåter, hatt en betydelig nedgang i perioden 2000 – 2010 (se Figur 3). Denne nedgangen i skade kan tyde på at skadeomfanget når uhellet først inntreffer har blitt redusert. Dette kan skyldes økt fokus på sikre arbeidsrutiner og bedre nød-prosedyrer, som følge av kravene fastsatt i ISM-koden.



Figur 2 - Antall arbeidsulykker på norske fartøy - 2000-2010



Figur 3 - Personskader på passasjerfartøy og ferjer - 2000-2010

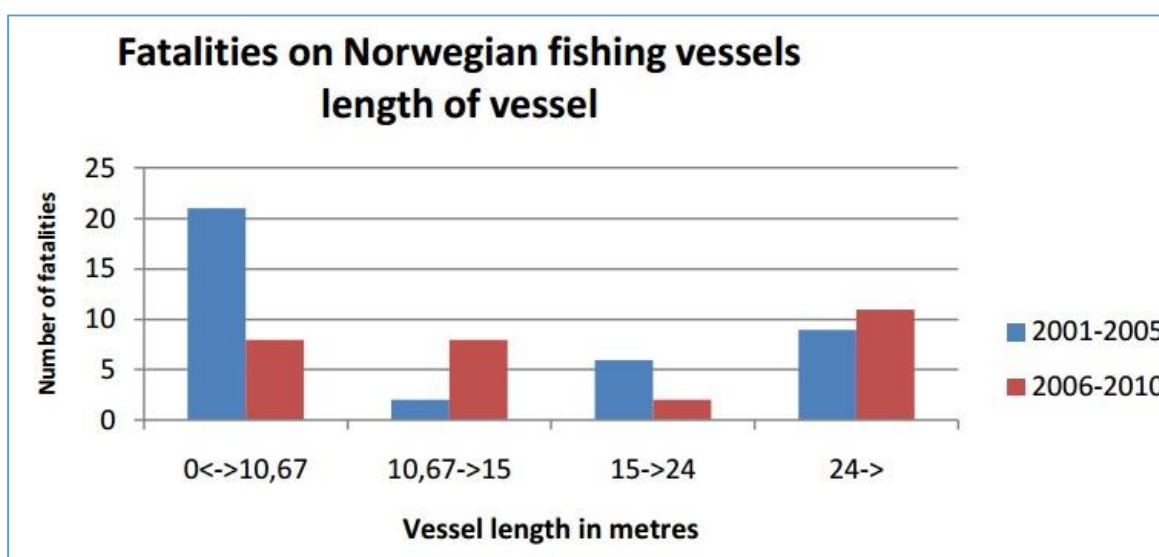
5.2 ISM-koden for Fiskefartøy

Siden fiskeryrket anses som et risikofylt yrke, blir fokus på sikkerhet en viktig faktor å legge vekt på for å ivareta både liv og helse, samt fartøy og miljø. En ulykkesstatistikk publisert av Sjøfartsdirektoratet viser at yrkene innenfor jakt og fiske er utsatt for sju ganger høyere risiko enn yrkene innenfor offshore-næringen (Figur 4). Den høye risikoen er lite ønskelig, og fordi ISM-kodens retningslinjer kan se ut til å ha bidratt til økt sikkerhet for konvensjonelle fartøy, er det nærliggende å tro at den også kan ha samme virkning for fiskefartøy.

Industry	Fatalities	Calculated risk	Risk ratio between fishing and comparable industries
Agriculture and forestry	106	0.13	4.8 times more dangerous
Fishing and hunting	87	0.63	NA
Aquaculture	9	0.16	3.9 times more dangerous
Offshore fleet	11	0.09	7.0 times more dangerous

Figur 4 - Risikosammenligning

I tillegg til den høye risikoen for fiskefartøy, viser også Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk at antall dødsfall på norske fiskefartøy, på 24 meter eller lengre, har hatt har vært større i perioden 2006-2010 enn i 2000-2005 (Figur 4). Dette kan skyldes en økning i antall fartøy, men sett ut i fra statistikken er dette en lite ønsket utvikling. Det kan være grunnlag av den høye risikoen og dette at Sjøfartsdirektoratet har valgt å gjøre ISM-koden obligatorisk for fiskefartøy, over 500 bruttotonn, den 1. juli 2016.



Figur 5 – Dødsfall på norske fiskefartøy - 2000-2010

Fiskebåtrederier ram til 1.april 2010 unntatt ISM-krav (Sjøfartsdirektoratet, 2012). Før dette var fiskefartøy og fiskebåtrederier kun pliktige til å etablere SMS i henhold til Skipssikkerhets-loven § 7 (Lovdata, 2007) Etter at denne unntakelsen ble opphørt, har fiskebåtrederiene trolig forberedt seg på å starte arbeidet med utbedre sine SMS, samtidig som diskusjonen om hvordan ISM-kravene kunne implementeres for fiskefartøy skulle gjennomføres fremdeles pågikk. Fordi fiskeflåten på flere måter er ulik alle andre flåter underlagt ISM-kravene, ville det trolig bli vanskelig å føre kriteriene direkte over på

fiskeflåten. Stadfestelsen av en ny forskrift om krav til ISM viste seg å bli en lang prosess, med flere utsettelse og uenigheter.

Et forslag til ny forskrift om krav til sikkerhetsstyring, for flyttbare innretninger og fiskefartøy over 500 bruttotonn, ble tatt opp til høring 1. september 2013 med høringsfrist 1. desember 2013. Det endelige kravet om implementering av ISM-koden skulle i utgangspunktet gjelde fra 1. januar 2014, men ble utsatt på grunn av en del argumentasjon fra blant annet Fiskebåtredernes Forbund. De argumenterte med at ISM-kravene måtte tilpasses fiskeflåten og at Sjøfartsdirektoratet måtte tilpasse kravene bedre. Et annet argument de kom med var at fiskeflåten måtte involveres mer i arbeidet rundt implementeringen av forskriften (Fiskebåt - Havfiskeflåtens Organisasjon, 2014).

En ny dato for ikrafttredelse av forskriften ble satt til 1. januar 2016, denne gangen med endringer i forskriften, som blant annet presiserte at fiskebåtrederiene skulle ha et eget godkjenningbevis for sikkerhetsstyring, i form av et DOC. Hovedgrunnen til denne endringen var at Sjøfartsdirektoratet mente at dette ville tydeliggjøre rederiets ansvar og plikter i forbindelse med sikkerhetsstyringen. Det ble også klargjort i forskriften at det ikke ble satt krav til etablering av landorganisasjon for de rederiene som ikke har det (Sjøfartsdirektoratet, 2015).

Ifølge en representant fra Sjøfartsdirektoratet hadde blant annet Fiskebåtredernes Forbund noen innsigelser på forskriftsteksten, som måtte vurderes på nytt (Vedlegg 5 – Spørsmål og svar fra Sjøfartsdirektoratet). Som følge av dette ble den nye forskriftens ikrafttredelse utsatt nok en gang. Den endelige datoen for ikrafttredelse, som gjør ISM-koden obligatorisk for fiskefartøy, ble til slutt satt til 1. juli 2016. I den nye forskriften blir det beskrevet noen vesentlige forskjeller mellom kravene til ISM for fiskefartøy og kravene for konvensjonelle fartøy. Disse forskjellene har blitt fremhevet i en informasjonsartikkel utgitt av Sjøfartsdirektoratet (Sjøfartsdirektoratet, 2015).

For de fiskebåtrederiene som ikke har landorganisasjon og hvor det ikke er praktisk å benytte seg av en stedfortreder, skriver Sjøfartsdirektoratet at utpekt person kan være en av de som arbeider om bord. Sjøfartsdirektoratet skriver også at det ikke vil bli krav til omfattende bruk av arbeidstillatelse for det arbeidet som skal utføres om bord på fiskefartøyet, så lenge risikoene ved arbeidet står beskrevet i arbeidsprosedyren.

6 Metode

Metode-delen av denne bacheloroppgaven beskriver de metodene som ble valgt for å hente inn den informasjonen som kandidatene brukte for å svare på problemstillingen. Delen inneholder også spørsmålene som ble stilt til de ulike partene som er involvert i implementeringen, som brukerne og leverandører av systemene, samt en kort forklaring på hvorfor disse spørsmålene ble stilt.

6.1 *Tilnærming til metode*

For å vurdere hvilke metoder som egner seg til å besvare bacheloroppgaven, er det fornuftig å få en oversikt over fordelene med hver enkelt metode. Riktig metodebruk til riktig målgruppe kan bidra til økt informasjonsverdi, noe som gjør valg av metode er viktig for sluttresultatet av oppgaven. Fordi implementeringsprosessen involverer flere parter innenfor forskjellige yrker, som kanskje kan kreve ulike tilnærminger, kan det også være vanskelig å bruke kun en enkelt metode.

6.1.1 **Kvantitativ metode**

Fordi kvantitativ metode baseres på objektive og upersonlige spørsmål, egner dette seg best til å finne konkrete fakta, og gir lite rom for egne meninger. Dette er nyttig når man ønsker å få en viss oversikt over en situasjon. En større gruppe, gjerne med variert bakgrunn og grunnlag, blir stilt de samme spørsmålene. Disse spørsmålene bør være formulert slik at de kan besvares så enkelt som mulig, for å forenkle sammenligningen av besvarelsene i ettertid (De Nasjonale Forskningsetiske Komiteene, 2015). Av den grunn mente kandidatene at det var hensiktsmessig å ta utgangspunkt i kvantitativ metode for spørsmålslistene til Kapteiner, offiserer og mannskap. Dette ville gi en grei oversikt over implementeringen for de fartøyene som ble besøkt.

6.1.2 **Kvalitativ metode**

Kvalitativ metode vektlegger informasjon hentet inn fra en konsentrert gruppe med et felles grunnlag eller enkeltpersoner med relevant bakgrunn, og er dårlig egnet for føring av statistikk. Informasjonen som blir hentet inn i form av dybdeintervju, gir et godt innblikk i subjektive meninger (Steinar Kvale, 2014). Dette gjør kvalitativ metode godt egnet for å

utforske opplevelser og kartlegge oppfatninger. Dette mente kandidatene var viktig for å få et innblikk i implementerings-prosessen. Utfordringer tar gjerne utgangspunkt i de individuelle opplevelser og vil av den grunn være vanskelig å finne svar på uten å stille spørsmål om de individuelle oppfatning.

6.2 Valg av metode

For å få best mulig innsikt i prosessen ble det valgt å forhøre seg med viktige personer i implementeringsprosessen, slik som systemleverandører. Disse personene har trolig opparbeidet et vidt spekter av relasjoner under implementeringsprosessen, fordi de gjerne har vært med i prosessen over lengre tid. De har også vært med på å utarbeide systemer for flere båter og dermed samarbeidet med flere parter. Det er ikke utenkelig at alle disse relasjonene allerede har gitt dem en god oversikt over den generelle prosessen rundt implementeringen. Kandidatene valgte derfor en kvalitativ metode for tilnærming til disse personene, fordi meningene og erfaringene de har hatt gjennom prosessen kan gi en god beskrivelse av den generelle situasjonen.

For at kandidatene skulle kunne tolke disse meningene bedre, mente kandidatene at det kunne være fornuftig å danne en egen oversikt over implementerings-prosessen. Dette ble gjort ved å forhøre seg med brukerne av systemet, hovedsakelig kapteinene, offiserer og mannskap om bord på noen av fiskefartøyene. Det ble utarbeidet spørsmålslistene til disse personene, med utgangspunkt i kvantitativ metode. Likevel ble det vanskelig å forme spørsmålslistene slik at de kun inneholdt konkrete spørsmål. Fordi mannskapets og kapteinenes meninger og synspunkt også er viktige og interessante. Kandidatene fant derfor ut at enkelte av spørsmålene burde baseres på kapteinene og mannskapets personlige meninger, selv om dette egentlig assosieres med kvalitativ metode.

Hverdagen for mannskapet om bord på fiskefartøyene blir ofte beskrevet som hektisk og travel, med kontinuerlig arbeid og overlappende aktiviteter. Aktiviteter som ble observert under nokså kortvarige besøk om bord, var blant annet lossing av fisk, mannskapsbytte og klargjøring av fabrikk, bare for å nevne noen. Kandidatene mente derfor at det ville være mest praktisk å utforme spørsmålslistene slik at de kunne besvares nokså hurtig, for å ikke hefte arbeidet om bord mer enn nødvendig, samt gi anledning til å få flest mulig besvarelser under de korte besøkene om bord.

