

Hvordan opprettholdes kompetansen om bord på fraktefartøy langs kysten for å utføre en sikker og effektiv mobilisering av MOB-båten?



Bilde 1: MOB-båt.

Foto hentet fra: <http://www.aladdin.st/maersk-13/nov13.html>

Bacheloroppgave utført ved
Høgskulen på Vestlandet, nautisk utdanning

Espen Hjorteland Vik
Ole Frøyland
Anders Sævareid
Anders Hodder

Kandidatnummer: 11
Kandidatnummer: 18
Kandidatnummer: 28
Kandidatnummer: 37

Dette arbeidet er gjennomført som ledd i bachelorprogrammet i nautikk ved Høgskulen på Vestlandet og er godkjent som sådan. Godkjennelsen innebærer ikke at Høgskulen på Vestlandet innestår for metodene som er anvendt, resultatene som er fremkommet og konklusjoner og vurderinger i arbeidet.

Hvordan opprettholdes kompetansen om bord på fraktesfartøy langs kysten for å utføre en sikker og effektiv mobilisering av MOB-båten?

Espen Hjorteland Vik

Ole Frøyland

(Sign)

(Sign)

Anders Sævareid

Anders Hodder

(Sign)

(Sign)

Navn på veileder:

Bjarne Vandeskog

Gradering: *Offentlig*

Forord

Forfatterne av oppgaven har forskjellige erfaringer fra blant annet kystvakten, fraktesfartøy og hurtigbåter, og erfart store forskjeller på hvordan kompetansen i bruk av sikkerhetsutstyr blir opprettholdt om bord på ulike fartøy. Mobilisering av MOB-båt pekte seg spesielt ut i denne sammenheng. MOB-båten er et viktig redskap uansett hvilken sektor innenfor skipsfarten en måtte befinne seg i. Oppgaven ble etter hvert snevret inn til å omhandle fraktesfartøy, da disse fartøyene ofte har mindre besetning og et stort tidspress i å komme seg fra laste- til lossehavn.

Arbeidet med oppgaven har til tider vært utfordrende, men lærerikt. Oppgaven i seg selv ble i stor grad avgrenset til å omhandle mobiliseringen av MOB-båten, da vedlikehold, søk og redning relatert til MOB-båten viste seg å være for omfattende.

Vi ønsker å benytte anledningen til å takke vår veileder, Bjarne Vandeskog, som har vært svært behjelpelig, engasjert og tilstede under hele prosessen. Samtidig vil vi også rette en stor takk til alle informanter for deltakelse i oppgaven.

Sammendrag

Mann-over-bord båten innehar en svært viktig sikkerhetsfunksjon, dersom den blir benyttet riktig. Den representerer en økt sannsynlighet for å kunne redde livet til en person som har falt i sjøen. Uavhengig om dette er en hendelse som ofte forekommer eller ei, er det viktig å opprettholde kompetansen i slike operasjoner til enhver tid. Fra dette temaet her vi utformet en problemstilling for å se hvordan kompetansen blir opprettholdt i fraktefarten:

«Hvordan opprettholdes kompetansen om bord på fraktefartøy langs kysten for å utføre en sikker og effektiv mobilisering av MOB-båten?».

For å besvare problemstillingen ble det lagt fokus på kvalitative dybdeintervjuer. Oppgavens utvalg består av mannskap fra fraktefartøy, samt en informant fra en opplæringsinstitusjon.

Regelverket som er utformet for å sikre en gjennomgående lik kompetanse, kan fremstå som noe uklart og setter enkelte begrensinger for øvelser. Resultatene viser at øvelser som blir holdt for å opprettholde kompetansen, er svært urealistiske. Dette leder til at informantene som representerer oppgaven, overvurderer sin egen kompetanse i en virkelig situasjon.

Ved bruk av de utvalgte teoriene drøftes nødvendigheten og i hvilken grad kompetansen blir opprettholdt. Det blir gjennom oppgaven konkludert med at kompetansen i mobilisering av MOB-båten ikke blir opprettholdt på en tilfredsstillende måte.

Abstract

The man-over-board boat, if used correctly, holds a highly important safety feature. It represents an increasing probability to save the life of a person who has fallen over board. Whether such an event happens often or not, it is important to maintain the expertise for such operations at all time. Using this as our main theme, we have proposed a research question that will aim to answer how the expertise is maintained in freight traffic.

«How is the competence maintained on board freighters along the cost to ensure safe and efficient mobilization of the MOB-boat?»

To answer this question, we have chosen to focus on qualitative in depth interviews. The assignments selection of candidates consists of crew aboard freighters and a candidate from a training institution.

The regulations formed to secure a consistently similar expertise are unclear and limited. Our results show that training put in place to secure the expertise, are carried out in unrealistic conditions. This leads to the candidates interviewed in our assignment overestimates how competent they would be in a real situation.

By using the chosen theories, we will discuss the necessity and to what degree the expertise is maintained. Throughout this assignment, we have concluded that the expertise in mobilization of a MOB-boat is not maintained sufficiently.

Ordforklaring

Ord/Uttrykk	Beskrivelse
BT	Bruttotonn, måleenhet for alle lukkede rom i et fartøy (m ³).
Davit	Kran som benyttes til å heise MOB-båt opp og ned fra sjøen.
Fangline	Line eller tau som bidrar til å holde MOB-båten parallelt med moderfartøyet.
Fraktesfartøy	Fartøy beregnet for føring av last, ofte langs kysten.
FRC	«Fast Rescue Craft», på norsk: Hurtiggående mann-over-bord båt.
HRO	«High Reliability Organizations», på norsk: Høypålitelige organisasjoner
ISM-koden	International Safety Management Code.
Kadett (dekkkadett)	Fullført nautisk utdanning. Under opplæring for å bli skipsoffiser (styrmann/kaptein).
LSA-koden	International life-saving Appliance Code.
MOB-båt	Mann-over-bord båt.
SCM	Swiss Cheese-model.
SOLAS	The International Convention for the Safety of Life at Sea.
STCW	The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping.

Innholdsfortegnelse

FORORD	III
SAMMENDRAG	IV
ABSTRACT	V
ORDFORKLARING	VI
1. INNLEDNING	1
BAKGRUNN FOR OPPGAVEN OG PROBLEMSTILLINGEN	1
FORMÅL MED OPPGAVEN	1
TIDLIGERE LITTERATUR	2
AVGRENSNINGER	2
OPPGAVENS OPPBYGGING	2
2. GENERELT OM MOB-BÅTEN OG UTSETTINGSARRANGEMENTET	3
3. JURIDISKE FORHOLD OMKRING MOBILISERINGEN AV MOB-BÅT	5
LOVVERK	5
UTDANNING OG OPPLÆRING	6
4. TEORI	8
DREYFUS & DREYFUS	8
BARRIERER	11
HIGH RELIABILITY ORGANIZATIONS	13
5. METODE	16
KVALITATIV METODE	16
DATAINNSAMLING	17
KONFIDENSIALITET OG INFORMERT SAMTYKKE	19
DATABEHANDLING OG ANALYSE	19
6. RESULTATER	20
TRENING	20
SIKKERHETSKULTUR	21
VURDERING AV EGEN KOMPETANSE	21

FREMSTILLING AV RESULTATER I TABELLFORM	23
7. DISKUSJON	26
TRENING	26
<i>Er MOB-båt kompetanse ferskvare?</i>	26
<i>Hva er tilstrekkelig hyppighet på treningen?</i>	26
<i>Realistiske øvelser – nødvendige eller for farlige?</i>	28
<i>Oppsyn av operatør med god erfaring – finnes denne operatøren?</i>	29
SIKKERHETSKULTUR	30
VURDERING AV EGEN KOMPETANSE	32
8. KONKLUSJON	33
9. REFERANSELISTE	I
VEDLEGG 1: INFORMASJONSSKJEMA	III
VEDLEGG 2: SAMTYKKESKJEMA	IV
VEDLEGG 3: INTERVJUGUIDE FOR OFFISERER OG KADETTER	V

Figurliste

FIGUR 1: UTSETTINGSARRANGEMENT	4
FIGUR 2: DREYFUS & DREYFUS FERDIGHETSMODELL	11
FIGUR 3: SVEITSEROSTMODELLEN	12
FIGUR 4: "THE UNROCKED BOAT"-MODELLEN	13

Tabelliste

TABELL 1: TRENING	23
TABELL 2: SIKKERHETSKULTUR	24
TABELL 3: VURDERING AV EGEN KOMPETANSE	25

Bideliste

BILDE 1: MOB-BÅT	1
BILDE 2: DAVIT	3

1. Innledning

Norskekysten byr ofte på utfordrende forhold for sjøfarten. Kalde farvann, utfordrende geografi, og særdeles tøffe værforhold kan oppstå. For en sjømann kan det å falle over bord under slike omstendigheter, bety å måtte bøte med livet. Nedkjøling vil raskt føre til tap av kroppens motoriske funksjoner, og betydningen av å få personen raskt opp av vannet er stor. Flytevest, redningsbøye, eller andre mindre hjelpemidler kan bidra til å gjøre lokaliseringen av personen lettere, men det redder nødvendigvis ikke personens liv. Mann-over-bord båten er det viktigste sikkerhetsverktøyet om bord på et fartøy for slike operasjoner, uavhengig av hvilket segment innenfor sjøfart en måtte befinne seg. For at slike operasjoner ikke skal utsette flere liv for fare, er det svært viktig å inneha god kompetanse i behandling av MOB-båten, og dens arrangement. Sjøsettingen, heretter mobiliseringen, representerer mange av de kritiske elementene under en slik operasjon.

Bakgrunn for oppgaven og problemstillingen

Mobilisering av en MOB-båt er ikke alltid like lett, det krever øvelse og regelmessig bruk for å kunne utføre det på en sikker og effektiv måte. Basert på tidligere erfaringer og historier har vi av oppfatning at enkelte sektorer innenfor skipsfarten ikke opprettholder denne kompetansen på et tilstrekkelig nivå. Derfor har vi valgt å se nærmere på problemstillingen:

«Hvordan opprettholdes kompetansen om bord på fraktesfartøy langs kysten for å utføre en sikker og effektiv mobilisering av MOB-båten?».

Formål med oppgaven

Formålet med denne oppgaven har vært å undersøke hvordan det om bord på fraktesfartøy langs kysten blir fokusert på å opprettholde kompetansen i en operasjon, som det nødvendigvis ikke ofte er behov for, men som kan ha et kritisk utfall. Det er derfor ønskelig å undersøke hvorvidt det fokuseres nok på øvelser og trening, for å sikre at mannskapet innehar god nok kompetanse i mobilisering av MOB-båten slik at den faktiske mobiliseringen som skulle oppstå i en reell situasjon vil fremstå som både sikker og effektiv.

Tidligere litteratur

Det finnes flere bachelor- og mastergradsoppgaver som omhandler MOB-båten, men det er begrenset med tilgjengelig litteratur om hvordan kompetansen opprettholdes innenfor fraktesfartøy. Det foreligger en rapport som beskriver en ulykke på lasteskipet «M/S Nysand» i 2008 (Statens havarikommisjon, 2010). Rapporten forteller at styrmannen og maskinpasseren ikke fikk låret MOB-båten på sjøen, ettersom selvlåringmekanismen var bundet fast med tau. Etter utsett, endte MOB-båten med å kjøre på land under søk, og personen som var i sjøen omkom av drukning. Slik det kommer frem i rapporten, er denne ulykken et godt eksempel på at kompetansen til mannskapet i mobiliseringen av MOB-båten ikke er blitt opprettholdt på en tilstrekkelig måte.

