



HØGSKOLEN STORD/HAUGESUND

Tryggleik i anbodsbasert hurtigbåttrafikk



BachelorOppgave utført ved
Høgskolen Stord/Haugesund – Studie for nautikkfag

Av: Lars Johan Storækre

Kand.nr.

14

Haugesund

Våren 2009

Forord

Denne oppgåva er skriven som ei Bachelor-oppgåve ved nautikkstudiet ved Høgskolen Stord/Haugesund.

Temaet er valt ut frå ei interesse eg har for det som skjer innan ferje- og hurtigbåttrafikken i Norge. Eg er oppvaksen ved Hardangerfjorden og har såleis hatt denne rutetrafikken nært innpå meg gjennom heile oppveksten.

Eg har funne det interessant å setja meg meir inn i tilhøva omkring bruk av anbod i den offentlege rutetrafikken med hurtigbåt med eit spesielt fokus på tryggleik.

Det har vore interessant å jobba med stoffet gjennom dette semesteret, og eg har fått kunnskap både om regelverk og praktiske tilhøve på området.

Eg vil gjerne takka veiledaren min ved Høgskolen Stord/Haugesund, Svein Abrahamsen, for gode råd om gjennomføring av undersøkinga som ligg til grunn for denne oppgåva og råd om oppgåveskrivinga elles.

Samferdselsavdelingane i dei fem fylkeskommunane Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Nordland har vore velvillige med å senda meg den informasjon som var nødvendig for å gjennomføra undersøkinga. Takk også til dei.

Løfallstrand, den 23.4.2009

Lars Johan Storækre

Framsdebilete:

Hurtigbåten m/s "Teisten", fotografert nord for Vatlestraumen, desember 2007

Innholdsoversikt

<i>Forord</i>	<i>iii</i>
<i>Samandrag</i>	<i>vi</i>
1. Innleiing	7
Generelt om skadeomfang i hurtigbåtnæringa.....	7
Problemstilling.....	9
2. Metode	11
Val av metode med henvisning til teori.....	11
Drøfting av val av metode.....	14
3. Teoretisk grunnlag	17
Definisjon av tryggleik.....	17
Norsk regelverk	18
SOLAS	19
ISM-koden	19
Oppsummering:	21
Kontrollpunkt ved drøfting av tryggleik på hurtigbåt	22
4. Datagrunnlaget	25
Innsamling	25
Oversikt over datagrunnlaget	25
1. Nordland fylkeskommune)	25
2. Rogaland fylkeskommune).....	26
3. Hordaland fylkeskommune).....	26
4. Møre og Romsdal fylkeskommune).....	27
5. Sogn og Fjordane fylkeskommune).....	27
Gjennomgang av dokument i forhold til kontrollpunkt	28
Vilkår med klar referanse til kontrollpunkt frå ISM-koden og SOLAS.....	29
Generelle vilkår som kan knytast til tryggleik.....	32
Oppsummering og drøfting av nokre av funna i undersøkinga	34
5. Konklusjonar	37
6. Dokumentoversikt, alfabetisk	39
7. Referanseliste, nummerert	41

Samandrag

Problemstillinga i denne oppgåva har vore å undersøkje om det er haldepunkt for å tru at bruk av konkurranseutsetjing av passasjerruter med hurtigbåt på nokon måte kan gå ut over krava til tryggleik for passasjerar og mannskap

Forfattaren har nytta dokumentanalyse i undersøkinga av datagrunnlaget, som var offentlege fylkeskommunale anbodsdokument.

Teorien rundt omgrepet tryggleik er beskrive først på generelt grunnlag og deretter ved å beskriva regelverket som gjeld for hurtiggående fartøy i passasjertrafikk.

Anbodsdokument frå fem fylkeskommunar vart analyserte ut frå på førehand definerte kontrollpunkt, basert på den teoretiske tilnærminga.

Forfattaren konkluderer med at konkurranseutsetjing av hurtigbåttjenester i seg sjølv neppe kan seiast å ha nokon innverknad på korleis tryggleikssyn blir ivaretekne. Men det blir påvist eit behov for at det offentlege lagar gjennomgåande systematikk for anbodsprosessar, slik at ein sikrar at alle vesentlege sider omkring tryggleik for hurtigbåttransport blir ivaretekne.

1. Innleiing

Folket langs kysten har i alle år vore opptekne av tryggleik til sjøs. Sjøfart og fjordafart har så langt ein minnest, vore ein del av kvardagen til svært mange menneske. Både dei som hadde sitt arbeid på sjøen og ikkje minst dei pårørande som sat heime, var opptekne av at båt og utstyr var i ein slik forfatning at det var trygt å ferdast.

Tryggleik kan sikkert definerast ut frå mange vinklar og ståstader, alt etter kva verksemd det gjeld. Det finst teoretiske tilnærmingar til omgrepet. Samstundes har praktikarane på sjøen sine klare tankar om kva som er nødvendige tiltak for å sikra at mennesk, båt og last kjem sikkert fram.