6.3 Innhenting av informasjon

Etter at metode var vurdert, ble det utarbeidet spørsmål til de personene som er involvert i implementeringen. Disse spørsmålene ble først og fremst fokusert på det som kandidatene ønsket å få en oversikt over, eller innsikt i. Også spørsmål som det ikke var mulig å få svar på med ved å lese seg fram til i dokumenter og publikasjoner ble tatt med. Disse spørsmålene ble deretter kategorisert ut i fra hvem det kunne være hensiktsmessig å stille disse spørsmålene til.

Det ble derfor laget to varianter av spørsmålslistene; en for kapteiner/offiserer og en for mannskapet. Spørsmålslistene tar også hensyn til om fartøyet er midt i implementeringen, eller mer eller mindre ferdig.

6.3.1 Spørsmål til kapteiner og offiserer

Følgende spørsmål ble benyttet til kapteiner og offiserer etter implementering, med parentes på formuleringen til de som var under implementering. Kandidatene bestemte at besvarelsene skulle være anonyme, og besvarelsene ble derfor dokumentert med en signaturliste som ikke kunne knyttes til besvarelsene.

- *Fikk dere tilbud fra flere aktører innen SMS-levering? Hvis ja; hvilke kriterier avgjorde valget på det systemet dere valgte?*

Alternativer: Ja – Nei – Vet Ikke og åpent svar

Dette spørsmålet er viktig for å kunne finne ut om hvordan tilbudet for ferdig SMS har vært og få en oversikt over hva kapteinene/offiserene prioriterer angående innhold i systemet.

- *Hvordan syntes (synes) du samarbeidet mellom dere og SMS-leverandøren var (er)?*

Alternativer: Bra – Greit – Dårlig

Dette spørsmålet stilles for å finne ut om leverandørene klarer å tilpasse systemet slik at leverandør og bruker blir enige om innholdet. Mange av disse aktørene har sannsynligvis mest erfaring med offshore-fartøy, og fordi forskjellene mellom offshore-fartøy og fiskefartøy er mange, er det interessant å finne ut om disse forskjellene kan ha ført til utfordringer.

- *Tror du at implementering av ISM-koden om bord i fiskefartøy vil resultere i lavere ulykkesstatistikk nasjonalt?*

Alternativer: Ja – Nei – Vet Ikke

Dette er et spørsmål som stilles for å finne ut hva kapteiner og styrmenn mener om effekten av å ha et SMS. Det kan også gi en indikasjon på hvor positivt offiserene stiller seg til implementeringen.

- *Har (Tror du at) SM-systemet gjort (vil gjøre) det lettere å finne frem til f.eks. risikoanalyser og arbeidsbeskrivelser, med tanke på familiarisering?*

Alternativer: Ja – Nei – Vet Ikke

Dette er kanskje ett av de viktigere spørsmålene, siden et av formålene med ISM-implementeringen er å sørge for tilstrekkelig opplæring. Det er derfor en fordel at det å gjøre seg kjent med farene om bord kan gjøres på en enkel og effektiv måte. Det er derfor interessant å se om dette faktisk er det som har skjedd etter implementeringen.

- *Har (Tror du at) implementeringen av ISM-koden ført (vil føre) til store endringer i hverdagen din? Hvis ja; på hvilken måte?*

Alternativer: Ja – Nei – Vet Ikke og åpent svar

Det er viktig å finne ut hvordan hverdagen om bord vil påvirkes av implementeringen. Dette spørsmålet vil også gjøre det mulig å sammenligne resultatene fra under og etter implementering for å avduke om det er vesentlige endringer.

- *Måtte (Må) dere anskaffe nytt/oppgradere utstyr som følge av implementeringen av ISM-koden?*

Alternativer: Ja – Nei – Vet Ikke

For de mindre rederiene, der kaptein også er reder, kan kostbart utstyr i forbindelse med implementeringen være en utfordring. Dette spørsmålet ble stilt for å finne svar på dette.

- *Var dere (Vil dere være) involvert i utformingen av SM-systemet? Hvis ja; på hvilken måte?*

Alternativer: Ja – Nei – Vet Ikke og åpent svar

Fordi ISM-koden anbefaler at SMS tilpasses fartøyet slik at det kan fungere best mulig, kan det være interessant å finne ut hvordan mannskapet bidro til utformingen.

- *Hvilken av endringene har vist seg til å være (tror du vil bli) den mest utfordrende?*

Alternativer: Åpent svar

Dette spørsmålet stilles for å få en viss oversikt over hvor vanskelighetene under implementeringen befinner seg. Fordi ISM-koden er nytt for fiskeflåten, vil det trolig være noen utfordringer.

- *Dere er ferdige i god tid før fristen. Hva var grunnen til at dere valgte å være såpass tidlig ute? (Tror du dere klarer å bli ferdig innen 1. juli?)*

Alternativer: Ja – Nei – Vet Ikke og åpent svar

For å finne ut hvordan rederiet stiler seg til implementeringen, er dette trolig et viktig spørsmål. Det kan også gi en indikasjon på hvor åpent rederiledelsen møter de nye kravene.

- *Har du blitt informert om konsekvensene hvis du ikke er ferdig innen 1. juli?*

Alternativer: Ja – Nei

Dette spørsmålet stilles kun til de som fremdeles har et lite stykke å gå før de er ferdige med implementeringen. Spørsmålet stilles for finne ut hvor godt informert offiserene er om følgene av brudd på tidsfristen.

6.3.2 Spørsmål til mannskap

Følgende spørsmål ble utarbeidet til mannskapet etter implementering, med parentes på formuleringen til de som var under implementering. Noen spørsmål ble stilt både til kapteiner og mannskap, dette for å kunne sammenligne hvordan oppfatningen blant mannskapet er sammenlignet med offiserenes oppfatninger. Disse besvarelsene ble, i likhet med spørsmålene til kapteiner og offiserer, gjort anonyme og dokumentert med samme signaturliste.

- *Hadde dere opplæring eller familiarisering i det nye systemet? Hvis ja; hvordan?*

Alternativer: Ja – Nei – Vet Ikke

Opplæring og familiarisering er viktig for å sørge for at SM-systemet blir forstått og blir brukt slik det er ment å bli brukt. Det er ikke nødvendigvis slik at alle i mannskapet trenger like god innsikt i og forståelse for systemet, men det er likevel interessant å undersøke.

- *Synes du at du ble grundig nok informert om endringene?*

Alternativer: Ja – Nei – Vet Ikke

Dette spørsmålet er et viktig oppfølgingsspørsmål til det forrige, for å finne ut om mannskapet er tilfredse med den opplæringen som eventuelt ble gitt. Spørsmålet stilles kun til de som mer eller mindre er ferdige med implementeringen.

- *Er (blir) rollen som utpekt person (Designated Person) tildelt en av dere som jobber om bord?*

Alternativer: Ja – Nei – Vet Ikke

Designated person, eller utpekt person, spiller i utgangspunktet en viktig rolle når det gjelder informasjonsflyten mellom mannskap om bord og rederiledelse. Siden Sjøfartsdirektoratet har åpnet for at utpekt person kan være en av de om bord på fartøyet, kan det være interessant å kartlegge om dette faktisk blir anvendt. Spørsmålet kan også avduke om det skulle være noen som er usikre på hvem som er tildelt rollen som utpekt person.

- *Synes (tror) du at hverdagen har blitt (vil bli) tryggere som følge av ISM-koden?*

Alternativer: Ja – Nei – Vet Ikke

Dette spørsmålet kan gi en indikasjon på hvilken innvirkning ISM-implementeringen vil ha på sikkerhetsmentaliteten til mannskapet. En positiv mentalitet og holdning kan bidra på motivasjonen, og gjøre det lettere å følge systemet som implementeres.

- *Synes (tror) du at SM-systemet har påvirket (vil påvirke) effektiviteten positivt?*

Alternativer: Ja – Nei – Vet Ikke

Spørsmålet stilles for å få en oversikt over hvordan mannskapet føler, eller tror, implementeringen vil påvirke arbeidsrutinene. Dette er interessant fordi SM-systemet i utgangspunktet skal være en effektiv og oversiktlig måte å bedre sikkerheten på.

- *Var dere (vil dere være) involvert i utformingen av SM-systemet? Hvis ja; på hvilken måte?*

Alternativer: Ja – Nei – Vet Ikke og åpent svar

Det er ikke utenkelig at SMS også vil ha en viss innvirkning på hverdagen for mannskapet. Derfor er det interessant å finne ut om andre enn kapteiner og offiserer om bord på fartøyet har vært involvert i utformingen av systemet.

- *Hvilken av endringene har vist seg å være (ser du på som) den mest utfordrende?*

Alternativer: Åpent svar

Dette spørsmålet stilles også til mannskapet, for å kartlegge hvilke utfordringer mannskapet har opplevd under implementeringen.

6.3.3 Spørsmål til ISM-leverandører

Følgende spørsmål ble skrevet til leverandører av ISM-løsninger. Enkelte av spørsmålene ble til etter å ha gjennomgått svar og tilbakemeldinger fra mannskap om bord på fiskefartøyene. Kandidatene så at det var en stor fordel å få en tilbakemelding fra brukerne av systemene før leverandørene ble intervjuet. Formålet med disse spørsmålene er å få en bedre innsikt i implementeringsprosessen, sett fra leverandørens perspektiv, samt få oppklart noen spørsmål som fremdeles var åpne. Kandidatene stilte de samme spørsmålene til to leverandører, for å kunne sammenligne besvarelsene for å se om det skulle dukke opp noen forskjeller. Alle spørsmål som stilles er lagt opp til åpen besvarelse.

Det ble ikke gjort lydopptak under intervjuene. I stedet ble det gjort kontinuerlig og fortløpende notering av det som ble nevnt under intervjuet, for å fange essensen av det som ble sagt. For at de som ble intervjuet skal kunne stå inne for det som ble notert, ble noteringen sendt til intervjuobjektene over epost, for egensensurering i etterkant av intervjuet.

- *Vil det bli endringer i opplæring av nye mannskap (fagskolen, fiskeriskolen)?*

Selv om ISM-koden ikke er noe nytt, så er ISM på fiskefartøy et nytt konsept. Det kan være at de opplæringssettene som fokuserer på fiskeri vil endre utdanningsprogrammet for å inkludere mer om ISM og SM-systemer.

- *Anbefaler dere rederiene å benytte SJA og PTW? Hvis ja; hvor omfattende?*

Bruk av *Safe Job Analysis (SJA)* og *Permit to Work (PTW)* er ikke et krav for fiskefartøy i henhold til forskriften fra Sjøfartsdirektoratet. Det kan likevel hende at enkelte fiskefartøy velger å ta dette i bruk. Det kan være interessant å finne ut om ISM-leverandørene kan ha bidratt til at enkelte fartøy velger å innføre dette i sine systemer.

- *Vil det bli strengere krav til kursing og sertifikater, i tillegg til de nåværende krav?*

Med alt som følger med i etterkant av ISM-kodens implementering, er det ikke urimelig å anta at det kan bli behov for ekstra opplæring i henhold til dette. Målet med dette spørsmålet er å finne ut om ISM-leverandørene har hørt noe om dette.

- *Hvordan har Sjøfartsdirektoratet tenkt å gjennomføre kontroll om utført implementering av ISM koden?*

Som nevnt tidligere er siste frist for å bli ferdig 1. juli, og siste frist for å søke er 1. april. Implementeringen gjelder i første omgang litt over 200 fiskefartøy, og det kan bli en utfordring for Sjøfartsdirektoratets ressurser å rekke å bli ferdig med å kontrollere alle. Spørsmålet stilles for å finne ut om ISM-leverandørene har fått inntrykk av at kontrollfunksjonen kan bli gitt til klaseselskapene.

- *Etter å ha snakket med en del forskjellige kapteiner/mannskap, ser vi en trend; de som ikke er ferdig med implementering mener det ikke vil føre til noe særlig ekstra arbeid, mens de som er ferdig ser på det ekstra arbeidet som den største utfordringen. Hva mener du om dette?*

Dette spørsmålet er basert på observasjoner gjort etter samtaler med mannskap. Det virket som flertallet forandret mening etter SM-systemet var på plass, og fikk bedre forståelse for hva systemet innebærer. Spørsmålet stilles til leverandørene for å høre om de kanskje er av samme oppfatning og om de har en forklaring på dette.

- *Tror du det kunne bidratt til en generell mer positiv holdning til ISM-koden hvis mannskapet hadde vært mer involvert og informert fra starten av?*

På lik linje med det forrige spørsmålet tar dette utgangspunkt i observasjoner gjort i etterkant av utførte samtaler med mannskap. Blant mannskapet så det ut til å fremdeles være noe usikkerhet og manglende kjennskap til det som foregår rundt ISM-implementeringen, og det kan av den grunn være interessant å høre hva leverandørene mente om dette.