Avgrensninger

Vi har valgt å begrense omfanget til å bare omhandle fraktesfartøy langs kysten. Fraktesfartøy ble valgt fordi mannskapene ofte er begrenset til et minimum av det regelverket krever. Dermed er organisasjonen sårbar fordi hver og en kan sitte på en nøkkelfunksjon for at utsettelsen av MOB-båten skal bli effektiv og sikker. Dersom en nøkkelperson selv faller over bord og ikke kan bidra, vil det kunne forkludre eller hindre redningsarbeidet.

Oppgavens oppbygging

Oppgaven er oppdelt i flere kapitler med formål om å kunne besvare problemstillingen på en strukturert og oversiktlig måte. Kapittel 2 gir en kort beskrivelse av MOB-båten og utsettingsarrangementet. I kapittel 3 tar vi for oss juridiske forhold rundt MOB-båten, som sammen med teoriene vi presenterer i kapittel 4 skal brukes i drøftingen av resultatene opp mot problemstillingen. I kapittel 5 presenterer vi metoden som er benyttet og hvorfor vi har valgt denne. Kapittel 6 gir en presentasjon av funnene vi har kommet fram til, og som vi vil drøfte i kapittel 7. I kapittel 8 presenterer vi vår konklusjon om problemstillingen.

2. Generelt om MOB-båten og utsettingsarrangementet

Gjennom ulike forskrifter i den norske lov, gjøres ulike internasjonale konvensjoner gjeldende for skip som registreres i norske skipsregistre. De tekniske kravene til MOB-båtens konstruksjon, utrustning og utstyr faller inn under Forskrift om redningsredskaper på skip (2014), som implementer SOLAS og LSA-koden. Sertifisering av personell som skal operere utstyret går gjennom opplæringskravene som kommer frem av STCW-konvensjonen.

I følge Forskrift om redningsredskaper på skip (2014) punkt 6 skal fraktesfartøy over 300 BT føre MOB-båt. Dette gjelder også fraktesfartøy under 500 BT eller med en lengde på 30 m eller mer. LSA-koden sier at MOB-båten skal de ha en minstelengde på 3,8 m, og ikke være lenger enn 8,5 m. MOB-båten skal også være i stand til å kunne holde en fart på minimum 6 knop i 24 timer. MOB-båten kan være både i fast- eller oppblåsbar konstruksjon. MOB-båten skal til enhver tid være i fullt oppblåst tilstand dersom den er av denne type konstruksjon (SOLAS, 1974). Innen offshore sektoren anvendes ofte MOB-båter som går under betegnelsen Fast Rescue Crafts, eller FRCer. Disse er mer avanserte enn de MOB-båtene som bare oppfyller minstekravene, og vi ser bort i fra dem i denne oppgaven.

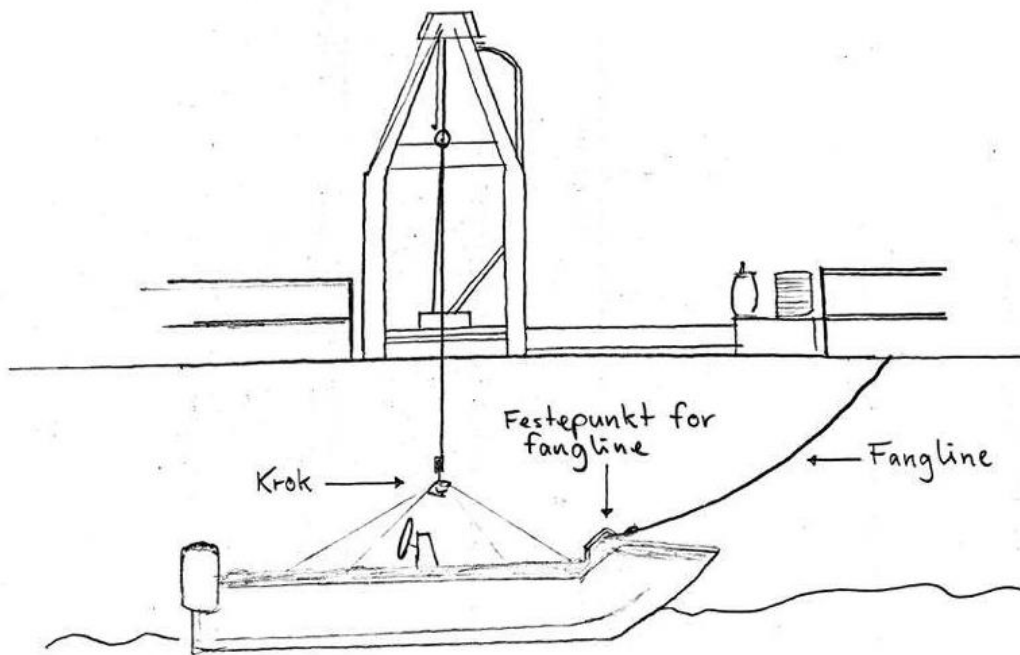
Til utsett og opptak av MOB-båten brukes en kran som går under betegnelsen «Davit». Daviten løfter MOB-båten utenfor skutesiden, slik at den kan senkes ned på vannet og frigjøres fra moderfartøyet. Daviten har vanligvis en krybbe i nærheten løftearrangementet, hvor MOB-båten kan dokkes og stropes fast. Daviten på fraktesfartøy kan styres som regel i form av en manuell sveiv, eller hydraulisk styrte.



Bilde 2: Davit.

Foto hentet fra <http://dewolfmaritime.com/equipment/ships/rescue-boat-davit-crane/>

En sentral part i MOB-båtens utsettingsarrangement er fanglinen. Når skipet gjør fart gjennom vannet, øker faren for at MOB-båten kan komme på tvers av skipets kursretning, og dermed legge seg over og kantre. Fanglinens oppgave er å holde denne kursretningen til MOB-båten stabil langs skutesiden. Fanglinen må være montert i baugen på MOB-båten, samt på et eksakt punkt på moderfartøyets skuteside slik at det blir en bestemt vinkel mellom fanglinen og skipet. På denne måten kan MOB-båten holde fartsretning parallelt med moderfartøyet, selv om hovedkroken i senter av MOB-båten er frigjort.



Figur 1: Utsettingsarrangement

Illustrert av Espen Hjorteland Vik. Inspirert av:

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/547c7127e5274a428d0000e7/dft_masafety_504196.pdf

3. Juridiske forhold omkring mobiliseringen av MOB-båt

Norges lovverk fastsetter juridiske forhold som skal sikre liv og helse for arbeidstakere på norske skip. Lovverket omfatter krav til redningsutstyr, kompetanse og trening, samt etablering og etterlevelse av sikkerhetsstyringssystemer. Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for å forvalte og føre tilsyn med overnevnte krav. Sjøfartsdirektoratet kan, i enkelttilfeller eller på avgrensede områder, velge å delegere tilsynsmyndighet til godkjente klasseselskaper. Det øverste ansvaret forblir likevel hos Sjøfartsdirektoratet (Sjøfartsdirektoratet, 2012).

Lowverk

I Sjøloven er det kun § 131 som er relevant for problemstillingen, da Sjøloven hovedsakelig tar for seg privatrettslige forhold. Gjennom denne paragrafen plikter skipsføreren å påse at skipet er sjødyktig før avreise. Sjødyktig innebærer at skipet er *«tilstrekkelig utrustet, bemannet og proviantert og i forsvarlig stand til mottakelse, befordret og bevaring av lasten»* (Sjøloven, 1994). MOB-båten inngår i sikkerhetsutrustningen, og dersom den ikke står til gjeldende krav, eller at bemanningen ikke innehar kompetansen og sertifikater som er påkrevd, er skipet per definisjon ikke sjødyktig. Under sjøreisen plikter skipsføreren å *«gjøre det som står i dennes makt for å holde skipet i sjødyktig stand»* (Sjøloven, 1994 § 131).

I følge Skipssikkerhetslovens §§ 6, 7 og 8, Kapittel II, plikter rederiene til å overse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med denne loven. Rederiet skal utarbeide, og skipsføreren medvirke til å *«etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og på det enkelte skip»* (Skipssikkerhetsloven, 2007 § 7). Skipssikkerhetsloven §§ 9 og 11 bygger oppunder hvordan skipet skal være bygget, driftet, utrustet og vedlikeholdt for å opprettholde den tekniske og operative sikkerheten. Her gis det mulighet for at departementet kan gi forskrifter om hvordan skipet skal tilfredsstillere kravene til redningsmidler ut fra hvilke fartsområder det skal operere i, slik at det gis *«betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier»* (Skipssikkerhetsloven, 2007 § 9). Skipssikkerhetslovens § 20 forplikter andre som har sitt arbeid om bord, så langt det følger personens stilling, å medvirke til at *«driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig»* (Skipssikkerhetsloven, 2007 § 20, punkt a). Rederi, skipsfører og den som har sitt arbeid om bord plikter altså gjennom overnevnte regler å bygge og drifte skipet slik at det skapes sikkerhet for mannskapet om bord på fartøyet.

Skipssikkerhetsloven hjemler forskrifter som gir mer utfyllende krav rundt bygging og drift av skipet. Sett i lyset av problemstillingen er det relevant å utgreie om byggingen, driften og sikkerhetsstyringssystemet. Under byggingen skal det tas hensyn til hvilke redningsutstyr, herav hvilke krav som stilles til MOB-båten, skipet skal være utrustet med. Forskrift om redningsredskaper på skip (2015) implementerer den internasjonale SOLAS-konvensjonen, som igjen inneholder LSA-koden som er nevnt i forrige kapittel, og gir spesifikke krav til selve MOB-båten.

Driften av skipet skal foregå i samsvar med sikkerhetsstyringssystemene som utarbeides av rederiet og skipsfører. Gjennom Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger (2015) gjøres ISM-koden gjeldende som norsk lov. ISM-koden har som mål å «*ivareta sikkerhet til sjøs, hindre personskader eller tap av menneskeliv...*»¹. Punkt 8 i ISM-koden om beredskap, understreker at selskapet, den ansvarlige for skipet, skal utarbeide fremgangsmåter på hvordan mannskapet skal reagere på mulige nødssituasjoner. For å opprettholde kompetansen i ulike beredskapssituasjoner skal selskapet «*opprette programmer for trening og øvelser i å forberede seg på handling i nødssituasjoner*»².

Utdanning og opplæring

Den teoretiske forståelsen av det marine miljøet og hvordan ulike naturkrefter påvirker objekter på sjøen, kan opparbeides gjennom utdanning. Utdanningsinstitusjoner og opplæringsinstitusjoner skal ha et kvalitetssystem som skal godkjennes og sertifiseres av Sjøfartsdirektoratet. Utdanningen og opplæringen skal følge de kunnskapskravene som kommer frem av Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk (2012), som baserer seg på den internasjonale STCW-konvensjonen.

«Den som har sitt arbeid om bord, må ha de kvalifikasjoner og eventuelle sertifikater som kreves for den aktuelle stillingen eller det arbeidet som skal utføres. Sertifikatet skal vise at de nødvendige kravene var oppfylt ved sertifikatets utstedelse, herunder krav til alder, tjeneste, helsetilstand, utdanning, språk og opplæring for stillingen» (Skipssikkerhetsloven, 2007 § 16). For å sikre at mannskap som har sitt arbeid om bord på skip innehar de samme

¹ Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger (2015), ISM, Del a, punkt 1.2.1

² Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for skip og flyttbare innretninger, (2015) ISM, Del a, punkt 8

grunnleggende forutsetninger, gis det utdypende krav til kvalifikasjoner gjennom implementeringen av STCW-regelverket i Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk (2012). De utdypende krav til kvalifikasjoner vil ikke bli listet opp, men vil bli fremhevet i oppgaven der det er behov for det.

4. Teori

«Hvordan opprettholdes kompetansen om bord på fraktesfartøy langs kysten for å sikre en sikker og effektiv mobilisering av MOB-båten?».

Kompetanse er hovedtemaet for problemstillingen, og vi har derfor benyttet Dreyfus & Dreyfus' (1986) teori og kompetansemodell. Denne teorien bidrar til å gi en forståelse i hvor kompetansen til mannskapet om bord på fraktesfartøyene ligger. Videre benyttes James Reason's (1997) teori om barrierer, som kan gi en forståelse om hvordan mannskapets forhold er til barrierer som er satt for å redusere risiko og unngå ulykker. Forskerne Weick, Sutcliffe & Obstfeld's (1999) teori om høypålitelige organisasjoner (eng: High Reliability Organizations) blir benyttet i ønske om å kartlegge hvorvidt mannskapet om bord på fraktesfartøyene har et våkent øye og klarer å forutse uønskede hendelser før disse oppstår.

Dreyfus & Dreyfus

«Practice is required for maintaining know-how. It can be lost through inactivity» (Dreyfus & Dreyfus, 1986, s. 17).

Dreyfus & Dreyfus' (1986) teori om kompetanse ser på hvordan en person avanserer gjennom ulike steg av ekspertise som et resultat av relevant erfaring. Dreyfus & Dreyfus (1986) definerer ekspertise som en ferdighet innen en operasjon som ikke kan læres ved å utelukkende bli forklart regler og prosedyrer for handling, men at det kreves relevante opplevelser som skaper forståelse. Dette eksemplifiseres ved hvordan en person lærer å sykle. Når en skal lære seg å sykle, er det umulig å beherske dette gjennom å bli forklart et sett med regler, og dermed tro at det bare er til å sette seg på sykkelsete og ta av gårde. Sykling er en ferdighet som innarbeides gjennom prøving og feiling. Det er likevel mulig å gi den som skal lære seg å sykle et sett med pekepinner som forklarer logikken bak hvordan en unngår å velte på sykkelen. Utøveren kan dermed benytte slike pekepinner til å korrigere seg selv under læreprosessen, helt til det blir opplevd som en selvfølge for utøveren å reagere på en slik måte. Det er stegene mellom å slavisk benytte seg av regler og prosedyrer for handling og evnen til å handle på intuisjon, som skiller det nedre og øvre sjiktet av kompetanse. Utøvere med lav ekspertise innen en oppgave, vil ta avgjørelser som baserer seg i stor grad på å analysere fragmenter av situasjonsbildet, og deretter anvende innlærte regler og prosedyrer som en løsning. Etter hvert som utøveren opplever relevant erfaring vil ekspertisen stige,

utøveren vil dreie vekk fra å slavisk følge regler og prosedyrer, og dermed evne å foreta lynkjappe avgjørelser og handlinger basert på intuisjon.

Ekspertise er noe som kontinuerlig må fornyes og vedlikeholdes, og kan bli mistet ved inaktivitet. Dreyfus & Dreyfus (1986) eksemplifiserer dette ved en situasjon fra en flybase i USA. En tidligere ekspert på å fly et firemotors jetfly hadde gått fra å være pilot til å bli sensor for elever ved flyskolen. Dette medførte at han kun hadde mulighet til å fly flyet tilbake til flybasen etter endt evaluering. Under returnering sviktet én av de fire jetmotorene. Sensoren hadde meget gode kunnskaper om hvilke regler for handling som skulle følges i slike situasjoner, og handlet konsekvent deretter. Ettersom det var lenge siden instruktøren faktisk hadde flydd et fly, ble gjennomføringen mindre god. Instruktøren hadde mistet ekspertisen, og falt tilbake på et nivå som er tilsvarende en begyner.

Mengden av trening som kreves for å opprettholde ekspertisen, varierer i samsvar med hvilken hovedkategori av problemområder operasjonen innebærer. Dreyfus & Dreyfus (1986) deler problemområdene inn i to hovedkategorier, strukturerte og ustrukturerte. Strukturerte problemområder vil få et bestemt utfall som følge av de påvirkende faktorene. Ustrukturerte problemområder vil innebære et ubegrenset omfang av relevante faktorer, hvor måten faktorene samspiller på kan gi et ubestemt utfall. Dette betyr at i et strukturert problemområde vil en bestemt feil føre til en gitt konsekvens. I et ustrukturert problemområde vil ulike feil kunne samspille på en uviss måte, og gi utallige mulige konsekvenser. For å inneha høy ekspertise i et ustrukturert problemområde, kreves det omfattende mengder konkret erfaring fra reelle situasjoner eller øvelser. Dreyfus & Dreyfus (1986) poengterer også at en utøver som har opparbeidet høy ekspertise innen et felt, ikke er gitt å ha samme kompetanse på et annet felt innen samme operasjon.

Dreyfus & Dreyfus' (1986) teori sier at tilegnelsen av kompetanse normalt sett går gjennom fem steg. Hvert av stegene skiller seg fra hverandre ut fra hvordan en persons oppfatter oppgaven og hvordan personen fatter beslutninger. De fem punktene er:

Novise/Nybegyner

En novise befinner seg på et nivå hvor læringen foregår fra et kontekstuoavhengig perspektiv, og vil være svært avhengig av analytisk tenking. Fokuset for novisen vil ligge på å gjenkjenne enkeltsituasjoner, og anvende lærte instruksjoner og regler for handling.

Avansert nybegynner

Nivået som avansert nybegynner nås gjennom tilstrekkelig erfaring og mestringsfølelse, og føre til en bedre forståelse av den relevante konteksten. Utøveren vil begynne å frigjøre seg fra å utelukkende respondere etter innlærte regler og instruksjoner. Utøveren vil videre starte å kjenne igjen mange av forholdene og elementene som er av betydning.

Kompetent

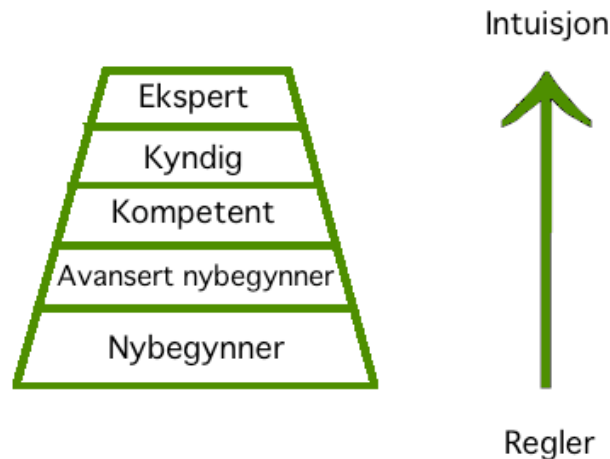
Kompetente utøvere vil gjenkjenne svært mange elementer og forhold i situasjonen, og besitte mye god erfaring og forståelse for hvilke elementer som er viktig. Mengden informasjon kan virke overveldende, og utøveren vil derfor lære å legge til grunn en plan eller et perspektiv for å kunne avgjøre hva som er viktig informasjon. Denne måten for å avgrense informasjon, vil gjøre det enklere for utøveren å fatte avgjørelser. For å unngå å begå feil, vil utøveren fortsatt støtte seg mot regelverket og prosedyrer.

Kyndig

Handlingene til en kyndig utøver karakteriseres som hurtige og intuitive. Tidligere erfaring vil raskt bli koblet opp mot nye situasjoner, hvor vurdering og analyse står i et vekselvirkende forhold. Utøveren evner å ta skjønnsmessige vurderinger og fortolkende trekk, kjenner raskt igjen situasjoner, og klarer å handle om noe uforutsett skulle oppstå

Ekspert

En ekspert innehar en lynkjapp intuitiv oppfatning av hva som er den beste handlingen, beslutningen eller strategien for å løse situasjonen. Handlingene blir basert på tidligere erfaring og en helhetlig vurdering av situasjonen.



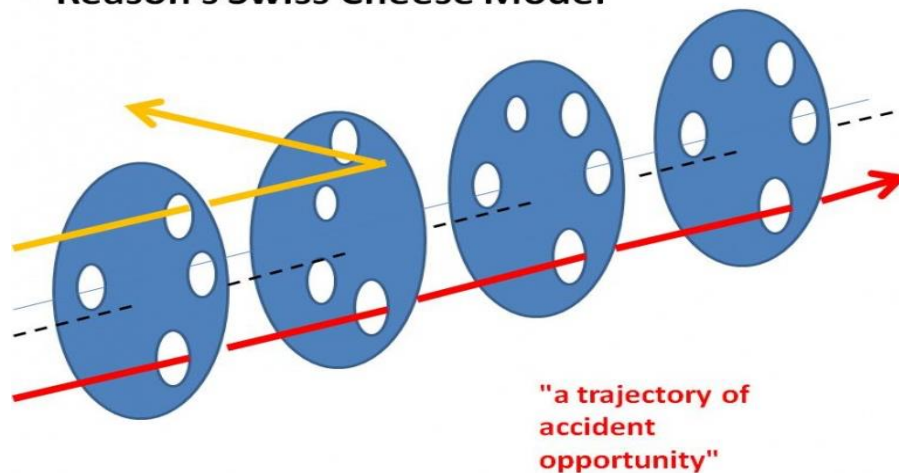
Figur 2: Dreyfus & Dreyfus Ferdighetsmodell.
 Inspirasjon hentet fra: <https://www.slideshare.net/bryanbibat/novice-expert>

Barrierer

Om bord på alle skip, og ved forskjellige arbeidsoppgaver, er det risiko for at det kan oppstå feil som kan resultere i uønskede hendelser eller ulykker. Dette kan være organisatoriske feil, tekniske feil på utstyr eller menneskelige feil. For å forstå hvordan mennesker unngår slike ulykker, utviklet James Reason (1997) begrepet «barrierer». Reason (1997) beskriver barrierer som tekniske, menneskelige eller organisatoriske elementer, som enkeltvis eller til sammen, skal redusere eller motstå muligheten for at menneskeskapt eller naturlige farer kan oppstå. Sagt på en enklere måte er barrierer tiltak for å redusere eller eliminere risiko for en ulykke.

Reason (1997) deler barrierene inn i myke og harde barrierer. Myke barrierer beskriver han med ordene papir og personer, og som eksempler på disse nevner han prosedyrer, øvelser eller briefinger. Harde barrierer beskrives som fysiske gjenstander, som for eksempel rekkverk, MOB-båt, eller annet teknisk utstyr. MOB-båten kan ses på som den siste harde barrieren et skip har for å redde liv i en mann-over-bord situasjon. Denne barrieren kan også deles inn flere myke barrierer i form av opplæring, prosedyrer, og øvelser, som er til for å sikre rett bruk og kunnskap om MOB-båten. Ved å etablere flere lag med barrierer kan man hindre ulykker ved at en har flere intakte barrierer dersom en skulle bryte sammen. Dette er beskrevet i Reason (1997) sin sveitserostmodell, ofte forkortet som «SCM».

Reason's Swiss Cheese Model



Figur 3: Sveitserostmodellen.