- *Har dere familiariserings-kurs for de som skal benytte seg av systemet deres? Hvis ja; hvor omfattende er det?*

Siden ISM-leverandørene gjerne leverer til en del forskjellige skip, er det interessant å finne ut om det er leverandørene som kjører familiariserings-kurs eller om rederiet tar seg av dette på egen hånd. Familiarisering kan bidra til at systemet fungerer slik det er ment å fungere, og det er derfor interessant å finne ut om de som skal bruke systemet får tilbud om dette.

- *De fleste vi har snakket med har hatt et positivt samarbeid med ISM-leverandøren. Har dere hatt noen dårlige samarbeidsopplevelser?*

Dette spørsmål blir stilt for å få et innblikk i hvordan opplevelsen og prosessen har vært for ISM-leverandørene. Forandringene påvirker gjerne mannskapet om bord på fiskefartøy, men det er også en prosess som foregår hos leverandørene. Dette spørsmålet kan også gi en indikasjon på den generelle holdningen til implementeringen.

- *Hvordan har holdningene vært til ISM-koden på de mindre skip, kontra større skip, og eldre skip, kontra nyere skip?*

Kandidatene har hatt litt problemer med å få besøkt og snakket med mindre fiskefartøy. Det er ikke urimelig å anta at et fartøy med et lite mannskap kan ha vanskeligere for å ta seg tid til å svare på spørsmål fra studenter. Dette kan være grunnen til at vi ikke fikk snakket med mannskap og kapteiner på mindre fiskefartøy, men dette spørsmålet stilles til leverandørene for å finne ut om de har opplevd en sammenheng som kan indikere noe annet enn mangel på tid.

- *Tror du der er mange skip som kan få problemer med å bli ferdig innen fristen?*

Spørsmålet stilles for å høre hvordan fartøyene ligger an i forhold til tidsfristen, sett fra leverandørenes side, fordi de trolig har en grei oversikt over dette.

- *Har dere sett en økende trend i etterspørselen nå som fristen nærmer seg?*

Dette spørsmål går mye på det samme som det forrige. Spørsmålet blir stilt for å finne ut om det kan være noen rederier som venter med implementeringen så lenge som mulig.

- *Hva ser du på som det mest utfordrende for deg som leverandør?*

Spørsmålet er viktig for å få en større oversikt over hvordan prosessen har vært for ISM-leverandørene. Det vil som regel oppstå problemer og utfordringer underveis i slike prosesser, og med dette spørsmålet får man kanskje et innblikk i hvordan dette har vært.

- *Vi vet at Sjøfartsdirektoratet selv skal stå for kontroll om utført implementering. Har dere fått noen informasjon om det blir de som også skal stå for revisjonen?*

Det skal utføres etterkontroll av SM-systemet på alle involverte skip i løp av de neste årene. Med over 200 fiskefartøy, kan dette bli en utfordring for Sjøfartsdirektoratet å gjennomføre på egenhånd, og det har vært vanskelig å finne noe konkret om hvordan Sjøfartsdirektoratet vil gjøre dette. Målet med spørsmålet er å finne ut om leverandørene har hørt noe om hvordan dette vil bli fremover.

7 Bearbeiding og resultater

Fordi denne bacheloroppgaven dreier seg om å undersøke implementeringsprosessen, vil all bearbeiding av informasjon og alle resultater knyttes opp mot dette. I henhold til problemstillingen vil denne delen av oppgavebesvarelsen beskrive implementeringsprosessen, så godt det lar seg gjøre, ut i den informasjonen og de observasjonene som ble gjort og innhentet i forbindelse med bacheloroppgaven.

7.1 Implementeringsprosessen

Det kan være vanskelig å definere begrepet implementeringsprosess, og hva dette begrepet innebærer og akkurat hvor denne prosessen starter. Noen mener kanskje at den starter med det arbeidet som ligger til grunn for å få forskriftsfestet kravet til ISM-koden for fiskefartøy, andre kan mene den starter med å fastsette kriteriene som SMS skal vurderes etter. Fordi fokuset i denne bacheloroppgaven har vært undersøkelser på leverandørers, kapteiners og mannskapets synspunkter på implementeringen, konstaterte kandidatene at implementeringsprosessen i denne bacheloroppgaven starter når rederiet kontakter leverandøren for å anskaffe et slikt system.

For å få en bedre oversikt over prosessen kan det være hensiktsmessig å dele den inn i kronologiske faser. Skillet mellom disse fasene baseres på naturlige skiller mellom det arbeidet som blir gjort under prosessen. Det ble det valgt å dele inn prosessen slik;

- **Startfasen** – Forberedelse og planlegging
- **Midtfasen** – Systematisering og utforming
- **Sluttfasen** – Ferdigstilling, godkjenning og videre bruk

Disse fasene tar for seg i grove trekk hva som foregår underveis i prosessen, synspunkt og tanker innhentet fra mannskapet og leverandører, samt utfordringer som kan oppstå under arbeidet som gjøres for å få på plass et godkjent SMS.

7.1.1 Startfasen

Startfasen tar for seg det aller første som skjer i prosessen, som går ut på blant annet det å velge leverandør og definere hva Sikkerhetsstyringen skal inneholde. Det er i denne fasen at grunnlaget for rederiets og fartøyets SMS blir lagt.

7.1.1.1 Valg av format

Valg av format er kanskje den første avgjørelsen som blir tatt i utformingen av sikkerhetsstyringen. Det er ingenting i ISM-koden som tilsier at SMS skal være digitalisert. Sikkerhetsstyringen kan foregå i papirformat, i form av permsystematisering, og det kan for noen være den enkleste løsningen. Papirformat er trolig er det rimeligste alternativet, så lenge det fungerer slik det er ment. Et digitalisert SMS vil trolig være mer resurskrevende, men kan gi bedre oversikt og varsling på utløpende sertifikater, noe som er vanskelig å få til i papirformat. En annen fordel med et digitalisert system er at det gjerne kan tilby ekstern tilgang over internett, som gjør det mulig for blant annet rederikontorer å få et innblikk i det som foregår på fartøyene. Dette kan være fornuftig for de rederiene som har landorganisasjon.

Et digitalisert system har også svakheter. En ulempe er at systemet er avhengig av at datamaskinen som driver systemet er i orden. Datateknologien er sjelden feilfri, og alle komponenter i en datamaskin som brukes i forbindelse med sikkerhetsstyringen har en levetid som er vanskelig å forutse. Et digitalisert SMS krever dessuten en viss datakyndighet, som kan føre til brukervegning for noen som ikke er komfortabel med data.

7.1.1.2 Valg av språk

Det er viktig at språket som brukes i sikkerhetsstyringen blir forstått av alle som skal benytte seg av det. I et rederi der alle er norske vil det være en fordel om språkformen i sikkerhetsstyringen er norsk, fordi morsmålet er klart lettest å forstå. I motsetning til dette vil det for en utenlands fisker som ikke kan lese norsk, om bord på et norsk fiskefartøy, trolig være lite å hente i en norsk arbeidsbeskrivelse. For de rederiene med allsidig og flerspråklig mannskap vil det derfor være gunstig å velge engelsk språkform i sikkerhetsstyringen.

7.1.1.3 Valg av leverandør

Hvilken leverandør et rederi velger vil ha innvirkning på utformingen av systemet. Valg av leverandør kan derfor være en avgjørende faktor for å få et SMS som best mulig er tilpasset det spesifikke fartøyet og det arbeidet som utføres om bord. Det er flere leverandører å velge mellom og flere kriterier og faktorer som kan avgjøre valget. De faktorene som ble nevnt av kapteiner og offiserer under spørreundersøkelsen var blant annet brukervennlighet og pris (Vedlegg 1 – resultater fra spørsmålslisten). Et brukervennlig system kan bidra til økt motivasjon og riktigere bruk av systemet. Et prisvennlig system kan selvsagt være kostnadsbesparende, men vil trolig gå på bekostning av kvalitet. En annen faktor som ble nevnt som fordelaktig i spørreundersøkelsen var at leverandøren var lokal. Kandidatene antar at rederiene finner det lettere å samarbeide med en lokal leverandør enn en leverandør som kun kan kontaktes via telefon eller epost.

Ut i fra resultatene fra spørsmålene som ble stilt til kapteiner og offiserer, var det i midlertid kun to av de sju besvarelsene som viste til at rederiet hadde fått tilbud fra flere ISM-leverandører. (Vedlegg 1 – Resultater fra kapteiner og offiserer) Det er vanskelig å avgjøre om dette kan være besvarelser fra offiser og kaptein på samme fartøy, men resultatet kan likevel tyde på at de fleste rederiene kanskje ikke har vært i forhandling med flere leverandører.

Når det gjelder det med etterspørsel av SMS, dukket det opp en merkbar forskjell i svarene fra leverandørene. Rune Paulsen sa under intervjuet at de i XPRO Marine AS, i samarbeid med CCOM som har stått for markedsføring, hadde hatt en jevn etterspørsel fra fiskebåtrederier fra oktober/september, helt fram til februar/mars, da etterspørselen avtok. Kvindesland uttalte derimot at de i Smart Sea System AS har hatt en økende etterspørsel helt frem til påske. Å tolke hvorfor etterspørselen har vært så ulik for de to leverandørene er vanskelig, men det kan ha noe med hvor leverandørene befinner seg i landet. XPRO Marine AS holder til i Fosnavåg som er kjent for fiskeri, mens Smart Sea System AS holder til i Stavanger, som er mest kjent for oljevirksomhet. Det da kan være at disse leverandørene ikke har like store lokalkunder for SMS til fiskefartøy.

7.1.1.4 Definere innhold i systemet

Mye av det som et SMS inneholder blir bestemt av kravene i ISM-koden. Det som skal være med, slik som risikoanalyser, arbeidsbeskrivelser, arbeidsrutiner, og miljøvernplan er ofte allerede utarbeidet, noe som gjør det enklere å føre dette inn i systemet. Skipets sertifikater og mannskapets sertifikater og kursbevis skal være å få tak i fra før, og alt dette samles inn. Fordelen med å samle inn dette, er at det gir en mulighet til å gå igjennom og kontrollere at alt er i orden. Det som ikke er å oppdrive, vil rederiene bli nødt til å utarbeide under implementeringen.

Utover det som ISM-koden stiller krav til i henhold til forskriften for fiskefartøy, kan det likevel være elementer som kan være fornuftig å ta med i systemet. Noen fartøy kan for eksempel velge å bruke arbeidstillatelse for arbeid som ikke inngår i de daglige arbeidsrutinene, slik som varmt arbeid, arbeid i høyden eller entring av tank. Dette kan bidra til økt sikkerhet, selv om det ikke er krav til det for fiskefartøy.

En annen ting som kan integreres i et SMS er fartøyets vedlikeholdsplan (Figur 6). ISM-koden setter krav til at fartøyet skal ha en dokumenterbar vedlikeholdsplan, men det er ikke pålagt at vedlikeholdsplanen skal integreres i det digitale programmet som brukes i forbindelse med sikkerhetsstyringen. Dette kan være en fordel for de rederiene som ikke allerede har en digitalisert vedlikeholdsplan.

The screenshot shows a software window titled "Oljeprøve - Gjennomføring" with a close button (X) in the top right corner. The window is divided into several sections:

- Oppgave**: A header section.
- Smøreoljeprøve, hovedmotor**: A section with a sub-header "Hvordan" and a list of two bullet points:
 - Ser oljen ut til å være ren og uten partikler eller vesker?
 - Er oljenivået riktig?
- Er resultatet av oppgave tilfredstillende**: A section with three radio buttons: "Ja" (selected), "Nei", and "Ikke utført".
- Er det behov for ytterligere aksjoner på denne oppgave**: A section with two radio buttons: "korrektive tiltak" (selected) and "Ja".
- Beskrivelse av resultat eller eventuelle avvik**: A section with a text input field labeled "Resultat av oppgave".

At the bottom of the window, there are four buttons: "Cancel", "Prev", "Next", and "Save".

Figur 6 - Eksempel på hvordan vedlikehold i SMS fra Smart Sea System

7.1.1.5 utfordringer

En utfordring som ble nevnt av ISM-leverandørene tilknyttet startfasen av implementeringen var at markedet for SMS har vært mye mer *prisfølsomt* enn forutsett. ISM-leverandør i Smart Sea System AS, Ottar Kvindesland, utalte at flere av rederiene har lagt mindre vekt på kvalitet enn det som leverandører var på forberedt på. (Vedlegg 4 – Intervju med Ottar

Kvindesland) Dette har, ifølge Kvindesland, vært en utfordring for dem som leverandør, siden de i Smart Sea System AS har brukt mye tid og resurser på å utvikle et velfungerende system. Dersom balansen mellom kvalitet og pris ikke stemmer med det som blir etterspurt på markedet, kan det trolig bli vanskelig å få solgt like mange systemløsninger som leverandøren først hadde forutsett.