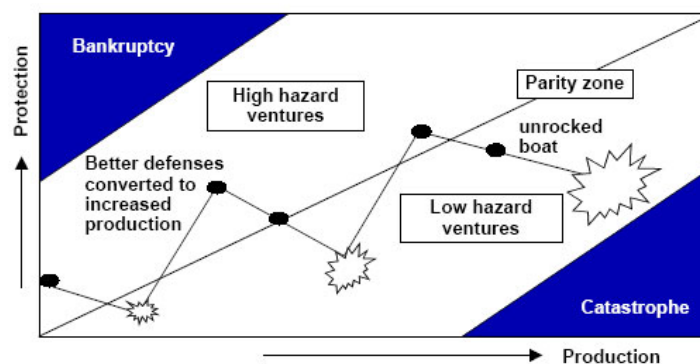
Illustrasjon hentet fra: http://www.skybrary.aero/images/thumb/Swiss_Cheese_Model.jpg/800px-Swiss_Cheese_Model.jpg

I SCM beskriver Reason (1997) barrierene som flere lag med sveitserosteskiver. De mange hullene i disse osteskivene illustrerer feil eller svakheter i hver av barrierene. Videre sier Reason (1997) at barrierene er i konstant bevegelse, og dersom svakhetene i de forskjellige barrierene inntreffer samtidig, vil en eventuell fare kunne passere. Dette kan resultere i at en potensielt farlig situasjon kan oppstå. Disse hullene oppstår som følge av aktive eller latente feil.

Aktive feil er en respons som følge av en operatørs avgjørelser eller handlinger i et system. Latente feil, er feil som kan ligge skjult i systemet, i den form av f.eks. mangelfulle prosedyrer, dårlig systemdesign, eller uklare lovgivninger (Reason, 1997). Dermed kan latente feil som mangelfulle prosedyrer og fravær av regelmessige øvelser utløse en aktiv feil fra en bruker i en nødssituasjon. Dette kan igjen føre til at en tilsynelatende robust barriere bryter sammen. For å unngå dette streber organisasjoner etter å skape en god sikkerhetskultur.

Reason (1997) definerer sikkerhetskultur som de ansattes felles verdier og oppfatninger rundt sikkerhet i en organisasjon. For å skape det som organisasjoner anser som en «god» sikkerhetskultur bruker de virkemidler som prosedyrer og kontrollsystemer. En slik ideell sikkerhetskultur kan ifølge Reason (1997) ses på som et system som jobber for at de ansatte hele tiden skal ha høyt sikkerhetsfokus, uavhengig av produksjon og ledelsens økonomiske eller kommersielle hensyn.

Forholdet mellom produksjon og sikkerhet er ifølge Reason (1997) sentralt i enhver organisasjon og ofte vanskelig å balansere. I fraktefarten gjelder det å få lasten så fort som mulig fra A til B for å sikre mest mulig produksjon, og dermed øke inntjeningen. Et slikt fokus på produktivitet kan være med på å svekke fokuset på sikkerhet. Reason (1997) sier at produksjonen ofte får størst fokus siden det er den som sørger for at bedriften går rundt og at en i det hele tatt kan gjennomføre sikkerhetstiltak. Den ideelle plasseringen for bedrifter er ifølge Reason (1997) midt mellom disse ytterpunktene. Dette illustreres godt i «The Unrocked Boat» modellen.



Figur 4: "The Unrocked Boat"-modellen.

Illustrasjon hentet fra: <http://coloradofirecamp.com/felling-boss/index.html>

For stort fokus på sikkerhet, og for lite på produksjon, kan føre til konkurs. På den andre siden vil et omvendt fokus kunne øke risikoen for ulykker. Med tiden vil likevel bedriften dras mot produksjon så lenge en ikke opplever ulykker eller nestenulykker (Reason, 1997). Dette er en konsekvens av at et fenomen sjelden eller aldri oppstår, og dermed virker utenkelig. Når det virker utenkelig er det lett å glemme at det faktisk kan skje, og dermed ikke ta riktige sikkerhetsvurderinger.

High Reliability Organizations

Noen organisasjoner viser seg å være mer pålitelige enn andre. Forskerne Weick, Sutcliffe og Obstfeld (1999) kaller slike organisasjoner High Reliability Organizations (HRO) og forskningen deres viser at slike organisasjoner er spesielt dyktige til å kunne forutse uønskede hendelser. Dette innebærer tidlig oppfattelse av feil og avvik, slik at man kan håndtere disse før en eventuell ulykke oppstår. Weick m. fl. (1999) anvender betegnelsen «mindfulness», som kan oversettes til årvåkenhet. Årvåkenhet er den mentale tilstanden til operatørene når deres evne til å kunne forutse feil eller avvik er høy. Forskerne hevder at denne årvåkenhet

tilstanden oppstår som en konsekvens av at operatørene tenker og oppfører seg på bestemte måter som Weick m. fl. (1999) har formulert i følgende fem prinsipper³:

1. «Fokus på avvik» handler om å være fokusert på å kunne oppfatte feil og avvik så tidlig som mulig. I en høypålitelig organisasjon inntreffer sjeldent feil og avvik, men man vet likevel at det kan oppstå i systemet, og at menneskets begrensninger for oppmerksomhet kan føre til at feil og avvik blir oversett (Weick, Sutcliffe & Obstfeld, 1999). Basert på dette, er organisasjonen spesielt opptatt av å kunne avdekke feil som sjelden oppstår (Weick, Sutcliffe & Obstfeld, 1999).
2. «Motstand mot å forenkle» omhandler det å kunne ta til seg mest mulig relevant informasjon, og man skal derfor unngå forenkling av komplekse situasjoner innad i organisasjonen (Weick, Sutcliffe & Obstfeld, 1999). Weick m. fl. (1999) beskriver ignoransen av viktig data og små avvik som en avviks-samling som bygges opp over tid og til slutt forårsaker en ulykke. En høypålitelig organisasjon streber etter å lære fra det som er ukjent, i stedet for å forenkle tolkninger av situasjoner (Weick & Sutcliffe, 2001).
3. «Fokus på drift og operasjonssensitivitet» er å være bevisst på det som foregår rundt deg, og forstå hvilken betydning denne informasjonen har å si for deg nå og i fremtiden (Endsley, 2012). Oppfattelsen av feil og avvik i miljøet baserer seg på denne bevisstheten. Weick m. fl. (1999) mener derimot at det er krevende å få oversikten over systemets oppgaver når det er basert på store mengder teknologi som er konstruert for utførelse av komplekse oppgaver. Det er den høypålitelige organisasjonens situasjonsforståelse som forhindrer at det oppstår uønskede hendelser, nettopp fordi man hele tiden fokuserer på å ha situasjonsbevissthet.
4. «Forpliktelse til resiliens» omhandler organisasjonens evne til å kunne opprettholde driften ved uforutsette hendelser. En høypålitelig organisasjon vet at systemfeil og menneskelige feil oppstår. «Resiliens» er et sentralt begrep i HRO-teorien og innebærer at dersom uønskede hendelser oppstår, så skal ikke systemet svikte (Weick, Sutcliffe &

³ Redegjørelsen og referansene som følger nå, baserer seg i stor grad på en masteroppgave fra Universitetet i Stavanger (Thorrud, 2010).

Obstfeld, 1999). Resiliens baserer seg i stor grad på å improvisere, samtidig som man benytter erfaring og kunnskap for å unngå svikt.

5. «Respekt for ekspertise» betyr å ha en fleksibel struktur for rang og ekspertise innad i organisasjonen. I en situasjon hvor det kreves øyeblikkelig handling er det viktig at det tas både rask og riktig beslutning. Høypålitelige organisasjoner kjennetegnes ved at den som har mest relevant ekspertise er den som tar på seg lederrollen og foretar beslutninger (Weick & Sutcliffe, 2001). I en slik organisasjon reduseres muligheter for feil og avvik effektivt, da det er større sannsynlighet for at problemene løses (Weick, Sutcliffe & Obstfeld, 1999).

De tre første prinsippene er viktige for å opprettholde kompetansen i mobilisering av MOB-båten. Det å opprettholde et stort fokus på feil og avvik, kan føre til at en forutser en ulykke. Ved tidlig oppdagelse av feil eller avvik vil en derfor kunne iverksette tiltak for å forhindre en ulykke. Ved å oppfatte feil vil en også øke kompetansen. Det andre prinsippet om «motstand mot å forenkle» er et viktig prinsipp i forbindelse med øvelser. Dersom en for eksempel kun gjennomfører øvelser ved kai, kan en gjerne forenkle situasjonen ved å ikke bruke fanglinen. Dette er en forenkling av en komplisert operasjon, som kan få katastrofale følger. Ved å forenkle situasjoner vil en opparbeide seg feil kompetanse. Dersom en setter ut MOB-båten i fart uten bruk av fanglinen, vil det være stor fare for kantring. Det tredje prinsippet handler om situasjonsbevissthet. Situasjonsbevissthet er grunnleggende for å utføre de to første prinsippene. God situasjonsbevissthet vil føre til at en forstår hva eventuelle feil eller avvik kan føre til. Slik informasjon kan skape en forståelse av faremomenter ved MOB-båten og utfordringer ved mobiliseringen, som igjen bidrar til økt kompetanse.

Punkt fire og fem bidrar ifølge Weick m. fl. (1999) til det å kunne ha et våkent øye over situasjonen. En høypålitelig organisasjon skal ikke la seg vippe av pinnen dersom en uønsket hendelse oppstår. Man må da ta grep over situasjonen ved hjelp av improvisasjon og benytte kunnskap fra tidligere hendelser for å unngå feil og avvik. Weick m. fl. (1999) poengterer at det er viktig å benytte den personen med ekspertisen som oppgaven baseres på. På denne måten kan sannsynligheten for feil og avvik reduseres. Når oppgavefordelingen da forekommer, bør den personen med mest ekspertise overta oppgaven, fremfor den med korrekt rang. Det er allikevel lurt å trene på andre nøkkelpersons oppgaver, slik at andre kan overta denne rollen dersom nøkkelpersonen faller bort.

5. Metode

Dette kapitlet beskriver hvilken metode vi har valgt for å belyse problemstillingen:

«Hvordan opprettholdes kompetansen om bord på fraktesfartøy langs kysten for å utføre en sikker og effektiv mobilisering av MOB-båten?».

Metode er måten vi samler inn data som kan belyse eller gi svar på problemstillingen. Det viktigste ved metoden er at den sørger for å gi oss data som er valide og reliable. Dette vil si at den er relevant og pålitelig. Det er først når vi oppnår dette at vi får en god forklaring på hvordan kompetansen opprettholdes.

Kvalitativ metode

Innen samfunnsfagene kan man enten bruke kvalitative eller kvantitative metoder.

I grove trekk kan man si at kvantitative metoder anvendes når man har en problemstilling som handler om hvor stort eller utbredt et fenomen er, hvor hyppig det forekommer, eller hvordan det fordeler seg i en befolkning. Slike problemstillinger forutsetter at forskeren har gode kunnskaper om hva som kjennetegner fenomenet eller temaet som skal undersøkes.

De kvalitative metodene anvendes når man har en problemstilling som handler om hvordan personer tolker eller opplever en situasjon eller et fenomen. De anvendes også når man har en problemstilling som det finnes lite eller ingen tidligere kunnskap om og man må foreta en utforskning av et fenomen som er nokså ukjent. I følge Jacobsen (2005) vil det å observere eller intervju informantene være gode fremgangsmåter i slike situasjoner.

I vårt tilfelle vil vi finne ut hvordan mannskapet på fraktesfartøyer opprettholder kompetansen i mobilisering av MOB-båten. Dette har vi funnet lite eksisterende litteratur og relevant informasjon om, og må oppdage hvordan dette går for seg. Vi må altså utvikle ny kunnskap om fenomenet, og det er således mest hensiktsmessig å bruke kvalitative metoder. I følge Jacobsen (2005) er intervjuer og observasjoner bedre egnet enn spørreskjemaer i dette tilfellet. Derfor vil den kvalitative metoden være en god metode for å skaffe den dataen vi er interessert i. Ved å bruke denne metoden kan vi ikke generalisere funnene våre, men kvalitativ metode er ikke ment å kunne framskaffe generaliserbare data på samme måte som kvantitative metoder. På grunn av at vi intervjuer en liten gruppe respondenter vil funnene

våre være representative for vårt utvalg, og ikke for hele populasjonen (Jacobsen, 2005). Generaliserbare data kan senere hentes inn ved å lage spørreskjemaundersøkelser av de kvalitative kunnskapene som vår type undersøkelse skaffer til veie.