7.1.2 Midtfasen

Med midtfasen mener kandidatene hoveddelen av implementeringsprosessen. I denne fasen omhandler det arbeidet som blir gjort for å få på plass sikkerhetsstyringen. Alt av informasjon, som er hentet inn i forkant, skal systematiseres og legges inn i systemet. Risikoanalyser må kanskje utdypes for å gi tilstrekkelig dekning, og SMS skal formes og tilpasses rederiets og fartøyets behov. For at dette skal gå mest mulig smertefritt kan et godt samarbeid med leverandør være essensielt. I tillegg til dette skal rollen som utpekt person for hvert fartøy tildeles og alle som er tilknyttet systemets videre bruk bør nå få en innføring og familiarisering i systemets oppbygging.

7.1.2.1 Systematisering og integrering

Dokumentasjon og sertifikater som faller under kravene i ISM-koden må systematiseres i et system, dersom dette ikke allerede er gjort tilstrekkelig i den tidligere sikkerhetsstyringen. Dokumentasjon og sertifikater som eventuelt ble funnet manglende eller utløpt, etter gjennomgangen av dokumenter i startfasen, må trolig fornyes. Dette kan innebære ny kursing av mannskap eller en omfattende gjennomgang for å dokumentere det som måtte mangle. Det meste av informasjon og dokumentasjon vil likevel i mange tilfeller allerede være utarbeidet og dokumentert, som gjør systematiseringen langt mer overkommelig og letter arbeidet betraktelig.

Innholdet i SMS bestemmes til dels av koden, men som nevnt tidligere i oppgavebesvarelsen er det enkelte ting som blir integrert i systemet, utover det som er kravet, av hensiktsmessige grunner. Å integrere dette kan føre til noe ekstra arbeid under implementeringen, men kan i det lange løp føre til forenklet bruk av systemet, så vel som økt sikkerhet. Det bør likevel nevnes at det viktigste er å finne balansen mellom den mengden informasjon som kreves og den mengden som gir enklest mulig bruk.

7.1.2.2 Risikovurdering

Fordi fiskebåter allerede har vært pliktige til å ha etablert sikkerhetsstyring i henhold til Skipssikkerhetsloven, vil det trolig være utarbeidet risikoanalyser fra før, da gjerne i papirformat. Hver enkelt risikoanalyse bør kanskje gjennomgås, for å avgjøre om den er dekkende for at SMS kan godkjennes i henhold til ISM-koden. Kartlegging av farer og risiko om bord på fiskefartøy kan være en kompleks og kontinuerlig prosess som fortsetter lenge etter at sikkerhetsstyringen er godkjent. Avviksrapportering kan være et godt hjelpemiddel under denne kartleggingen, og nøye oppfølging av dette kan derfor bidra til bedre risikovurderinger.

7.1.2.3 Involvering av mannskapet

For å tilpasse systemet best mulig for de som skal bruke det, er det gjerne fornuftig å involvere mannskapet i prosessen rundt utformingen av SMS. Nøkkelpersoner i mannskapet, slik som fabrikk sjef, trålbass og verneombud, kan sitte på gode idéer og løsninger som kan bidra til en bedre sikkerhetsstyring. Dersom rederiet ikke benytter seg av dette kan disse løsningene være vanskelige å ta opp igjen når systemet er ferdig implementert.

For å gjøre dette er det en fordel at mannskapet stiller seg positive til implementeringen. Dette kan rederiet kanskje oppnå med å informere og motivere mannskapet tidlig i implementeringsprosessen. Fordi det å motivere til riktig bruk av sikkerhetsstyringen og gode holdninger til sikkerhet er fastsatt som et krav i ISM-koden, kan det være lønnsomt å starte med dette så tidlig som mulig, dersom det er behov for det.

Et SMS som er tilpasset til et spesifikt fartøy, vil trolig gjøre systemet unikt. Dette kan bidra til å skape eierskap av systemet, spesielt dersom store deler av mannskapet har vært involvert under implementeringen. Dette vil trolig bidra til økt engasjement blant mannskapet og et bedre informert mannskap.

Resultatene fra spørsmålslistene til mannskapet viste at kun et fåtall av mannskapet følte at de var blitt godt nok informert. (Vedlegg 1 – Resultater fra mannskap) Dette er trolig noe som vil bedres av seg selv, etterhvert som mannskapet tilvennes sikkerhetsstyringen. Hvis ikke er dette noe rederiene kanskje bør gå inn for å gjøre noe med.

7.1.2.4 Samarbeidet med leverandør

Et godt samarbeid mellom ISM-leverandør og systemets brukere kan være et viktig bidrag til å forenkle implementeringsprosessen. I denne Bacheloroppgaven har det derfor blitt undersøkt hvordan samarbeidet har vært for begge disse partene, sett fra deres respektive sider av implementeringsprosessen. Dette ble undersøkt for å finne ut om samarbeid eventuelt kan ha vært en utfordring.

7.1.2.5 Utpekt Person

Rollen som utpekt person skal tildeles en person som kan stå ansvarlig for å følge opp sikkerhetsstyringen om bord på sitt representative fartøy. Hvordan rollen som utpekt person løses er gjerne avhengig av hvor stort rederiet er og om rederiet har landbasert organisasjon. Rederier uten landorganisasjon kan ha vanskeligere for å utpeke en person som kan ha dette ansvaret. Dette kan løses på flere måter, blant annet ved at utpekt person jobber utenom rederiet, eller at kapteinen på det motsatte skiftet kan ha rollen i friperioden. Som nevnt tidligere, kan også utpekt person være en av de som jobber om bord, men hvor lett det er å fylle denne viktige rollen fullt og holdent, samtidig som man jobber om bord, er uvisst.

Resultatene fra spørsmålslistene til mannskapet viste dessuten at flere av dem ikke visste om utpekt person for deres fartøy jobbet om bord eller ikke. (Vedlegg 1 – Resultat fra mannskap) Dette kan enten tyde på at rollen som utpekt person ikke var blitt tildelt ennå, eller i verste fall at noen av dem ikke vet hvem utpekt person er. Fordi utpekt person spiller en så viktig rolle for sikkerhetsstyringen, er det viktig at alle om bord blir informert om dette.

7.1.2.6 Utfordringer

Det første som kan være en utfordring er å *systematisere* alt som sikkerhetsstyringen innebærer og skal inneholde, men fordi sikkerhetsstyring ikke er helt nytt for fiskefartøy, vil trolig det meste av systematiseringen av denne informasjonen være gjort på forhånd.

Det som derimot ble sagt å være en utfordring under implementeringen, var å sette en grense for *hvor mye sikkerhetssystemet skal inneholde*. På spørsmålet om hva som var den største utfordringen for ISM-leverandører, svarte Rune Paulsen at; «Det å finne balansen mellom hva som blir spiselig for fiskebåtene, kontra det som myndighetene krever, har vel egentlig vært det vanskeligste.» Et konkret eksempel på dette er blant annet at Sjøfartsdirektoratet under en inspeksjon har etterlyst føring av hviletid. Dette er noe Paulsen mener ikke vil fungere for fiskeri. Paulsen uttalte videre i intervjuet at; «Jeg tror vi har klart å finne en god balanse og som gjør systemet enkelt og forståelig for mannskapene om bord. Det som er viktig er at systemet oppfyller de kravene som ISM-koden og myndighetene stiller, at mannskapet om bord er fornøyd med systemet og ikke minst at det fungerer.» Ifølge en representant fra Sjøfartsdirektoratet, har Sjøfartsdirektoratet orienteringsplikt, slik at dialogen mellom ISM-leverandør og myndighet, om blant annet dette med krav til innhold i systemet, ikke skal bli et stort hinder (vedlegg – Spørsmål og svar fra Sjøfartsdirektoratet).

En annen utfordring kan være det å *utbedre risikovurderinger* som kanskje ikke er grundige nok. Grunnen til dette er at aktivitetene og arbeidet som foregår om bord på et fiskefartøy er så forskjellig fra konvensjonelle fartøy. Det kan tenkes at det finnes utallige kombinasjoner av farer som kan ha fatale konsekvenser, dersom de skulle oppstå samtidig. Dette gjør risikovurderingen nokså kompleks og vanskelig å vurdere. Det bør likevel nevnes at siden de fleste fiskefartøyer trolig allerede har utarbeidet grundige risikovurderinger, vil de fleste fartøyene allerede ha et godt utgangspunkt.

Å tildele rollen som *utpekt person* til noen som er egnet til dette kan være en utfordring for de mindre fiskebåtrederiene som ikke har landorganisasjon, men kriteriene for dette skal være tilrettelagt slik at det skal la seg ordne for selv de aller minste rederiene. Dette skal av den grunn ikke føre til for store problemer under implementeringen.

Det kan også tenkes at mannskapets *holdninger* kan være en utfordring under implementeringen, dersom disse holdningene skulle være i strid med den sikkerhetsstyringen som blir implementert. ISM-leverandør Ottar Kvindesland antydte at; «Det har seg gjerne slik at den eldre generasjonen er mer konservative, som kan føre til noe uenighet.» Etter en gjennomgang av resultatene fra spørsmålslistene til mannskapet, var det likevel lite i besvarelsene som kunne indikere konservative holdninger blant de fra mannskapet.

7.1.3 Sluttfasen

Den tredje og siste delen av implementeringsprosessen tar for seg godkjenning av SM-systemet, samt videreutvikling av SM-systemet om bord. Sluttfasen kan derfor sees som en langvarig prosess som vil fortsette i årene fremover. Mannskapet skal i denne fasen begynne å ta i bruk det nye systemet, noe som kan være en utfordring uten tilstrekkelig familiarisering. Fokuset på bruk av risikovurdering og avviksrapportering. Det vil sannsynligvis gå med litt tid til tilvenning når systemet blir tatt i bruk på fulltid.

7.1.3.1 Godkjenning

Søknad om godkjenning av SM-systemet skal ha vært sendt inn før 1. april. I løpet av perioden mellom 1. april og 1. juli vil da en auditor fra Sjøfartsdirektoratet komme på besøk for å gå gjennom hele systemet om bord, for så å utstede et midlertidig DOC hvis alt er i orden. Under intervju med en av ISM-leverandørene ble det nevnt at mange skip velger å la Sjøfartsdirektoratet ha tilgang til SMS ved å opprette en bruker til dem. Sjøfartsdirektoratet kan da logge seg på fra eget kontor og gå over alt fra risikoanalyser til jobb-beskrivelser.

Etter den midlertidige DOC har blitt utstedt, har skipet og mannskapet omtrentlig tolv måneder på å finpusse systemet, samt få gjennom en skikkelig familiarisering av alt. De vil begynne med avviksrapportering, og vil legge til nye risikoanalyser i systemet etter hvert som de dukker opp. Mannskapet bør da kjøre øvelser med jevne mellomrom og eventuelt kjøre kurs for å bli kjent med systemet.

Det er viktig at alle om bord er blitt ordentlig kjent med systemet, fordi når tolv måneder har gått, vil skipet stå foran en ny *audit*, eller *inspeksjon*, denne gangen for å få et fullverdig DOC. Sjøfartsdirektoratet har på forhånd stilt en del krav i henhold til ISM-koden, dog tilpasset til fiskefartøy. Ottar Kvindesland fra Smart Sea System AS uttalte at; «Sjøfartsdirektoratet legger opp til en god dialog på forhånd og legger til rette for at det skal være greit å komme seg gjennom kontrollen.» I følge Kvindesland er det likevel viktig å presisere at uten en ordentlig innsats fra mannskapet og rederiets side, kan fartøyet risikere å ikke få godkjent SMS. Dette vil bety at fartøyet da vil bli stående til kai, inntil SMS

tilfredsstillere kravene, eller med andre ord ikke kunne seile lovlig (Vedlegg 5 – Spørsmål og svar fra Sjøfartsdirektoratet).

7.1.3.2 Direktoratets oppfølging og Revisjoner

Etter Sjøfartsdirektoratet har vært om bord og auditøren er fornøyd, utstedes den midlertidig sikkerhetsstyringssertifikat (Interim SMC). Det er nå bruken av SMS starter på ordentlig.

Etter tolv måneder blir det en ny inspeksjon, eller kontroll, dette for å se om ISM-koden blir fulgt og SMS blir brukt og at fartøyet og rederiet fremdeles oppfyller kraven. Heretter vil det endelige DOC bli utstedt, som må fornyes hvert femte år. Det skal være årlige internrevisjoner, samt stikkprøver fra Sjøfartsdirektoratet. De skal også utføre en mellomkontroll, som tar sted mellom andre og tredje internrevisjon. Grunnen til disse kontrollene er å påse at systemet blir jevnlig brukt, og ikke bare installert og satt til side.

I følge representant fra Sjøfartsdirektoratet har de per dags dato ingen planer om å utvide ISM-kodens anvendelsesområdet til fiskefartøy under 500 bruttotonn. Sjøfartsdirektoratet har valgt grensen på 500 bruttotonn fordi dette samsvarer med SOLAS for lasteskip og passasjerskip (Vedlegg 5 – Spørsmål og svar fra Sjøfartsdirektoratet).

7.1.3.3 Utfordringer

En utfordring for Sjøfartsdirektoratet kan være *det å vurdere sikkerhetsstyringen*, da ISM-koden er skrevet på en veldig generell måte. Noen fiskebåter har kanskje valgt å gjøre det som kun er påkrevd av koden, mens andre har nesten begynt å nærme seg offshore standarder. Siden Sjøfartsdirektoratet også har vært nødt å være litt generelle i kravene sine som følge av ISM-kodens oppbygning, vil man derfor trolig se en del forskjeller i standarden på SMS om bord på de forskjellige fartøy, men likevel vil alle være innenfor kravene som er stilt.

Det ferdige SMS vil bli tatt i bruk for fullt, og mannskapet må ta seg tid å sette seg skikkelig i systemet. Som nevnt tidligere har noen rederier valgt SMS digitalt, mens andre har valgt papirform. Dette fører til neste utfordring, som er *tilvenning*. Dette er viktig for å oppnå at systemet blir brukt riktig. For å oppnå dette kan det være hensiktsmessig å bruke litt tid på familiarisering med systemet. Dette er noe de fleste leverandørene kan tilby, ifølge de

leverandørene som har blitt intervjuet i forbindelse med hovedoppgaven (vedlegg 3 og 4 – Intervju med leverandører).

Samtidig krever gjerne riktig bruk av systemet en del *oppfølging* av SMS fra de som er ansvarlige for sikkerhetsstyringen, herunder kaptein og utpekt person. Dette kan være en utfordring i starten når systemet er nytt, men vil trolig bli en helt vanlig del av hverdagen etter hvert som SMS blir brukt. Etter hvert som tiden går og systemet blir jevnlig brukt, vil trolig oppfølging fra de ansvarlige bli mindre krevende.

En viktig del av oppfølgingen blir å holde systemet oppdatert, i form av risikovurderinger og avviksrapporter. Det er viktig at avviksrapporteringen blir brukt til å forbedre risikovurderingene. Mannskapets innsats vil være essensiell her, og for at systemet skal fortsette å fungere blir det viktig å *opprettholde mannskapets motivasjon*. Dette stiller ISM-koden krav til, men kan være en utfordring dersom mannskapet ikke ser nytten av avviksrapporteringen, eller mener den tiden som bruk av systemet krever, kommer i veien for det daglige arbeidet. Ut i fra den oppfatningen som svarene fra mannskapet har gitt, er motivasjonen god foreløpig, men dette kan endre seg. (vedlegg 1 – Resultater fra mannskap)

Etter en samtale med representant fra Sjøfartsdirektoratet, har det vist seg at den største utfordringen for dem, har vært at *de fleste rederier har ventet til 1. april med å sende inn søknad om godkjenning* (vedlegg 5 – Spørsmål og svar fra Sjøfartsdirektoratet). Dette har kanskje satt en del stress på kapasiteten deres, men Sjøfartsdirektoratet mener likevel at de skal klare å bli ferdig innen 1. juli.

8 Drøfting

For å kunne komme fram til en konklusjon i denne bacheloroppgaven, er det viktig å drøfte om den informasjonen og det arbeidet som er blitt gjort i forbindelse med oppgaven er pålitelig og grundig nok. Drøftingen omfatter kodetolkningen som ble gjort av kandidatene, metodevalget, resultatene som ble innhentet, fremstillingen av implementeringsprosessen, kartlegging av utfordringer samt kildebruk. Dette blir drøftet for å bedømme om det er pålitelig nok til å kunne si at oppgavebesvarelsen er god nok som en illustrasjon på den virkelige situasjonen.

8.1 Kodetolkning

Tolkingen av koden ble gjort for å få en generell oppfatning av hvilke krav ISM-koden setter. Dette ble av kandidatene funnet nødvendig for forstå hva som skjer under implementeringsprosessen, samt forstå hva ISM-leverandørene jobber med. Tolkningen er nokså generell og tar kun for seg det som kandidatene mener er de mest grunnleggende kravene. Det er selvsagt flere krav i koden som kan være viktige og som kunne vært relevante for oppgaven, ut i fra andres tolkning av koden, men det er dette som er utfordringen med koden. Den er skrevet så generelt at den kan tilpasses alle typer fartøy uansett fartsområde, og derfor åpen for tolkning på enkelte krav.

Kandidatene mener likevel at denne kodetolkningen som ble gjort i bacheloroppgaven var viktig underveis i arbeidet med oppgaven, og derfor kan sies å være tilstrekkelig for å gi en oversikt over essensen i ISM-koden.

8.2 Metodevalg

Kandidatene ønsket først og fremst å finne ut av synspunkter og meninger som kommer til syne under implementeringen, og mener derfor at det å ha hovedfokus på kvalitativ metode trolig var det beste alternativet. Med tanke på at implementeringsprosessen foregår akkurat nå, finnes det lite statistikk over det som foregår, noe som gjør det vanskelig å få en objektiv oversikt over situasjonen, slik som kvantitativ metode krever. Kvalitativ metode er derfor den beste måten å løse bacheloroppgaven på.

Det kunne kanskje vært interessant å ha gjort oppgaven noe mer objektiv, for å kunne føre en statistikk over det som skjedde, men kandidatene fant tidlig ut at dette ville være langt vanskeligere å gjennomføre, samt langt mindre interessant. Kandidatene mener det mest interessante i en slik prosess er de involvertes subjektive meninger og syn på prosessen.

Det ble valgt å gjøre dybdeintervju med leverandører fordi de som sagt trolig hadde en god oversikt over prosessen og mange relasjoner i forbindelse med dette. Dette viste seg å stemme, da de kunne vise til flere fiskefartøy de hadde vært med på å levere SMS til. Leverandørene hadde dessuten mange interessante synspunkt, så dybdeintervju med disse viste seg å være et fornuftig valg.

Fordi leverandørene er så viktige personer i implementeringsprosessen, er de synspunktene de måtte ha veldig relevante til oppgaven. Kandidatene skulle gjerne ha snakket med flere leverandører for å få en enda bedre oversikt over synspunktene de har, men tror likevel at det å få dybdeintervju med to forskjellige leverandører i forskjellige selskaper er tilstrekkelig for å kunne si noe om den generelle situasjonen.

Kandidatene vurderte også å gjøre dybdeintervju med noen kapteiner, men kom fort fram til å hefte kapteiner i lengre tid for å svare utfyllende på spørsmål, trolig ville ført til flere besøksavslag og færre besvarelser. Spørsmålslistene som var utarbeidet til kapteiner og offiserer inneholdt dessuten flere subjektive spørsmål, som ga et innblikk i deres synspunkter. Kandidatene bestemte seg av den grunn for å ikke gjøre dybdeintervju med kapteiner.

I ettertid har det dukket opp momenter som kandidatene gjerne skulle tatt med i besvarelsen, men som ikke kunne brukes, fordi det bare ble nevnt i forbifarten av kapteinen om bord og derfor ikke dokumentert. Kandidatene tro likevel at et dybdeintervju kunne ført til mye uønsket bry for kapteinene, som under besøkene om bord, gjerne var opptatt med det daglige arbeidet.

Spørsmålslistene ble besvart av nokså mange på flere fiskefartøy, men fartøyene som kandidatene fikk besøke var ganske like i størrelse. Kandidatene skulle gjerne også ha fått snakket med mannskap på mindre og eldre fartøy, men dette viste seg å være vanskeligere enn først antatt. De mindre fartøyene som svarte på henvendelsen fra kandidatene, svarte

gjærne at de ikke hadde tid til å ta imot besøk. Dette har ført til at besvarelsene på spørsmålslistene kun dekker de større fiskefartøyene.

Det skal også sies at mannskapet ofte ikke var like villige til å signere på at de hadde svart på spørsmålslisten. For å ikke tvinge noen til å gjøre dette, ble det avgjort at signering var lettest å gjøre frivillig, fordi noe annet muligens ville ført til langt færre besvarelser. Signaturlisten dekker likevel alle fartøyene som ble besøkt. Kandidatene mener derfor at dokumentasjonen av besvarelsene er tilstrekkelig og at resultatene da kan si nok om den generelle situasjonen til å kunne brukes i oppgaven.

8.2.1.1 Resultatene fra kapteiner og offiserer

I det store og hele har kandidatene sett at både kapteiner og offiserer har stort sett en positiv holdning til ISM-koden og SMS. Kandidatene stilte de en rekke enkle spørsmål, med hensikt om å få et innblikk i hvordan prosessen har påvirket og/eller forandret hverdagen deres. Det var få overraskende svar, men kandidatene la merke til noen forskjeller mellom de som var midt oppi implementeringen, og de som var ferdige.

Kandidatene så ganske fort at spesielt ved spørsmål 4 (Vedlegg 1 – Resultater fra spørsmålslistene), om implementering ville ha noe påvirkning på hverdagen deres, at svarene var veldig forskjellige. Dette kan tyde på at de som ikke var ferdig ennå, ikke trodde det skulle bli noe særlig forandringer, mens de som var mer eller mindre ferdig valgte heller å svare at det hadde ført til endringer.

Under samtaler med de offiserene som var ferdig med prosessen, fikk kandidatene vite at de synes det hadde blitt en del mer papirarbeid. Offiserene fikk også en del mer spørsmål fra mannskapet om diverse aspekter av SMS, som var litt uvant. Etter at kandidatene senere fikk snakket med leverandørene, og spurte om akkurat dette, var Ottar Kvindesland ikke overrasket. Ifølge han vet de ikke hvordan arbeidet med SMS er før de setter seg godt inn i prosessen, og en del av jobben hans er å hjelpe dem med dette.

Kandidatene la også merke til at de som var under implementering svarte at de ikke trengte noe nytt eller oppgradert utstyr, mens av de som var ferdige hadde flertallet vært nødt til å enten oppgradere eller skaffe nytt utstyr for å få gjennom godkjenningen. Det er mulig at

dette er noe som dukker opp mot slutten av implementeringen. Det kan være at de som fremdeles var midt i implementeringen ikke hadde kommet så langt i prosessen at de var blitt klar over behovet for nytt utstyr.

Stort sett alle besvarelsene fra kapteiner antydte at de hadde hatt et bra samarbeid med leverandøren sin. Det ble også observert at de som var ferdige, ikke hadde fått tilbud fra flere forskjellige aktører, mens de som fortsatt holdt på gjerne hadde hatt kontakt med flere. Kandidatene tror at dette kan skyldes at de som allerede nærmet seg ferdig bevisst hadde valgt å være tidlig ute, og derfor mest sannsynlig enten hadde sett seg ut en leverandør på forhånd, eller at rederiet allerede var tilknyttet et SMS.

8.2.1.2 Resultatene fra mannskap

Det ble både en del varierende svar blant mannskapet samt like svar, selv om bord på samme skip. Dette kan kanskje skyldes at spørsmålene ble gjerne besvart i messen, hvor flere satt og kunne se på hverandre sine svar. Når mann ser bort i fra dette, vises det en del forskjeller på de forskjellige spørsmålene. Likevel ble det fort tydelig at det fantes en del mer uvitenhet blant de som ikke var ferdige, i motsetning til de som hadde gjennomført prosessen.

Det var egentlig ingen som ikke hadde fått med seg implementeringsprosessen. Kandidatene så fort at blant de som ikke var ferdige ennå, så hadde de fleste ikke hatt noe form for opplæring i systemet, noe som er ganske logisk hvis systemet ikke er ferdig ennå. Det var motsatt hos de som var ferdig, der hadde de aller fleste fått opplæring og informasjon i form av kurs, møte eller briefing med HMS-ansvarlige. Kandidatene la merke til at blant de som hadde fått opplæring, mente omtrent halvparten at de hadde fått for lite informasjon og/eller opplæring, noe som vitner om både interesse og et ønske om å bidra.

Blant de som fremdeles var mer eller ferdig med implementeringen var de fleste bekjent med utpekt person, eller *Designated person*. De fleste som ennå var under implementering visste derimot ikke om utpekt person skulle være om bord eller i det hele tatt hvem det var. Kandidatene mener at dette er logisk med tanke på hvor langt fartøyene er kommet i implementeringsprosessen.

Spørsmålet om SMS i henhold til ISM-koden ville bidra til en tryggere hverdag, som ble stilt til mannskapene, var de aller fleste enige i. Spesielt blant de som fortsatt var under implementering var det et stort flertall som mente dette. Blant de som var ferdige hadde flertallet fortsatt en positiv holdning til prosessen, men likevel var det noen som mente at implementeringen av ISM-koden ikke ville utgjøre noe forskjell.