Datainnsamling

For å samle inn kvalitative data valgte vi å oppsøke en opplæringsinstitusjon som gjennomfører kursing av sjøfolk i bruk av redningsfarkoster, som blant annet MOB-båt. Hensikten med å besøke opplæringsinstitusjonen var å skape et godt faglig grunnlag før intervjuer med mannskap ble iverksatt. Intervjuet av informanten fra opplæringsinstitusjonen gav oss en god innføring om hvordan de mener kompetansen bør opprettholdes. Dette ga oss en bedre forståelse i sikker bruk av MOB-båten, regelverket, samt hvilke elementer de mente var kritiske under mobiliseringen. Som tidligere nevnt, har forfatterne erfaring fra blant annet kystvakten og fraktefarten. Den kunnskapen var usystematisk innsamlet, men likevel svært relevant fordi den viser to svært ulike systemer for å vedlikeholde kompetansen i mobilisering av MOB-båten.

For å sikre pålitelig og relevant informasjon bør det ligge til grunne et utvalg som vi tror har kunnskaper om temaet. Derfor ble det valgt å intervjuere offiserer med overordnet ansvar om bord og andre deltakere i mobiliseringen av MOB-båten. Det var også ønskelig å få kadetters oppfatning av hvordan de blir opplært når de kommer om bord. Kadett er en opplæringsstilling, og kompetanse i mobilisering av MOB-båten tilegnes gjennom opplæring og trening. Dette mener vi er relevant for oppgaven, da det sikrer informasjon fra mannskap som har vært om bord lenge, samt informasjon på hvordan nyere besetning blir opplært. Denne spredningen er viktig da vi lettere kan se på det deltakende mannskap i mobilisering av MOB-båten som en helhet og dermed styrke påliteligheten på informasjonen som innhentes.

Det ble gjennomført totalt ni intervjuer. Det første intervjuet var med en informant fra en opplæringsinstitusjon. Av de resterende åtte intervjuene var fem av informantene offiserer om bord på fraktefartøy, og tre var kadetter. Samlingen av offiserer og kadetter er fordelt over syv ulike fartøyer. Informasjon ble samlet inn ved hjelp av individuelle dybdeintervjuer. Ifølge Jacobsen (2005) egner denne metoden seg svært godt når relativt få respondenter undersøkes og når det interessante er hva disse respondentene mener og sier. Intervjuguiden ble utformet som et semistrukturert intervju, der det ble fokusert på noen bestemte tema ut fra teoriene til

Dreyfus & Dreyfus (1986), Reason (1997) og Weick m.fl. (1999). Ifølge Jacobsen (2005) vil det være bra å benytte semistrukturerte intervju, ettersom det kvalitative intervjuet bør være åpent, men på samme tid ikke helt ustrukturert. Ved å være litt fleksible kan det bli oppdaget nye synspunkter som er relevante for problemstillingen. Dette ville muligens ikke blitt fanget opp dersom intervjuguiden hadde blitt fulgt til punkt og prikke. På de forskjellige temaene ble det derfor flere oppfølgingsspørsmål, som eventuelt kunne bli brukt for å få i gang tankeprosessen til respondenten og dermed oppdage potensiell relevant informasjon.

Alle intervjuene ble gjennomført ansikt til ansikt i ønske om å oppnå personlig kontakt og fortrolighet mellom intervjuer og informant. Ifølge Jakobsen (2005) er dette en god metode, da man har lettere for å unngå å «trække over grensen». På denne måten kan man få en bedre fornemmelse av hvor langt vi kan eller bør gå, slik at ikke informanten lukker seg eller ikke vil snakke mer om temaet. Det problematiske er derimot at det eneste vi kan være sikre på, er at vi får deres oppfatninger om hvordan kompetansen opprettholdes, og ikke nødvendigvis om hvordan den faktisk opprettholdes. Informantens versjon kan påvirkes av mange ulike forhold. Dersom informantene sier noe annet enn det som er tilfellet, for eksempel at de øver mer enn de gjør, vil det svekke påliteligheten. Informanter kan derfor «pynte» på sannheten eller gi svar som er allment akseptert for å fremstå godt i en intervjusituasjon. Dette forsterkes i stor grad når intervjuet foregår ansikt til ansikt. På en annen side kan dette gi den fordel at vi lettere får studert kroppsspråket, og om det finnes tegn på at informantene ikke uttrykker sin egentlige mening.

I slike tilfeller vil det være viktig å understreke at informanten vil være helt anonym. Ved å være helt anonym vil ikke informanten på noen måte kunne «straffes» eller stilles til ansvar for det han sier, og dermed føle seg trygg. Dermed er det lettere for informanten å gi sin ærlige mening om hvordan kompetansen faktisk er om bord. En annen måte å skape trygghet på vil være å gjennomføre intervjuet i naturlige omgivelser for informanten som hjemme eller på arbeidsplassen til vedkommende (Jacobsen, 2005).

En viktig konsekvens å være årvåken mot, er hvordan ledende spørsmål kan påvirke et intervju. Ledende spørsmål kan svekke både påliteligheten og validiteten. Dette i form av at ledende spørsmål kan søke etter positiv eller negativ bekreftelse på en påstand fra intervjueren sin side. Ved å legge frem en påstand informanten skal bekrefte, kan det påvirke informanten til å fremstille seg selv som bedre eller dårligere, og dermed påvirke påliteligheten. Under

kvalitative undersøkelser ønsker en å tvinge informanten til å tenke før de avgir svaret, slik at svaret blir utdypende (Sander, 2014). For å sikre dette ble det lagt stor vekt på at intervjuguiden hadde åpne spørsmål som var utarbeidet med hensyn til teoriene vi anser som relevante for problemstillingen.

Konfidensialitet og informert samtykke

For å sikre at alle informantene hadde relevante kunnskaper om temaet ble det utformet et informasjonsark og samtykkeskjema. Her ble det også gitt informasjon om informantenes rettigheter ved deltakelse i oppgaven. I informasjonsarket og samtykkeskjemaet ble det også garantert for at informantenes personopplysninger, skulle holdes anonyme og ikke kunne kjennes igjen i oppgaven.

Databehandling og analyse

Alle forfatterne var til stede på syv av ni intervjuer. Intervjuene ble tatt opp på en elektronisk lydopptaker. Samtidig tok en av intervjuerne detaljerte notater av det informantene sa, og hvordan kroppsspråket deres påvirket utsagnet. I etterkant av intervjuene ble det skrevet referater ved hjelp av lydopptakene, samt fra notatene som ble tatt underveis i intervjuene. Disse referatene ble kategorisert med hensyn til temaene fra intervjuguiden slik at det ble lettere å systematisere funnene. Dataene ble analysert ved å studere notatene nøye, og gradvis fange opp mønstre eller tendenser som ble ansett å være relevante for å svare på problemstillingen. Denne metoden har sterke likhetstrekk med såkalt etnografisk analysemetode. Denne metoden går ut på at en finner slike mønstre, for deretter å lete etter andre data som kan underbygge dette, eller motsi det. Referatene ga flere interessante funn som ble satt opp i tabeller. Et sammendrag av de sentrale funnene vil bli presentert i resultatkapittelet.

6. Resultater

I dette kapittelet blir det lagt frem et sammendrag av resultatene som svarer på problemstillingen:

«Hvordan opprettholdes kompetansen om bord på fraktesfartøy langs kysten for å utføre en sikker og effektiv mobilisering av MOB-båten?»

Det blir videre lagt frem sentrale og viktige funn, før informasjonen blir presentert i tabeller (Tabell 1-3) som fremhever funnene fra hver enkelt informant. Av den hensikt å sikre informantene sin anonymitet, presenteres ikke referat fra intervjuene. Resultatene fra undersøkelsen er satt sammen i tre kategorier: Trening, Sikkerhetskultur og Vurdering av egen kompetanse. Hensikten med akkurat denne inndelingen, er å systematisk presentere funn etter hva som har stor påvirkningsfaktor for hvordan kompetansen blir opprettholdt. I temaet som omhandler trening legges det vekt på å få frem kvaliteten, hyppigheten og realiteten av øvelsene. Sikkerhetskulturen kan gi en indikasjon av hvordan mannskapet tenker sikkerhet om bord på fartøyene, samt deres fokus på øvelser og faremomenter. Selvinnsikt i egen kompetanse kan bidra til å drøfte forholdende rundt hvordan overvurdering av egen kompetanse kan påvirke hvordan kompetansen i mobilisering av MOB-båten opprettholdes.

Trening

Informanten fra opplæringsinstitusjonen mener det er svært viktig at trening på å mobilisere MOB-båten foretas regelmessig, og presiserer at *«All opplæring er ferskvare. De må trene jevnlig hele tiden for at det skal være godt nok»*. Innsikten informanten hos opplæringsinstitusjonen innehar, tyder på at kompetansen til personell som kommer til kursing er svært varierende. Under kurset forsøkes det å løfte alle deltakere opp på til tilfredsstillende nivå, slik at de evner å kontrollere MOB-båten. Kurset innebærer derimot ikke praktisk opplæring i å mobilisere MOB-båten fra et fartøy i fart. Informanten mener det er svært viktig at denne opplæringen foretas om bord, ettersom at hvert fartøy har utstyr med egen karakteristika. Kadettene som har sitt arbeid om bord på fraktesfartøy mener at familiariseringen som ble gitt dem, var tilfredsstillende. På spørsmål om hvor ofte kadettene og offiseren opplever trening i bruk av MOB-båt, kommer det frem at det i hovedsak kun blir foretatt øvelser i henhold til minimumsanbefalinger og minimumskrav fra ISM-koden. Det vil si én gang i måneden, eller minst én gang hver tredje måned. Øvelsene som blir holdt er lite

realistiske, og kun én av informantene har deltatt på å mobilisere MOB-båten mens fartøyet gjorde fart gjennom vannet. Ved lite realistiske øvelser menes at de trener når fartøyet ligger til kai, og har ingen spesifikk plan for øvelsen foruten å teste at utstyret fungerer. Å ikke ha en spesifikk plan eller hensikt med MOB-båt øvelsen, gjenspeiles i offiser 5 sin uttalelse: «*Setter den ut for å se at det virker*». Informanten⁴ som har opplevd øvelser under realistiske forhold begrunner dette med en virkelig hendelse, hvor det var behov for effektiv mobilisering. Med bakgrunn i hendelsen, ble det i ettertid rettet et større fokus på å foreta nettopp realistiske øvelser.

Sikkerhetskultur

Informantene ser viktigheten av å øve, men øvelser blir ofte nedprioritert som en konsekvens av begrenset med tid. Dette understrekes av Kadett 3 som sier: «*Økonomi og penger kommer først uansett, og sikkerhet nummer to*». Øvelser blir, som nevnt, kun foretatt i henhold til minsteanbefalinger og minstekrav. Forholdet mellom økonomi og fokus på sikkerhet vises også igjen i den fysiske kvaliteten på MOB-båten som helhet. Informantene gir uttrykk for at utstyret de har om bord ikke er godt nok, og kun er tilstede for å dekke minstekravene som foreligger i LSA-koden og Forskrift om redningsredskaper på skip (2014). Informantene har ulike syn på faremomenter under mobiliseringen, hvor kun to av dem nevner viktigheten av fanglinen. Fanglinen er ifølge informanten hos opplæringsinstitusjonen det mest kritiske elementet når MOB-båten skal mobiliseres. Prosedyrene om bord og familiarisering for nytt mannskap, uttrykker informantene å være fornøyde med. Kadettene nevner at seriøsiteten under øvelsene kunne blitt tatt mer på alvor, dette virker derimot ikke å være et fremtredende problem for offiserene.