Kandidatene mener at de som har blitt skeptiske kanskje ser på SMS som ekstra papirarbeid, uten forandringer. Videre tror kandidatene at siden SMS i henhold til ISM-koden det er såpass nytt, så vil disse holdninger forandre seg med tid, spesielt hvis det fungerer slik det er ment. Dette henger kanskje litt sammen med neste spørsmåls resultater, der en del av de som var mer eller mindre ferdige, mener det ikke har hatt en positiv påvirkning på effektiviteten. Kandidatene mener dette også vil forandre seg over tid.

Det var interessant å se at nesten ingen fra mannskapet hadde vært med på utformingen av systemet. Kandidatene hadde forventet at mannskapet skulle være mer involvert, siden det også påvirker deres hverdag. Dette kan være en ulempe med tanke på eierskap av systemet, fordi dette kan gi mannskapet inntrykk av at sikkerhetsstyring er noe som kun kapteinen og offiserene driver med. Mannskapets bidrag til sikkerhetsstyringen er vel så viktig, for at systemet skal fungere. Dersom mannskapet hadde blitt mer involvert, kunne også mannskapet fått en følelse av eierskap.

Til slutt spurte kandidatene mannskapet hva de var mest bekymret over. Av de som ikke var ferdige, hadde ingen klare formeninge om hva som ville en utfordring, noe som sannsynligvis skyldes mangel på informering og involvering. De som var ferdige hadde klare meninger, som det å finne frem i systemet, det å lære å bruke systemet, og alt det som følger med. Kandidatene mener dette er ganske logisk, siden alt er helt nytt for de. Slike ting vil ta tid, men etter hvert blir det nok bare en vanesak.

8.3 Fremstilling av implementeringsprosessen

Ut fra de resultatene og den informasjonen som ble sanket inn, viste det seg at det kunne være fornuftig å dele implementeringsprosessen opp i tre faser. Dette ble gjort for å få en bedre oversikt over prosessen. Den kunne kanskje blitt delt opp på andre måter, eller i flere faser, men kandidatene mente at *startfase*, *midtfase* og *slutfase* var den mest oversiktlige

måten å dele inn prosessen. Kandidatene mener av denne grunn at fremstillingen, vurdert ut ifra den informasjonen som ble innhentet, er en grei oversikt over hvordan den generelle implementeringsprosessen foregår for de fleste fartøyer.

8.4 Kartlagte utfordringer

Det som ble funnet av utfordringer i denne oppgaven, er stort sett basert på subjektive meninger og det er derfor noe usikkert om alle utfordringene er like relevante for alle rederier og fartøy. Fordi de fartøyene som ble besøkt var nokså like, kan utfordringene som ble funnet gjelde spesifikt for disse fartøyene. Det som ble observert om bord og vurdert ut ifra spørsmålslistene, stemte likevel bra med det leverandørene hadde bemerket seg. Da spesielt med tanke på at implementeringen gjerne medførte større endringer enn mannskapene var forberedt på. Kandidatene velger derfor å tro at utfordringene for de om bord kan stemme bra med den generelle implementeringsprosessen.

Utfordringene for ISM-leverandørene var både subjektive og objektive. Leverandør Rune Paulsen uttalte at hans største utfordring var å finne balansen mellom det myndighetene krever og det som rederiene gjerne ønsker. Fordi dette er en subjektiv mening, kan det ikke konstateres som en generell utfordring, men det kan tenkes at også andre leverandører kan ha utfordringer med akkurat dette.

Leverandør Ottar Kvindesland ytret at det var markedets prisfølsomhet som var den største utfordringen for dem i Smart Sea System AS. Dette er en utfordring som er mer objektiv, og kan derfor i utgangspunktet være en utfordring for flere av leverandørene, selv om Rune Paulsen ikke nevnte noe om markedet under intervjuet. Kandidatene velger likevel å tro at dette kan ha vært en utfordring, eller i det minste hatt en viss innvirkning, på flere leverandørers markedsføring.

8.5 Kildebruk

Kandidatene har i denne oppgaven holdt seg til kilder og referanser som er utgitt av myndighetene, relevante foreninger som refererer til myndighetene, eller akademiske organisasjoner. Alle kildene benyttet i bacheloroppgaven bør av den grunn i utgangspunktet være pålitelige.

9 Konklusjon

Arbeidet som har blitt gjort i denne bacheloroppgaven har avdekket flere interessante momenter ved implementeringsprosessen. Det første kandidatene ønsker å fremheve er at spørsmålslistene som ble besvart, antydte at implementeringen har vist seg å være mer krevende enn forutsett. Dette skyldes trolig mangel på innsikt før prosessen startet, og utfordringen med å finne balansen mellom kravene som stilles av myndighetene til innhold i sikkerhetsstyringen og det som ønskes av innhold.

Til tross for dette observerte kandidatene overraskende positive holdninger til implementeringen. De fartøyene og leverandørene kandidatene besøkte og snakket med var også veldig imøtekommende overfor kandidatene. Det å bli godt mottatt har bidratt veldig positivt på kandidatenes motivasjon til å undersøke dette emnet.

Kandidatene skulle gjerne fått besøkt og snakket med flere fartøyer, og ikke minst fått innhentet data fra de mindre båtene samt flere typer fartøy i fiskeflåten, for å få større variasjon i besvarelsene. Kandidatene konkluderer likevel med at implementeringsprosessen som fremstilt i denne oppgaven kan gi en grei innsikt i hvordan den generelle implementeringsprosessen har vært og at de utfordringene som har blitt nevnt i bacheloroppgaven dekker de fleste utfordringer som kan oppstå.

Denne bacheloroppgaven ble skrevet midt i implementeringsprosessen, som trolig er det beste tidspunktet for å få en innsikt i meningene og utfordringene rundt implementeringen, men tidspunktet har også vist seg å være en utfordring. Fordi implementeringen fremdeles ikke er helt ferdig, har det vært vanskelig å få en fullstendig oversikt over hvordan det endelige sluttresultatet blir.

Dette kunne vært et interessant emne å følge opp sikkerhetsstyringen, når alle systemer er godkjente og tatt i bruk, siden det fremdeles gjenstår å se hvor stor innvirkning ISM-koden kan ha for sikkerheten i fiskeflåten. Dette er avhengig av om systemene blir riktig brukt og fungerer, slik de er ment. Dette vil tiden vise, og det blir spennende å følge utviklingen i de neste årene fremover.

10Figurliste

Figur 1 - Eksempel på sikkerhetsrelaterte gjøremål, hentet fra Smart Sea System	17
Figur 2 - Antall arbeidsulykker på norske fartøy - 2000-2010	20
Figur 3 - Personskader på passasjerfartøy og ferjer - 2000-2010	20
Figur 4 - Risikosammenligning.....	21
Figur 5 – Dødsfall på norske fiskefartøy - 2000-2010.....	21
Figur 6 - Eksempel på hvordan vedlikehold i SMS fra Smart Sea System	37

11 Referanseliste

- Anthony R. Perez, C. A. T. A. R. J. C., 2011. *academia.edu - The sinking of the MV Doña Paz*. [Internett]
Available at:
[https://www.academia.edu/20603006/The Sinking of the MV Do%C3%B1a Paz I. An analysis of the event](https://www.academia.edu/20603006/The_Sinking_of_the_MV_Do%C3%B1a_Paz_I._An_analysis_of_the_event)
[Funnet 24 Mai 2016].
- De Nasjonale Forskningsetiske Komiteene, 2015. *Kvantitativ metode*. [Internett]
Available at: <https://www.etikkom.no/FBIB/Introduksjon/Metoder-og-tilnarminger/Kvantitativ-metode/>
[Funnet 14 April 2016].
- Fiskebåt - Havfiskeflåtens Organisasjon, 2014. *Utsetter ISM-innføring*. [Internett]
Available at: <http://www.fiskebat.no/default.asp?page=9445&item=57796,1&lang=1>
[Funnet 25 April 2016].
- IMO, 1993. *Resolution A.741(18)*. [Internett]
Available at:
http://www.ismcode.net/primary_source_documents/Original_A_741_18.pdf
[Funnet 3 Mars 2016].
- IMO, 1995. *Resolution A.788(19)*. [Internett]
Available at:
http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22560&filename=A788.pdf
[Funnet 3 Mars 2016].
- IMO, 2002. *Resolution A.913(22)*. [Internett]
Available at:
http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24549&filename=A913%2822%29.pdf
[Funnet 3 Mars 2016].
- IMO, 2014. Foreword. I: *ISM Code*. Exeter (UK): International Maritime Organizational, pp. v-vi.
- IMO, 2014. *ISM Code*. 2014 red. Exeter (UK): IMO Publishing.

- Lovdata, 2007. *Skipssikkerhetsloven - §7*. [Internett]
Available at: <http://lovdata.no/lov/2007-02-16-9/§7>
[Funnet 26 April 2016].
- OECD, 1996. *COMPETITIVE ADVANTAGES OBTAINED BY SOME SHIPOWNERS AS A RESULT OF NON-OBSERVANCE OF APPLICABLE INTERNATIONAL RULES AND STANDARDS*. [Internett]
Available at:
<http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=OCDE/GD%2896%294&docLanguage=En>
[Funnet 3 Mars 2016].
- Sheen, m. J., 1887. *Formal Investegation - Herald of Free Enterprise*. [Internett]
Available at: https://assets.digital.cabinet-office.gov.uk/media/54c1704ce5274a15b6000025/FormalInvestigation_HeraldofFreeEnterprise-MSA1894.pdf
[Funnet 23 Mai 2016].
- Sjøfartsdirektoratet, 2011. *Marine Casualties 2000 - 2010*. [Internett]
Available at:
<https://www.sjofartsdir.no/PageFiles/5297/Marine%20casualties%202000%20-%202010.pdf>
[Funnet 12 Februar 2016].
- Sjøfartsdirektoratet, 2012. *Sikkerhetsstyringssystem på fiskefartøy*. [Internett]
Available at: <http://www.pelagisk.net/bilder/filer/YngveBergesen-Sjofartsdirektoratet-SikkerhetsstyringssystempaFiskefartoy-pelagisk%282%29.pdf>
[Funnet 25 April 2016].
- Sjøfartsdirektoratet, 2015. *Forskrift om endring av forskrift om sikkerhetsstyring på norske skip – krav til DOC for fiskefartøyrederier*. [Internett]
Available at: <https://www.sjofartsdir.no/regelverk/rundskriv/forskrift-om-endring-av-forskrift-om-sikkerhetsstyring-pa-norske-skip-krav-til-doc-for-fiskefartoyrederier/>
[Funnet 11 Februar 2016].

- Sjøfartsdirektoratet, 2015. *Informasjon om ISM for fiskefartøy*. [Internett]
Available at: <https://www.sjofartsdir.no/fartoy/fartoystyper/fiskefartoy1/-informasjon-om-ism-for-fiskefartoy/>
[Funnet 18 April 2016].
- Steinar Kvale, S. B., 2014. Standardinnvendinger mot kvalitative forskningsintervjuer. I: *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS, p. 179.

Vedlegg 1 - Resultat fra spørsmålslist

	Spørsmål	Svar			Utfyllende svar
		Ja/Bra	Nei/Greit	Vet ikke/Dårlig	
Kaptein og offiserer - Etter implementering	Fikk dere tilbud fra flere aktører innen SMS-levering? Hvis ja; hvilke kriterier avgjorde valget på det systemet dere valgte?	0	3	0	
	Hvordan følte du samarbeidet mellom dere og SMS-leverandøren var?	1	2	0	
	Tror du at implementering av ISM-koden om bord i fiskefartøy vil resultere i lavere ulykkesstatistikk nasjonalt?	2	1	0	
	Har SM-systemet gjort det lettere å finne frem til f.eks. risikoanalyser og arbeidsbeskrivelser, med tanke på familiarisering?	3	0	0	
	Har implementeringen av ISM-koden ført til store endringer i hverdagen din? Hvis ja; på hvilken måte?	2	1	0	Mer papirarbeid og spørsmål
	Måtte dere anskaffe nytt/oppgradere utstyr som følge av implementering av ISM-koden?	2	1	0	
	Var dere involvert i utformingen av SM-systemet om bord? Hvis ja; på hvilken måte?	1	2	0	Risk Assessment og prosedyrer om bord
	Hvilken av endringene har vist seg å være den mest utfordrende?	-	-	-	Risk assessment er vanskelig å formulere på grunn av alle oppgaver en fiskebåt har, Finne fram i systemet, rapporter
	Dere er ferdige i god tid før fristen. Hva var grunnen til at dere valgte å være såpass tidlig ute?	-	-	-	For å unngå travel slutfase, bestemt av rederiet, gjøre seg kjent med systemet i god tid før tidsfrist

	Spørsmål	Svar			Utfyllende svar
		Ja/Bra	Nei/Greit	Vet ikke/Dårlig	
Kaptein og offiserer - Under Implementering	Fikk dere tilbud fra flere aktører innen SMS-levering? Hvis ja; hvilke kriterier avgjorde valget på det systemet dere valgte?	2	0	2	Enkelhet, pris, og lokalt
	Hvordan føler du samarbeidet mellom dere og SMS-leverandøren er?	2	2	0	
	Tror du at implementering av ISM-koden om bord i fiskefartøy vil resultere i lavere ulykkesstatistikk nasjonalt?	2	1	1	
	Tror du SM-systemet vil gjøre det lettere å finne frem til f.eks. risikoanalyser og arbeidsbeskrivelser, med tanke på familiarisering?	4	0	0	
	Tror du implementeringen av ISM-koden vil føre til store endringer i hverdagen din? Hvis ja; på hvilken måte?	0	2	2	
	Må dere anskaffe nytt/oppgradere utstyr som følge av implementering av ISM-koden?	0	3	1	
	Vil dere være involvert i utformingen av SM-systemet? Hvis ja; på hvilken måte?	3	0	1	Utforming av systemet, egen input på oppdatering
	Hvilken av endringene tror du vil bli den mest utfordrende?	-	-	-	Oppfølging, nye krav fra myndigheter som ikke klarer å holde tritt med sine egne krav i dag, å få resten av mannskapet engasjert
	Tror du dere klarer å bli ferdig innen 1. juli?	4	0	0	
	Har du blitt informert om konsekvensene hvis du ikke er ferdig innen 1. juli?	2	0	2	Mangel på kapasitet for sjøfartsdirektoratet

	Spørsmål	Svar			Utfyllende svar
		Ja	Nei	Vet ikke	
Mannskap - Under implementering	Har dere hatt opplæring eller familiarisering i det nye systemet? Hvis ja, hvordan? Møte, kurs eller lignende?	5	3	2	Møte
	Blir rollen som utpekt person (Designated Person) tildelt en av dere som jobber om bord?	0	3	7	
	Tror du at hverdagen vil bli tryggere som følge av ISM-koden?	9	0	1	
	Tror du at SM-systemet vil påvirke effektiviteten positivt?	3	0	7	
	Vil dere være involvert i utformingen av SM-systemet? Hvis ja; på hvilken måte?	1	2	7	Øvelser
	Hvilken av endringene ser du på som den mest utfordrende?	-	-	-	
Mannskap - Etter implementering	Hadde dere opplæring eller familiarisering i det nye systemet? Hvis ja; hvordan? Kurs, møte eller lignende?	5	1	0	Kurs, møte, briefing med HMS-ansvarlig
	Føler du at du ble grundig nok informert om endringene?	2	3	1	
	Er rollen som utpekt person (Designated Person) tildelt en av dere som jobber om bord?	3	2	1	
	Føler du at hverdagen har blitt tryggere som følge av ISM-koden?	4	2	0	
	Føler du at SM-systemet har påvirket effektiviteten positivt?	2	3	1	
	Var dere involvert i utformingen av SM-systemet? Hvis ja; på hvilken måte?	0	6	0	
	Hvilken av endringene har vist seg å være den mest utfordrende?	-	-	-	Finne fram i systemet, sette seg inn i systemet, familiarisering, sette seg inn i forkortelser, tidkrevende

Vedlegg 2 – Eksempel på spørsmålslister

Bacheloroppgave 2016

Implementering av ISM for fiskefartøy

Spørsmål til Kapteiner (under implementering)	Ja	Nei	Vet ikke
Fikk dere tilbud fra flere aktører innen SMS-levering? Hvis ja; hvilke kriterier avgjorde valget på det systemet dere valgte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvordan synes du samarbeidet mellom dere og SMS-leverandøren er?	Bra <input type="checkbox"/>	Greit <input type="checkbox"/>	Dårlig <input type="checkbox"/>
Tror du at implementering av ISM-koden om bord i fiskefartøy vil resultere i lavere ulykkesstatistikk nasjonalt?	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>	Vet ikke <input type="checkbox"/>
Tror du SM-systemet vil gjøre det lettere å finne frem til f.eks. risikoanalyser og arbeidsbeskrivelser, med tanke på familiarisering?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tror du implementeringen av ISM-koden vil føre til store endringer i hverdagen din? Hvis ja; på hvilken måte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Må dere anskaffe nytt/oppgradere utstyr som følge av implementering av ISM-koden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vil dere være involvert i utformingen av SM-systemet? Hvis ja; på hvilken måte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvilken av endringene tror du vil bli den mest utfordrende?			
Tror du dere klarer å bli ferdig innen 1. juli?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har du blitt informert om konsekvensene hvis du ikke er ferdig innen 1. juli?	Ja <input type="checkbox"/>		Nei <input type="checkbox"/>

Bacheloroppgave 2016

Implementering av ISM for fiskefartøy

Spørsmål til Kapteiner (etter implementering)	Ja	Nei	Vet ikke
Fikk dere tilbud fra flere aktører innen SMS-levering? Hvis ja; hvilke kriterier avgjorde valget på det systemet dere valgte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<hr/>			
Hvordan synes du samarbeidet mellom dere og SMS-leverandøren var?	Bra <input type="checkbox"/>	Greit <input type="checkbox"/>	Dårlig <input type="checkbox"/>
Tror du at implementering av ISM-koden om bord i fiskefartøy vil resultere i lavere ulykkesstatistikk nasjonalt?	Ja <input type="checkbox"/>	Nei <input type="checkbox"/>	Vet ikke <input type="checkbox"/>
Har SM-systemet gjort det lettere å finne frem til f.eks. risikoanalyser og arbeidsbeskrivelser, med tanke på familiarisering?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har implementeringen av ISM-koden ført til store endringer i hverdagen din? Hvis ja; på hvilken måte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<hr/>			
Måtte dere anskaffe nytt/oppgradere utstyr som følge av implementering av ISM-koden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Var dere involvert i utformingen av SM-systemet om bord? Hvis ja; på hvilken måte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<hr/>			
Hvilken av endringene har vist seg å være den mest utfordrende?	<hr/> <hr/>		
Dere er ferdige i god tid før fristen. Hva var grunnen til at dere valgte å være såpass tidlig ute?	<hr/> <hr/>		

Bacheloroppgave 2016

Implementering av ISM for fiskefartøy

Spørsmål til Mannskap (under implementering)	Ja	Nei	Vet ikke
Har dere hatt opplæring eller familiarisering i det nye systemet? Hvis ja, hvordan? Møte, kurs eller lignende?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Blir rollen som utpekt person (Designated Person) tildelt en av dere som jobber om bord?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tror du at hverdagen vil bli tryggere som følge av ISM-koden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tror du at SM-systemet vil påvirke effektiviteten positivt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vil dere være involvert i utformingen av SM-systemet? Hvis ja; på hvilken måte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvilken av endringene ser du på som den mest utfordrende?			

Bacheloroppgave 2016

Implementering av ISM for fiskefartøy

Spørsmål til Mannskap (etter implementering)	Ja	Nei	Vet ikke
Hadde dere opplæring eller familiarisering i det nye systemet? Hvis ja; hvordan? Kurs, møte eller lignende?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Synes du at du ble grundig nok informert om endringene?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er rollen som utpekt person (Designated Person) tildelt en av dere som jobber om bord?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Synes du at hverdagen har blitt tryggere som følge av ISM-koden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Synes du at SM-systemet har påvirket effektiviteten positivt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Var dere involvert i utformingen av SM-systemet? Hvis ja; på hvilken måte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvilken av endringene har vist seg å være den mest utfordrende?			

Vedlegg 3 – Intervju med Rune Paulsen

- *Vil det bli endringer i opplæring av nye mannskap (fagskolen, fiskeriskolen)?*

Dette bør bli en del av fagplanen. Hvis det ikke er en del av pensum allerede, så regner jeg med at det vil bli det. Jeg tror det allerede er en del av det, siden ISM-koden ikke er noe nytt. Det burde kanskje bli litt mer fokus på fiskefartøy på høgskolenivå og det kommer helt sikkert til å bli det på grunn av dagens negative situasjon i oljebransjen. Det har vært et stort fokus på offshore-fartøy, og disse har vært meget villig til å samarbeide, mens fiskefartøy ikke blir snakket så mye om. Det er synd, men det må sies at dette kan skyldes at fiskebåtrederiene har holdt seg litt for seg selv. De har ikke vært særlig interessert i å samarbeide med høgskoler, da de stort sett har ønsket fagskoleutdannede offiserer, som de kan «forme» etter eget ønske. Denne trenden har begynt å snu i det siste, etter hvert som båtene har blitt større og mer avanserte.

- *Anbefaler dere rederiene å benytte SJA og PTW? Hvis ja; hvor omfattende?*

Nei, så lenge de har et godt system på risikovurdering, så ser jeg ikke det som nødvendig. Det går mye under det samme som risikovurdering; så lenge det er utarbeidet et godt system så burde det være nok. Når mannskapet er vant med det, så kan en begynne å vurdere slikt. Tanken er at det skal sette opp barrierer for å hindre ulykker, og SJA er da neste barrieren etter risikoanalyse. Har man en god risikovurdering, vil denne kunne avgjøre om man kan gjøre en jobb sikker. Man vil bygge seg opp et arkiv med risikoanalyser etter hvert. Det skal gjøres enklest mulig, diskutere og vurdere hva som kan gjøres og skrive det ned. Det som er viktig er engasjement blant mannskapet. Siden myndighetene hverken krever PTW eller SJA, så er dette ikke noe vi anbefaler.

- *Vil det bli strengere krav til kursing og sertifikater, i tillegg til de nåværende krav?*

Nei. Alt av krav ligger allerede i STCW, og det er nok. Det er mulig det blir stilt større krav til opplæring av utpekt person på Land (DPA) samt formelt krav til kompetanse til den som skal gjennomføre internrevisjoner.

- *Hvordan har Sjøfartsdirektoratet tenkt å gjennomføre kontroll om utført implementering av ISM koden?*

De skal ha en verifikasjon om bord i mellom andre og tredje året, det vil også antageligvis være stikkprøve og tilfeldige kontroller i form av stikkprøver. Rederiet skal også ha gjennomført internrevisjon hvert år, det må også gjøres før Sjøfartsdirektoratet kommer om bord. De som har søkt innen 1. april, samt fått besøk av inspektør fra Sjøfartsdirektoratet om bord før 1.juli 2016 og fått midlertidig godkjenning får utstedt et midlertidig DOC og SMC, som varer i 12 måneder, og etter en ny kontroll vil det bli utstedt et ordinært DOC/SMC som varer i 5 år.

- *Etter å ha snakket med en del forskjellige kapteiner/mannskap, har vi sett en trend; de som ikke er ferdig med implementering mener det ikke vil føre til noe særlig ekstra arbeid, mens de som er mer eller mindre ferdig ser på det ekstra arbeidet som den største utfordringen. Hva mener du om dette?*

Man skal vite hva som står i systemet. Det vil ta tid for mannskapet å sette seg inn i alt, de må lære ting som for eksempel 'hva er risikovurdering'. Hvis det skjer ting så må de rapportere det gjennom avvikssystemet, og senere kan de da bruke disse rapportene for å granske hendelser og eventuelt fikse på risikoanalysen. Det vil ta tid å bli vant med det, men jeg tror ikke det er så mye ekstra jobb. Det er bare litt arbeid i startfasen for å få ting på plass, etter det vil alt gå av seg selv. Dette er egentlig kun en formalisering av det man allerede gjør, og det er stort sett feil tankegang som gjør at de synes det er vanskelig.

- *Tror du det kunne bidratt til en mer positiv holdning til ISM-koden hvis mannskapet hadde vært mer involvert og informert fra starten av?*

Vi har hatt møter med over 20 båter/rederi med hele eller deler av mannskapet og gitt dem informasjon om ISM-koden og sikkerhetsstyringssystemet, og meninger og synspunkter har ofte vært farget av erfaring fra offshore og samtaler med offshore-arbeidere. Men det er klart at mannskapet alltid kunne fått mer informasjon ISM koden sier at det er opp til rederiet å sørge for at mannskapene får tilstrekkelig opplæring, så en får bare håpe at dette blir gjennomført.

- *Har dere familiariseringskurs for de som skal benytte seg av systemet deres?*

Vi kan tilby å kjøre enkle dagskurs på en 4-6 timer, men det går litt på etterspørsel. Det har ikke vært noe særlig etterspørsel om det. Familiariseringen foregår stort sett om bord.