Vurdering av egen kompetanse

Informantene er nærmest samstemte i at mannskapet de utfører mobilisering av MOB-båten sammen med, innehar nok kompetanse til at det både er effektivt og sikkert. Derimot kommer det frem at flere tviler på om kompetansen ville vært tilfredsstillende i en virkelig situasjon, hvor det stod om å redde et liv. De lempet noe av skylden for den manglende selvtilliten i egen kompetanse, over på kvaliteten til utstyret. På spørsmål om hva de ville anslått at tidsbruken under en virkelighetstro mobilisering ville blitt, er antagelsene varierende.

⁴ Kadett 3

Tidsrommet som anslås varierer fra 3-4 minutt, til rundt 15 minutter. Det foreligger også stor variasjon mellom antagelsene til to offiserer om bord på samme fartøy, hvor variasjonen som fremkommer er på hele 10 minutter.

Fremstilling av resultater i tabellform

Tabell 1: Trening

	Fokus på øvelser	Fokus på realistiske øvelser	Oppgavefordeling
Oppføringsinstitusjon	Understreker viktigheten å øve jevnlig.	Ingen informasjon.	Ingen informasjon.
Offiser 1	Følger ISM-kodens krav, som krever øvelse hver 3. måned.	Har ikke tid til øvelse under seilas. Øver derfor kun til kai.	Alle kjenner sine roller i en MOB-situasjon og følger oppgavefordeling i henhold til en sikkerhetsplan.
Offiser 2	Forsøker å øve en gang i turen.	Settes ut ved landligge med hensikt om å teste motor.	Har ingen dedikerte oppgaver. De som er på vakt fyller inn.
Offiser 3	Forsøker å øve en gang i måneden.	Har aldri satt ut i fart. Så utsett av MOB-båten foregår ved landligge.	Har faste roller, men prøver å rullere på oppgavene under øvelser.
Offiser 4	Øver en gang i måneden.	Blir som regel gjennomført ved landligge ettersom det er mest praktisk.	Har faste roller i en MOB-situasjon.
Offiser 5	Øver en gang i måneden.	Setter ut til kai for å se at den virker.	Alle har faste roller. Men øver på å kunne overta andre sine roller dersom det blir nødvendig.
Kadett 1	Øver hver tredje måned.	Setter kun ut til kai.	Gir utrykk for at ikke alle kjenner sine roller, og mannskapet kan begynne å blande seg inn i andres oppgaver.
Kadett 2	Sjelden satt på sjøen.	Setter ut ved landligge, på verft eller ved gode værforhold.	Alle kjenner sine roller om bord.
Kadett 3	Variierer hvilket skift man seiler med.	Setter ut i fart når de har tid til det, grunnet best trening.	Alle kjenner sine roller om bord.

Tabell 2: Sikkerhetskultur

	Viktigheten av å øve	Bevissthet på faremomenter	Tillit til redskapet
Opplæringsinstitusjon	Gir uttrykk for at mannskapet må trenes ofte for å opprettholde god kompetanse.	De største faremomentene går igjen i ulykkes rapportene. Dette er ukorrekt bruk av fangline.	Ingen informasjon.
Offiser 1	Gir uttrykk for at det trenes jevnlig og det skal være godt nok.	Anser det å svinge ut- og låring av MOB-båten som det mest kritiske.	Stoler mer på kreative løsninger enn på bruk av MOB-båt dersom en situasjon ville oppstå.
Offiser 2	Tror mannskapet trenes nok til å kunne utføre oppgavene sine.	Ser ikke noen faremomenter ved mobilisering av MOB-båten.	Gir uttrykk for at mannskapet stoler på MOB-båtens utrustning og arrangement.
Offiser 3	Gir uttrykk for at det trenes jevnlig. Syns mannskapet er godt nok trent.	Ser på det å sette ut MOB-båt under fart som kritisk. Men ser ikke dette som aktuelt for dem.	Ingen informasjon.
Offiser 4	Gir uttrykk for at det trenes godt, og at mannskapet er godt trent.	Ser på det å sette ut MOB-båten under fart, og frakopling i fart.	Gir uttrykk for at utstyret ikke er til å stole på i en reell situasjon i dårlig vær.
Offiser 5	Lite fokus på trening tidligere, jobber med å bedre dette.	Ser på hele MOB-operasjonen som kritisk. Nevner viktigheten ved bruk av fanglinen.	Mannskapet stoler mer på andre kreative løsninger enn MOB-båten.
Kadett 1	Trenes, men ikke realistisk. Kommunikasjons problemer med utenlandsk mannskap.	Ser på dårlig kommunikasjon under utsett av MOB-båten som den mest kritiske faktoren	Stoler ikke på MOB-båtens utrustning og utstyr.
Kadett 2	Gir uttrykk for at det trenes, selv om øvelsene ikke er realistiske.	Ser ikke noen faremomenter ved mobilisering av MOB-båten.	Stoler ikke på MOB-båtens utrustning og utstyr.
Kadett 3	Gir uttrykk for at det trenes, men ikke alle bryr seg like mye.	Ser på låring og spesielt ukorrekt fangline som kritisk.	Stoler ikke på MOB-båtens utrustning og utstyr.

Tabell 3: Vurdering av egen kompetanse

	Anslått tidsbruk	Vurdering av egne ferdigheter
Opplæringsinstitusjon	Ingen informasjon	Ingen informasjon.
Offiser 1	Bør klare å få den på vannet innen 3-4 minutt fra alarmen går.	Mener kompetansen er tilfredsstillende.
Offiser 2	Mener det vil ta rundt 15 minutter før MOB-båten er på vannet	Mener mannskapet er godt nok trent for å utføre oppgavene.
Offiser 3	Bør klare å få den på vannet innen 10-15 minutt fra alarmen går.	Mener mannskapet er godt nok trent.
Offiser 4	Det skal ikke gå mer enn 3 minutt, så bør den være på vannet.	Mener mannskapet er godt nok trent, mye grunnet at mannskapet har vært lenge om bord på samme fartøy.
Offiser 5	Usikker, men anslår ca. 5 minutt fra alarmen går til MOB-båten er på vannet.	Etter økt fokus på sikkerhetskultur om bord er det nå mye bedre enn tidligere.
Kadett 1	Anslår et tidsbruk på 10 minutt fra alarmen går til MOB-båten er på vannet. (Endrer til 5 minutt etter hvert).	Gir uttrykk for at kompetansen er grei. Men tviler på at det hadde gått bra i en reell situasjon.
Kadett 2	Anslår at det muligens hadde tatt rundt 15 minutt på å sette ut MOB-båten fra alarmen går.	Gir uttrykk for at mannskapet har god kompetanse, men tviler på at det ville endt godt i en reell situasjon.
Kadett 3	Har klart utsett på 8 minutt. Mener dette er et "glanseksempel" å strekke seg etter.	Gir uttrykk for at mannskapet er godt nok trent.

7. Diskusjon

Formålet med denne oppgaven er å undersøke hvordan kompetansen opprettholdes i mobilisering av MOB-båten, slik måte at det både er sikkert og effektivt. Vår antakelse var at dette ikke fant sted i tilstrekkelig grad om bord på fraktesfartøy, og problemstillingen vår ble dermed: «*Hvordan opprettholdes kompetansen om bord på fraktesfartøy langs kysten for å utføre en sikker og effektiv mobilisering av MOB-båten?*». For å redegjøre om kompetansen opprettholdes på en sådan måte, vil vi videre i kapitlet drøfte resultatene opp mot regelverk og teorier som er gjennomgått i de tidligere kapitlene.

Trening

Er MOB-båt kompetanse ferskvare?

«*All opplæring er ferskvare. De må trene jevnlig hele tiden for at det skal være godt nok*». Sitatet er hentet fra intervjuet med informanten fra opplæringsinstitusjonen. Definerings av hvilken kompetanse som kan ansees som ferskvare, og hvilken kunnskap som kontinuerlig må vedlikeholdes, er verdt å se nærmere på. Når man lærer seg å sykle, er dette en ferdighet som blir innlært i «muskelminnet». Sykling vil da, selv ved lengre opphold mellom hver gang det utføres, ikke gi store utfordringer. Mobilisering av MOB-båten er en mer kompleks oppgave, hvor det er ulike punkter av operasjonen som må utføres i en helt bestemt rekkefølge. Det å utføre de ulike oppgavene av mobiliseringen, kan ikke ansees å «lagre» seg på minnet på en tilsvarende måte som evnen til å sykle. Det er således grunn til å anta at mobilisering av MOB-båten er en kompetanse som kontinuerlig må vedlikeholdes og trenes på.

Hva er tilstrekkelig hyppighet på treningen?

Dreyfus & Dreyfus (1986) legger vekt på hvor viktig det er at utøveren tilegner seg relevant erfaring gjennom øvelser. I det nedre sjiktet av ekspertise vil utøveren i stor grad utelukkende basere handlinger og beslutninger på innlærte regler og prosedyrer. Kun når en har tilegnet seg relevant erfaring gjennom realistisk trening, vil utøveren kunne heve sitt nivå av ekspertise. Undersøkelsene som er gjennomført for oppgaven viser at det hovedsakelig praktiseres med hyppighet av øvelser i samsvar med anbefalingen eller kravet i ISM-koden. ISM-koden slår fast at det *bør* holdes en MOB-båt øvelse én gang i måneden, og at det *skal* holdes minst én gang hver tredje måned. Det kan være verdt å påpeke at kravene som fremkommer av ISM-koden er ment som minstekrav, og sikrer ikke direkte at mannskapet

innehar den ekspertisen som kreves for å sikkert og effektivt mobilisere en MOB-båt. Ansvar for å sikre at mannskapet som helhet innehar den ekspertisen som kreves, hviler på skuldrene til skipsføreren, slik det kommer frem av §131 i Sjøloven (1994). Dersom denne ekspertisen ikke er tilstede, vil skipet per definisjon ikke være sjødyktig. Det kan da stilles spørsmål ved om det er tilfredsstillende å øve én gang i måneden, eller hver tredje måned for å opprettholde utøverens evne til å ta hurtige og intuitive beslutninger.

Øvelser som er godt planlagte og gir et godt læringsutbytte, kan tenkes å være tilstrekkelig å holde én gang i måneden. Da kan det være viktig å tilføre dokumentert informasjon vedrørende hvordan tidligere øvelser har blitt opplevd for deltakerne, f.eks. gjennom å detaljert loggføre hendelsesforløpet under øvelsen. Dette kan bidra til at deltakende mannskap får «frisket» opp i hukommelsen rundt tidligere øvelser, og muligens kompensere i noen grad for manglende mengdetrening. Dreyfus & Dreyfus' (1986) mener det er essensielt med mengdetrening, men det kan tenkes at hvor dette ikke er gjennomførbart, bør det hvert fall prioriteres at øvelsene er gode. Videre kan det forstås slik at for å få et godt utbytte, ifølge Dreyfus & Dreyfus' (1986) er det viktig at øvelser er relevante og realistiske. Når ISM-koden fastsetter anbefalinger og krav for hyppigheten, er det nok med et forbehold om at øvelsene gjennomføres på en sådan måte. Kravet og anbefalingen fra ISM-koden er nok ikke fastsatt uten grunnlag i virkeligheten, men basert på erfaring og kunnskap fra de som utformer regelverket. Overdreven hyppighet av øvelser kan tenkes å nettopp påvirke denne seriøsiteten under øvelsene. Ved å presse inn øvelser i tide og utider, kan det tenkes at deltakende mannskap firer på kravene til seg selv, og kun fokuserer på fragmenter av operasjonen sin helhet. Det kan sees i sammenheng med at to av offiserene sier at de kombinerer MOB-øvelse med en fisketur⁵. Nå skyldes nok ikke dette tilfelle overdreven hyppighet av øvelser, men kan vise en allerede overfladisk holdning til øvelsene.

Skipsføreren har også et ansvar for å medvirke til å etablere et sikkerhetsstyringssystem som legger til rette for øvelser⁶. Dermed blir hyppigheten av øvelser en vurderingssak som må tas av skipsføreren. Under flere av intervjuene legger offiserene vekt på at fraktefartøy ikke trenger å besitte meget høy kompetanse innen redningsaksjoner på sjøen, da det ikke inngår i deres daglige drift. Noe informanten fra opplæringsinstitusjonen presiserer: «*Det er ikke alle*

⁵ Offiser 2 og 3

⁶ Regel 5 i Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger (2014)

som har tenkt igjennom at det kan dette en mann på sjøen». Dersom de ser det som utenkelig at en person kan falle over bord, kan en glemme de fatale konsekvensene dette kan føre til. Da kan det tenkes at en heller ikke ser verdien og nytten av å trene på MOB-situasjoner. Dette gjenspeiles i at de kun gjennomfører øvelser med den hyppigheten som anbefales eller kreves. Argumentering for manglende trening i mobilisering av MOB-båten, fordi det ikke er en operasjon det ofte er behov for, kan man forstå ved å anvende Reason (1997) sitt poeng om forholdet mellom produksjon og sikkerhet. Hvor fokuset på sikkerhet over tid vil avta, til fordel for produksjon, med mindre det oppstår en uønsket hendelse eller ulykke.

James Reasons (1997) beskriver hvordan øvelser kan bli benyttet som en effektiv myk barriere som et ledd i «Swiss Cheese»-modellen. Ved å nedprioritere hyppigheten av øvelser i mobilisering av MOB-båten, kan det lede til at denne som barriere blir svakere. Ettersom MOB-båten er en siste barriere for redde personer som er falt på sjøen, er det kritisk at en slik nedbryting av dens funksjon som barriere oppdages før ulykken finner sted. Det var kun Kadett 3 som hadde vært involvert i en reell situasjon hvor MOB-båten måtte mobiliseres hurtig. I ettertid ble det rettet et større fokus på å holde øvelser om bord på fartøyet hvor kadetten hadde sitt arbeid. Det kan i denne sammenheng tenkes at hyppigheten av øvelser ikke er tilfredsstillt ved å kun følge kravene som fremkommer av ISM-koden.

Realistiske øvelser – nødvendige eller for farlige?

Gjennom intervjuene kommer det klart frem at syv av åtte informanter⁷, utelukkende foretar øvelser når skipet *ikke* gjør fart gjennom vannet. Regel 19, punkt 3 i Forskrift om redningsredskaper på skip (2014), lyder blant annet: «*Øvelser skal, så langt det er praktisk mulig, gjennomføres som om det var en virkelig nødsituasjon*». Det nevnes i samme regel, at dersom det skal utføres mobilisering av MOB-båten under fart, skal dette skje i skjermet farvann under oppsyn av en med god erfaring i operasjonen, grunnet farene som er forbundet med dette. Derav blir det opp til skipsfører, som øverste ansvarlige på skipet, å vurdere om læringsutbytte overviner risikoen som er forbundet med å mobilisere i fart.

Offiser 4 påstår at mobilisering av redningsfarkoster har krevd flere liv, enn hva det har bidratt til å redde. Dette er ikke en bekreftet påstand, men kan tyde på at offiseren og

⁷ Kadett 3 er den eneste som gir uttrykk å ha gjennomført mobilisering av MOB-båten i fart.

mannskapet ser på mobilisering av MOB-båten som svært risikofylt. Når det ligger slike forhåndsantagelser til grunne, kan det tenkes at det bidrar til at mannskapet vegrer seg mot å foreta realistiske øvelser som gir et godt læringsutbytte. Et slikt læringsutbytte fra realistiske og relevante øvelser, er ifølge Dreyfus & Dreyfus (1986) en betingelse for å øke ekspertisen. Behovet for å kunne evne å ta de hurtige og intuitive beslutningene som kreves for mobilisering under fart, er ikke tilstede når operasjonen foregår fra et fartøy som ikke gjør fart gjennom vannet. Operasjonen blir forenklet fra å være en kompleks operasjon hvor det kreves ulike elementer for at operasjonen skal være sikker, til å kun involvere å låre en båt på vannet.

Oppsyn av operatør med god erfaring – finnes denne operatøren?

Regelverket⁸ krever at operasjoner hvor MOB-båten skal mobiliseres under fart, skal foregå under oppsyn av en med «god» erfaring i slike operasjoner. Det kommer frem at selv ikke skipsførere om bord på fraktestartøyene som har deltatt i undersøkelsen, innehar videre mye erfaring innen slike operasjoner. Derav blir det vanskelig å se for seg hvordan en kan videreføre slik «god» erfaring, når den ikke ligger til grunne hos øverste ansvarlige om bord på fartøyet.

Viktigheten av å videreføre «god» erfaring innad i mannskapet kan også sees i sammenheng av hvordan det prioriteres å øve på ulike oppgaver av mobiliseringen. Funne viser at det stort sett opereres med faste roller under mobilisering av MOB-båten. Dette bidrar til at hver enkelt har mulighet til å oppnå god kompetanse i én bestemt oppgave, innenfor en komplisert operasjon. Noen informanter påpeker derimot at de anser det som viktig å rullere på oppgavene, slik at samtlige involverte har forståelse for operasjonen som helhet. Det kommer også frem at det opereres med tilfeldig fordeling av roller blant det vakthavende mannskapet. Ulempen med fast rollefordeling, er at dersom en nøkkelperson faller bort, er det ingen andre som innehar utdypende kompetanse på dette feltet. Varierende rollefordeling under øvelser, bidrar til å kunne opprettholde driften ved utforutsette reelle hendelser, som kjennetegner en høypålitelig organisasjon. Varierende oppgavefordeling under øvelser, kan også relateres til Reason' SCM (1997). Dersom hver enkelt oppgave innehar en sikkerhetsfunksjon under mobilisering, vil den unike kompetansen som kreves for å utføre oppgaven, kunne anees som en myk barriere. Ved å rullere oppgavene blant mannskapet, skapes det redundans av

⁸ Regel 19 i Forskrift om redningsredskaper på skip (2014)

kompetansen. Redundansen vil da bidra til å forsterke barrieren, og en vil sikre seg bedre mot at fatale feil får gjennomslag og blir en utløsende faktor til at en ulykke finner sted. En ulempe med rulling av oppgavene er at man ikke får det læringsutbyttet som ønskes, da øvelsene tilsynelatende ikke foregår ofte nok. I ytterste konsekvens kan det medføre at muligheten for «spisskompetansen», som det strebes etter å inneha og kan være avgjørende å besitte i en nødssituasjon, forsvinner.

For at MOB-båten skal fungere som en robust barriere er det viktig at utstyret er av god kvalitet og til å stole på. Funnene våre viser at flere av informantene har liten tillit til MOB-båten som sikkerhetsutstyr. Lite tillit kan være en faktor som fører til at øvelser blir nedprioritert. Kadett 3 sier: *«Det er jo ikke til å stole på. Jeg forstår ikke hvorfor det er lovlig»*. Dette underbygges i stor grad av det Kadett 1 sier: *«Hva er logikken i en oppblåsbar MOB-båt?»*. I Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk (2012, § 7, punkt b) lyder det: *«Sjøfolk skal ha opplæring eller instruksjon som gjøre dem i stand til å vite hva man skal gjøre dersom det begynner å brenne eller brannalarmen eller evakueringsalarmen går, eller en person faller over bord»*. Dersom tilfellet er at utstyret hindrer at øvelser gjennomføres, kan det tenkes at kadetter som eventuelt avanserer til styrmann eller kaptein, ikke innehar den nødvendige kompetansen for å opprettholde en sikker og effektiv mobilisering av MOB-båten.

Sikkerhetskultur

Som påpekt tidligere i oppgaven gjennomføres det øvelser i hovedsak for å overholde minimumskravet fra myndighetene, og ikke på grunn av at MOB-båten er en viktig sikkerhetsfunksjon. Dette kan være et tegn på et passivt forhold til sikkerhet og viktigheten av å opprettholde potensielt livsviktig kompetanse. Kadett 3 sier: *«Økonomi og penger kommer først uansett, og sikkerhet nummer to. De sier sikkerhet skal være nummer en, men i praksis så blir det nummer to»*. Utsagnet tyder på at produksjon kan gå på bekostning av sikkerheten. Ifølge Reason (1997) vil organisasjonen dras mot økt produktivitet på bekostning av sikkerheten, frem til organisasjonen blir utsatt for en uønsket hendelse eller ulykke. Slike uønskede hendelser eller ulykker oppstår sjelden, og en MOB-situasjon kan derfor virke utenkelig for de som aldri har opplevd det. Informanten som hadde opplevd en reel MOB-situasjon, opplevde i etterkant av hendelsen et økt fokus på mobilisering og sikkerheten rundt MOB-båten. Eksempelet gjenspeiler godt hvordan teorien rundt «The Unrocked Boat» av

Reason (1997) forekommer. Holdningen til MOB-båten som sikkerhetsverktøy blir svekket over tid, til fordel for tidspresset fraktesfarten opplever. Sett sammen med den lave frekvensen av ulykker hvor mannskap faller i sjøen, kan det tenkes at dette er gjennomgående blant fraktesfartøy.

Passiv holdning til trening i mobilisering av MOB-båten tenkes å påvirke mannskapets årvåkenhet og oppmerksomhet av å registrere elementer for forbedring når det først forekommer øvelser. Funnene viser at det kun øves etter minstebefalingen eller minstekravet i ISM-koden, det kan dermed ansees som svært viktig å finne forbedringspotensial fra hver enkelt øvelse. Dette understrekes i Weick m. fl. (1999) sin teori om høypålitelige organisasjoner, hvor en robust og sikker organisasjon vil ha et stort fokus på å forutse og håndtere uønskede hendelser. Når flere av informantene under intervjuene ikke klarer å definere enkelte deler av mobiliseringen som kritisk, kan det tyde på at det er manglende fokus og årvåkenhet over risikofylte elementer.

Informantene viser forståelse for viktigheten av trening, og hvorfor dette er nødvendig for å opprettholde kompetansen. I denne sammenheng gir spesielt kadettene uttrykk for at seriøsiteten under øvelsene kunne vært større. Kadett 3 fremhever mangelen på seriøsiteten i sitt utsagn: *«noen bryr seg rett og slett ikke i den bransjen vi er i»*. Flere av offiserene gir uttrykk for at mobiliseringen ikke blir foretatt med den hensikt å øve. Dette kan blant annet tydeliggjøres med hva offiser 3 sier: *«Så hiver vi den gjerne ut av og til hvis vi skal ut å fiske litt, hvis vi har tid»*. Den manglende seriøsiteten kan sees i sammenheng med fartstid, og hvordan nyere utdanning og opplæring er lagt opp. Offiserene innehar mer fartstid, som igjen kan innebære mange øvelser i mobilisering av MOB-båten. Over tid kan det tenkes at seriøsiteten de ser som nødvendig for å få læringsutbytte, har avtatt. Kadettene som på sin side nylig har gjennomgått utdanning og kursing, hvor fokuset på sikkerhet har eskalert i nyere år, kan føle et større behov for mer seriøsitet. Hvordan offiserene forholder seg til sikkerhet og prioritering av øvelser om bord kan derfor påvirke kadettens fokus på sikkerhet. På denne måten kan det være viktig at de offiserene som innehar mer erfaring, fortsatt kan opprettholde et stort fokus på seriøsitet, som igjen bidrar til å styrke sikkerhetskulturen om bord.