- *De fleste vi har snakket med har hatt en positiv samarbeid med ISM-leverandøren. Har dere hatt noen dårlige samarbeidsopplevelser?*

Bare positivt, egentlig. I startfasen var der noe «surmulig», fra de som synes det er unødvendig med ISM på fiskefartøy og sånt, men i det store og det hele så har folk vært positive. Jeg var i prat med en styrmann som var veldig negativ, og syntes hele greia bare var tull og tøys. Men to uker senere traff jeg han igjen, da hadde han satt seg inn i hva det gikk ut på, og hadde forandret meningen helt. Han skjønnte at det hadde kommet for å bli, og så faktisk det positive med det, og var begynt å bli ganske begeistret.

- *Hvordan har holdningene vært til ISM-koden på de mindre skip kontra større skip, og eldre skip kontra nyere skip?*

Det er litt vanskelig å si, siden vi fortsatt er i implementeringsfasen.

- *Tror du det er mange skip som kan få problemer med å bli ferdig innen fristen?*

Nei. Jeg tror de aller fleste klarer fint å bli ferdig til fristen. Siden det mest sannsynlig ikke vil bli gitt dispensasjon etter 1. juli, så har de fleste skjønt at de er nødt å bli ferdig og få ting på plass. Ellers vil de risikere å bli stående i land frem til ting er fikset.

- *Har dere sett en økende trend i etterspørselen nå som fristen nærmer seg?*

Vi samarbeider med CCOM som er en programvareleverandør. Det har stått for salg til kunder med en pakke som består av Sikkerhetsstyringssystem og elektronisk dokumenthåndteringssystem inkludert system for periodisk vedlikehold, avviksbehandling, risikovurderinger, mannskapspapirer, etc. Etterspørselen og salget startet i august – september, mens det dabbet av i februar/mars i år. Fiskebåtrederiene har i det store og det hele vært ute i god tid for å få alt i orden.

- *Hva som er mest utfordrende for deg som leverandør?*

Det å forenkle systemet er nok vår største utfordring. Jeg personlig er litt «farget» av offshore, siden jeg har jobbet med dette i mange år. Det å finne balansen mellom hva som blir spiselig for fiskebåtene kontra det som myndighetene krever har vel egentlig vært det vanskeligste. Vi har jobbet mye sammen med CCOM, og faktisk fått noen kommentarer fra Sjøfartsdirektoratet at det kanskje har blitt for enkelt. Jeg tror vi har klart å finne en god balanse og som gjør systemet enkelt og forståelig for mannskapene om bord. Det som er viktig er at systemet oppfyller de kravene som ISM koden og myndighetene stiller, at mannskapet om bord er fornøyd med systemet og ikke minst at det fungerer.

For å gi et konkret eksempel på det med balanse mellom det Sjøfartsdirektoratet krever og det som rederiene foretrekker, ble blant annet følgende kommentar gitt fra Sjøfartsdirektoratets inspektør som har gjennomgått systemet før verifikasjon om bord/i rederiet;

«Jamført ISM 6.2.2 og Skipssikkerhetslovens bestemmelser om hviletid. Vi ser ingen føringer fra rederiet angående arbeids- og hviletid i forhold til sikker utførelse av arbeidet om bord.»

Vår kommentar til dette var: Førings av hviletid vil ikke fungere i praksis på fiskeri, så det hadde blitt et proformasystem. (Det er heller ikke krav pr. i dag om førings av hviletid på fiskeri).

En annen kommentar fra Sjøfartsdirektoratets inspektør var;

«SMS sier så vidt jeg kan se ikke noe om rederiledelsens gjennomgang. Er det den samme som dere beskriver som skipsledelsens gjennomgang?»

Vår kommentar til dette var: Myndighetene MÅ forstå at de fleste fiskebåtrederi er administrert av kun en person (som også ofte er perioder av året om bord i fartøyet og som gjerne også er Kaptein, altså det samme som skipsledelsen). Derfor er dette kravet om rederiledelsens gjennomgang helt unødvendig.

- *Vi vet at Sjøfartsdirektoratet selv skal stå for kontroll om utført implementering. Har dere fått noe informasjon om det blir de som også skal stå for revisjonene?*

Sjøfartsdirektoratet vil nok også utføre revisjonene. Det er ca. 210-220 båter over 500 bruttotonn som får dette kravet nå. Dette er nok et volum som Sjøfart vil klare å ta unna selv.

- *Var det mye skepsis rundt implementeringen for lastefartøy på 90-tallet da ISM var nytt?*

Jeg jobbet som QA sjef i et offshore rederi i perioden 2001 – 2004. Som kjent ble ISM obligatorisk for lasteskip pr 1.juli 2002. Det var mye skepsis blant sjøfolkene den gangen, men det gikk mye på at de ikke forstod hva dette medførte. I tillegg var systemene på tung maritim engelsk, så terskelen for å lære dette var nok alt for høy for veldig mange norske sjøfolk. Etter hvert har dette gått seg til og de fleste sjøfolk har ikke problem med å innrette seg et formelt system for sikkerhetsledelse. Dette blir nok resultatet i fiskerinæringen også etter hvert.

Vedlegg 4 – Intervju med Ottar Kvindesland

- *Anbefaler dere rederiene å benytte SJA og PTW? Hvis ja; hvor omfattende?*

På fiskefartøy så er det ikke krav til dette. De som vi har vært i kontakt med har ikke hatt behov for å sette seg inn i hva slikt innebærer. Da er det viktigere å prioritere å bedre kunnskap på sikkerhetssiden. Vi har derfor ikke anbefalt bruk av SJA eller PTW til noen av våre kunder.

- *Vil det bli strengere krav til kursing og sertifikater, i tillegg til de nåværende krav?*

Vi har delt opp mannskapet når vi har hatt opplæring på systemet, men ikke kjørt noe spesiell kursing. Vi kjører opplæring på hver båt. Kunden sin ISM-kontakt henter inn mannskap og folk fra rederlag som skal være med. Normalt er den på noen timer med praktisk arbeid i ISM systemet. Skikkelig opplæring på ISM-koden og sikkerhetsstyringssystemer kunne vært en god ide. Slik som det er i dag, så handler det om godt sjømannskap, riktig nok uformelt i sin natur. Med ISM-koden så trenger de kunnskap om sikkerhetsstyring. Slik som det har vært før og er nå, så har det seg at ting blir gjort på en viss måte, og man lærer underveis som veien blir til. Har man et direkte krav om opplæring så må man først forstå hva det går ut på. For at en skal lykkes med ISM på fiskebåter må rederlaget og offiserene om bord skjønner hva sikkerhetsstyring faktisk er. Det kan de lære ved aktiv bruk av systemet over tid eller kursing i ISM.

- *Hvordan har Sjøfartsdirektoratet tenkt å gjennomføre kontroll om utført implementering av ISM koden?*

Slik som vi har sett det, så kjører de en direkte kontroll opp mot ISM-koden. Der har de en sjekkliste med punkt, der alle punktene skal være på plass. De snakker med folk om bord, og er det noen som ikke har peiling på hva systemet går ut på, så passerer de ikke kontrollen. Enkelt og greit. Sjøfartsdirektoratet legger opp til en god dialog på forhånd og legger til rette for at det skal være greit å komme seg gjennom kontrollen. Likevel må fiskebåter gjøre en innsats for å bestå. Man kommer ikke gjennom med en kald skulder og lite tegn til innsats. Sjøfartsdirektoratet prøver ikke å skjule noe som helst, og holder en god og åpen dialog underveis.

- *Etter å ha snakket med en del forskjellige kapteiner/mannskap, ser vi en trend; de som ikke er ferdig med implementering mener det ikke vil føre til noe særlig ekstra arbeid, mens de som er mer eller mindre ferdig ser på det ekstra arbeidet som den største utfordringen. Hva tenker du om dette?*

Dette er spot on. De vet ikke hvordan det er før de setter seg inn i det. Som leverandør prøver vi å sette dem inn i det så godt vi kan.

- *Tror du det kunne bidratt til en generelt mer positiv holdning til ISM-koden hvis mannskapet hadde vært mer involvert og informert fra starten av?*

Ja, da hadde nok alt gått en del enklere hvis mannskapet hadde vært både mer interessert og motivert. Da hadde de nok også hatt en bedre holdning. Men dette er ikke mulig ved å tvinge på dem et system, de må ville det selv. Slik det er nå, så er kommunikasjons-rekkefølgen slik; rederi, kapteiner, og til slutt mannskap. Det dette handler om er profesjonell arbeidsgjennomføring.

- *Har dere familiariseringskurs for de som skal benytte seg av systemet deres? Hvis ja; hvor omfattende er det?*

Ja, vi går gjennom systemet, noe som tar cirka 2-4 timer, i tillegg til samtaler på telefon. Det de gjerne trenger hjelp til i etterkant er å få på plass risikovurdering-delen. Det hjelper vi gjerne med å få på plass.

- *De fleste vi har snakket med har hatt en positiv samarbeid med ISM-leverandøren. Har dere hatt noen dårlige samarbeidsopplevelser?*

Det har vi egentlig ikke hatt. Vi kommer om bord, snakker med dem, hjelper til og har ett godt samarbeid.

- *Hvordan har holdningene vært til ISM-koden på de mindre skip kontra større skip, og eldre skip kontra nyere skip?*

Nei, vi har ikke sett noen forskjeller på holdninger mellom større kontra mindre og nye kontra eldre båter. Holdninger går mer på generasjonsforskjeller. Det har seg gjerne slik at den eldre generasjonen er mer konservative, som kan føre til noe uenighet.

- *Tror du der er mange skip som kan få problemer med å bli ferdig innen fristen?*

Jeg tror at alle båtene vi har laget system til blir ferdig. Men jeg tror nok det er en del som kommer til å bruke en del tid på å få i stand det endelige beviset. Det står gjerne igjen litt arbeid om bord for å få det ordentlig på plass og sette seg skikkelig inn i systemet.

- *Har dere sett en økende trend i etterspørselen nå som fristen nærmer seg?*

Vi hadde en økende etterspørsel helt fram til påske.

- *Hva som er mest utfordrende for deg som leverandør?*

Den største utfordringen har kanskje vært at markedet viste seg å være mye mer prisfølsomt enn vi var forberedt på. Flere rederi har vært mindre kvalitetsbevisst, og det har vært en del uferdige system på markedet som har solgt en del. Det har vært en del utfordringer med tanken på dette. Vi har brukt tre år for å lage et profesjonelt system. Det er jo ikke vits i å selge søppel.

- *Vi vet at Sjøfartsdirektoratet skal selv står for kontroll om utført implementering. Har dere fått noe informasjon om det blir de som også skal stå for revisjonen?*

Inntil videre så er det sjøfartsdirektoratet som skal stå for revisjonen. 5-års-kontrollen er enda langt fram i tid, så det er vanskelig å si hvem som blir å ta den.

Vedlegg 5 – Spørsmål og svar fra Sjøfartsdirektoratet

- *Hva er konsekvensene om et skip ikke klarer å bli ferdig innen fristen?*

Sikkerhetsstyrings sertifikat blir et påkrevd sertifikat. Et skip som ikke har sertifikat innen fristen kan ikke seile lovlig.

- *Implementeringen har blitt utsatt en del ganger. Hvorfor det?*

Den nye forskriften var til høring i flere omganger. Det var innsigelser på forskriftstekst, bl.a. fra fiskebåtredernes forbund, disse som måtte vurderes på nytt.

- *Hvordan blir den nye sertifiseringen? Er det et DOC?*

Fartøy med bruttotonnasje over 500 får krav til sikkerhetsstyrings sertifikat. Driftsansvarlig selskap får krav til Godkjenningsbevis (DOC). Disse dokumentene henger sammen da det på sikkerhetsstyrings sertifikatet er oppgitt hvem som er driftsansvarlig selskap.

- *Er det vanskelig for dere å koordinere auditeringen?*

Det har Sjøfartsdirektoratet et system for.

- *Hva har vært den største utfordringen for dere?*

At de fleste rederier har ventet til siste frist med å begjære verifikasjon, siste frist var 1. april (3 måneder før krav til sertifikat).

- *Klarer dere å få godkjent alle system innen 1. juli?*

Det er det vi jobber mot.

- *Hvordan har samarbeidet med SMS-leverandørene vært?*

Sjøfartsdirektoratet har orienteringsplikt, den forsøker vi å overholde.

- *Er der planer om å utvide spesifikasjonene for fiskebåter som skal omfattes av ISM-krav i fremtiden, som for eksempel de mellom 400-500 BT?*

Det er det ingen planer om, Sjøfartsdirektoratet har valgt grensen på 500 BT for fiskefartøy som samsvarer med SOLAS for lasteskip og passasjerskip.