Vurdering av egen kompetanse

Samtlige av informantene gir uttrykk for at de selv og mannskapet de arbeider med, innehar god kompetanse i mobilisering av MOB-båten. Sett i sammenheng med hyppigheten og realismen i øvelsene, kan det tenkes at dette ikke er korrekt. I 1999 foretok forskerne Dunning & Kruger en studie med den hensikt å avdekke hvordan personer vurderte sin egen kompetanse. Resultatet fra dette studiet viste at alle deltakerne vurderte sin egen kompetanse som over gjennomsnittet. Det kom også frem at personene som overvurderte sin egen kompetanse mest, var personene med lavest kompetanse. Effekten valgte de å kalle Dunning-Kruger-effekten. Det kan tenkes at dette også er gjeldende for hvordan mannskapet om bord på fraktesfartøy anslår sin kompetanse i mobilisering av MOB-båten. Funnene våre viser blant annet et stort sprik i informantenes anslåtte tidsbruk i mobilisering. Variasjonen er fra 3-4 minutter, til så mye som 15 minutter. Selv hos informanter som har sitt arbeid om bord på samme fartøy, var variasjonen på rundt 10 minutter. Dette kan tyde på overdreven tro på egne ferdigheter hos enkelte av informantene. Dunning-Kruger-effekten kan også ses i lyset av hvor sjelden det foretas øvelser. Evnen til å vurdere hvordan egen kompetanse tilfredsstiller behovet i en virkelig situasjon, blir også svekket i lyset av hvor lite realistisk øvelsene foretas. Det kan dermed tenkes at mannskapet sterkt overvurderer egen kompetanse, og egentlig er i total mangel av grunnlag for å kunne foreta slike vurderinger.

8. Konklusjon

Formålet med denne oppgaven har vært å undersøke hvordan kompetansen i mobilisering av MOB-båten blir opprettholdt, slik at den er både sikker og effektiv. Vår antagelse var at dette ikke fant sted i tilstrekkelig grad om bord på fraktesfartøy langs kysten. Blant utvalget av informanter som denne oppgaven representerer, kan det legges frem at vår antagelse kan sees å stemme. Hovedårsaken til manglende kompetanse i mobilisering av MOB-båten kommer frem gjennom mangel på realistiske øvelser.

«Hvordan opprettholdes kompetansen om bord på fraktesfartøy langs kysten for å utføre en sikker og effektiv mobilisering av MOB-båten?»

Problemstillingen kan besvares med følgende funn fra oppgavens utvalg:

1. Mener opprettholdelse av kompetanse i mobilisering av MOB-båten er viktig, men ser ikke behovet for å besitte denne kompetansen.
2. ISM-kodens minste anbefaling medfører lav hyppighet av øvelser.
3. Øvelsene er lite realistiske, sett opp mot hvordan en mobilisering ville forekommet under en virkelig hendelse.
4. Seriøsiteten mot øvelser og tidspresset fraktesfarten opplever, påvirker sikkerhetskulturen.
5. Lav tillit til MOB-båten og utstyret.
6. Store sprik i anslått tidsbruk i mobilisering av MOB-båten.

Med de overnevnte funn kan vi trekke en konklusjon om at mobiliseringen av MOB-båten på fraktesfartøy langs kysten ikke vil være verken sikker eller effektiv i en virkelig situasjon.

Denne studien gir ikke grunnlag for å fastslå at våre konklusjoner kan generaliseres for hele fraktesfarten langs kysten, men det var så utbredt og gjengitt med en så stor grad av selvfølgelighet, at vi antar at sannsynligheten for at det gjelder er stor.

9. Referanseliste

- Dreyfus, H. L. & Dreyfus, S. E. (1986). *Mind Over Machine*. Oxford: Basil Blackwell Ltd.
- Endsley, M.R., & Jones, D.G. (2012). *Designing for Situation Awareness*. London: Taylor & Francis.
- Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk (2012). Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-12-22-1523>
- Forskrift om redningsredskaper på skip (2014). Forskrift om redningsredskaper på skip. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-07-01-1019>
- Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger (2016). Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-09-05-1191>
- Jacobsen, D. I. (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelser? – Innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. Kristiansand: Høyskoleforlaget
- Jones, D. J. (2011). *Marine Survival*. Livingston: Witherby Seamanship International Ltd.
- Kruger, J. & Dunning, D. (1999). *Unskilled and Unaware of It: How Difficulties in Recognizing One's Own Incompetence Lead to Inflated Self-Assessments*. Hentet fra: http://psych.colorado.edu/~vanboven/teaching/p7536_heurbias/p7536_readings/kruger_dunning.pdf
- Reason, J. (1997). *Managing the Risks of Organizational Accidents*. Aldershot: Ashgate Publishing Ltd.
- Sander, K. (2014). *Åpne spørsmål*. Hentet fra <https://estudie.no/aapne-sporsmaal/>

Sjøfartsdirektoratet. (2012). *Anerkjente klasseselskap*. Hentet fra

<https://www.sjofartsdir.no/sjofart/fartoy/tilsyn/anerkjente-klasseselskap/>

Sjøloven (1994). Lov om sjøfarten. Hentet fra

<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1994-06-24-39>

Skipssikkerhetsloven (2007). Lov om skipssikkerhet. Hentet fra

<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2007-02-16-9>

Statens havarikommisjon for transport. (2010). *Rapport om sjøulykke vedrørende fall over bord fra lasteskipet Nysand LJIE ved avgang fra kai på Forus 24. oktober 2008 (2010/09)*. Hentet fra: <https://www.aibn.no/Sjofart/Rapporter/2010-09>

Thorrud, K. (2010). *HRO i CHC Norway AS – realitet eller ønskedrøm?*

(Mastergradsoppgave, Universitetet i Stavanger). Hentet fra

<https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/184526/Thorrud,%20Kristine.pdf?sequence=1>

Weick, K. E, Sutcliffe, K. M. & Obstfeld, D. (1999). Organizing for High Reliability: Processes of Collective Mindfulness. Research in *Organizational Behaviour*. ss. 81-123.

Vedlegg 1: Informasjonsskjema

Vi er fire studenter fra Nautikkutdannelsen ved Høgskulen på Vestlandet (avd. Haugesund) som arbeider med en bacheloroppgave. Formålet med denne oppgaven er å undersøke kompetansen i mobilisering av MOB-båt. For å få et håndterbart omfang har vi valgt å se på fraktefartøyer langs kysten, og derfor utformet problemstillingen:

«Hvordan opprettholdes kompetansen om bord på fraktefartøy langs kysten for å utføre en sikker og effektiv mobilisering av MOB-båt?».

Vi ønsker å intervjuere mannskap som er satt som fører av MOB-båten og én eller to offiserer som er ansvarlige for MOB-båt operasjoner. I tillegg ville det være en fordel for oss om vi kunne intervjuere den personen på land som står ansvarlig for kvalitetssikring. Intervjuet vil ta ca. en time og vi vil helst gjennomføre det ansikt til ansikt. Det kan gjennomføres på din arbeidsplass, eller et annet sted som passer for deg.

Det er viktig for oss at du er komfortabel med intervjuet, og at du er klar over at:

- Deltagelse i prosjektet og i intervjuet er frivillig.
- Fordi deltagelse er frivillig kan du trekke deg på et hvilket som helst tidspunkt. Du kan da be om at dataene om deg blir slettet.
- Du kan trekke deg uten å gi noen forklaring.
 - o Hvis du trekker deg vil dette aldri bli brukt mot deg på noen vis.
- Intervjuet vil bli tatt opp på bånd.
- Alt du sier vil bli behandlet konfidensielt. Det vil bli oppbevart og behandlet slik at ingen vil kunne finne eller oppdage personopplysninger om deg.

Vi håper dere ønsker å hjelpe oss, og hadde satt veldig stor pris på det!

Vennligst send svaret til en av e-postadressene nedenfor eller ring til tlf: 98046940

Med vennlig hilsen:

Anders Sævareid (Anders19904@hotmail.com), Anders Hodder (hodder93@hotmail.com), Ole Frøyland (olefroyland@hotmail.com), og Espen Vik (espen.vik@hotmail.com).

Hvis du ønsker mer informasjon om prosjektet kan du kontakte oss per telefon eller e-post. Du kan også kontakte vår veileder Bjarne Vandeskog på e-post: bv@hvl.no

Vedlegg 3: Intervjuguide for offiserer og kadetter

Hvordan opprettholdes kompetansen?

- Hva er din rolle ved en mann-over-bord situasjon?
- Kan du ta oss gjennom hvordan dere foretar mobiliseringen av MOB-båten?
- Hvilke erfaringer har du når det gjelder MOB-operasjoner?
 - Har du opplevd noen reelle MOB-situasjoner?
- Hvor mange av mannskapet innehar kompetanse- eller ferdighetsbevis for MOB-båt?
- Hvordan foretas familiarisering, opplæring og øvelser for mobilisering av MOB-båt utstyret ved nytt mannskap?
 - Familiarisering: Teoretisk, video eller fysisk gjennomgang.
 - Opplæring: Forklaring av prosedyrer, eller faktisk gjennomgang.
 - Øvelser: Realistiske, skjermet, ved landligge osv.
- Hvor ofte blir det holdt MOB-båt øvelser?
 - Påvirker tidspresset mulighetene for å holde øvelser?
 - Føler du deg trygg på at dette er tilstrekkelig dersom en person falt i sjøen?
- Har du inntrykk av at mannskapet trenes nok i MOB-mobilisering at de oppnår det nivået hvor de kan handle raskt og riktig i de situasjoner som kan oppstå?
 - De har mulighet til å kjenne seg igjen i situasjoner og handle som opplært
 - De handler raskt etter analyse og instinkt
 - De er på et nivå hvor de lynkjapt kan handle på instinkt og foreta den beste beslutningen, strategien eller handlingen.
- Har mannskapet involvert i MOB-båt mobiliseringen faste oppgaver?
- Evner mannskap som er involvert i MOB-mobiliseringen å overta enhver rolle som er viktig for MOB-båt mobiliseringen? Trenes dette på?
- Foretas det briefinger etter endt øvelse?
 - Hvor detaljert er brifen?
- Hvor ofte kontrolleres tilstanden til MOB-båten og utstyret?

Hvordan sørger dere for at mobiliseringen er sikker?

- Er mannskapet om bord tilstrekkelig kjent med prosedyrene som omhandler klargjøring og utsettelse av MOB-båten, og mener du prosedyrene som er utformet er gode nok?
- Mener du mannskapets kompetanse er tilstrekkelig for å utføre en sikker MOB-båt mobilisering?
- Har dere en person om bord som er ansvarlig for sikkerheten under øvelser?
verneombud/safety
- Utfører dere utsetting av MOB-båten under fart, eller ser dere på det som såpass usikkert at det ikke er hensiktsmessig?
- Hva ser du på som kritiske elementer under utsettingen?
 - Hvilke tanker har du om viktigheten av fangline?
- Hvilken bekledning benytter mannskapet om bord MOB-båten?
 - Befinner påkledningen seg på angitt plass?

Hvordan sørger dere for at mobiliseringen er effektiv?

- Hvor lang tid bruker dere fra alarmen går til båten er på vannet?
 - Er dere klar over kravene som stilles?
- Føler du prosedyrene kan påvirke effektiviteten på en negativ måte?
- Hva gjør første mann som oppdager en mann over bord?
- Vet alle hva de skal gjøre når alarmen går? Kan du ta oss igjennom din spesifikke rolle?