Persontransport med hurtiggåande båtar har utvikla seg jamnt og trutt på kysten og i fjordane gjennom dei siste 50 år. Dette gjeld både mindre skyssbåtar og etterkvart dei stadig større passasjerbåtane. Utviklinga har gått mot stadig større fart, og med det ein mogeleg større risiko for uhell. Farten tilseier gjerne også at skadeomfanget lett kan bli større dersom uhellet først skulle vera ute, særleg viss ein tenkjer på dei store passasjerbåtane.

Generelt om skadeomfang i hurtigbåtneringa

Statistisk sett er hurtigbåttransport svært sikker. Det er svært sjeldan ulukker med tap av menneskeliv eller personskade. Berre ved to tilfelle i nyare tid har det skjedd dødsulukker med store hurtigbåtar. Det var ulukkene med hurtigbåtane "Sea Cat" som grunnstøytte ved Mjømna i Gulen i 1991 og "Sleipner" som gjekk på grunn og havarte nordvest for Ryvarden fyr i Sveio i 1999. Men det har vore grunnstøytingar og kollisjonar med mindre alvorlege utfall.

Alle reiarlag har ein 0-visjon i høve til ulukker. Og reiarlagsneringa hevdar at dei i høve til dødsfall eller alvorleg personskade for denne fartøytypen i løpet av ein 50 års-periode har klart å oppfylla denne 0-visjonen. (Hurtigbåtenes Rederiforbund.)¹⁾

Utan å drøfta nokon sider rundt Sleipner-katastrofen 26.11.1999, er det ingen tvil om at dette havariet i mange ulike miljø sette fart i diskusjonen om kor vidt passasjertransport med hurtiggåande fartøy med over 30 knops fart burde underleggjast meir omfattande, og for den del strengane kontroll. Sjølvsagt var det omsynet til dei reisande – passasjerar og mennesk -

¹ Hurtigbåtenes Rederiforbund 2009, punkt 5 om sikkerhet i nærings

som var det aller viktigaste. Men omsyn til miljø har etterkvart også komme inn i diskusjonen som eit viktig element. Det er ingen tvil om at dei tradisjonelle hurtigbåtane fram til no har vore kostbare i drift ved eit stort brennstoff-forbruk, samstundes som utsleppa av miljøskadelege stoff (CO₂ og NO_X) har vore for store.

Mange av desse forholda blei også vurderte av "Sleipner-kommisjonen"²⁾ som blei oppnemnt av Justisdepartementet 1.12.1999. Kommisjonen la i desember 2000 fram si utgreiing om sjøve ulukka i form av ei offentleg utgreiing, NOU 2000:31. Her blei gjeldande regelverk for hurtigbåttrafikk grundig presentert, og kommisjonen kom med tilrådingar om framtidige tiltak for å betra mellom anna tryggleik.

Det er fylkeskommunane som har ansvar for kollektive rutetilbod både på land og sjø. Dette følgjer av den ansvarsdelinga som gjeld mellom dei sentrale styresmaktene (regjering og departement), fylkeskommunane og kommunane. Fram til dette tiåret har fylkeskommunane styrt kollektivtilboda til sjøs ved at dei har regulert kven som skal ha transportløyve med heimel i Yrkestransportlova³⁾ og Yrkestransportforskriften⁴⁾ og ved at dei har gitt offentleg støtte til "ruteproduksjonen".

No ser ein at fleire og fleire av fylkeskommunane i Norge vel å setja også hurtigbårutene ut på anbod (konkurransetsetjing). Det er venteleg fleire årsaker til dette, men det viktigaste omsynet er nok at fylkeskommunane vil ha ei enno betre regulering av og kontroll med dei tenestene dei betaler for. Det gjeld sjøve ruteproduksjonen, system for ruteopplysning og informasjon. Slik kontroll får dei med å innhenta tilbod og inngå tidsavgrensa kontraktar der iallfall det "transportmessige" blir regulert. Det er neppe tvil om at kostnadene som det offentlege skal bidra med til kollektiv rutetraffikk til sjøs, også er eit sentralt element i dei politiske føringane. Slik sett kan ein då tenkja tanken at fylkeskommunen i utgangspunktet gjerne vel det tilbodet som er rimelegast, når nødvendige omsyn til tryggleik og regularitet er tekne omsyn til.

Då er ein ved kjernen i det som denne oppgåva tar sikte på å undersøkja og drøfta. Problemstillinga er såleis i det følgjande "farvatnet":

² Rapport frå undersøkelseskommissjonen NOU 2000:31 datert 8.11.2000

³ Lov av 21.6.2002 nr 45 om Yrkestransport med motorvogn og fartøy

⁴ Forskrift nr 401 av 26.3.2003 om Yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy

1. Er det ved tildeling av anbud i hurtigbåttrafikken nokon risiko for at økonomiske omsyn tel meir enn aksepterte normer for kva som er sikker transport for passasjerar og mannskap?
2. Kan dette eventuelt skje sjølv om det blir sett krav til tilbydar at utføringa av persontransporten skal skje i samsvar med lover og forskrifter, og ikkje minst internasjonale konvensjonar om sjøfart?
3. Fører dette igjen til ein risiko for at tryggleiken for passasjerar, mannskap og fartøy ikkje er godt nok ivareteken ?
4. Eller er det slik at tryggleik for alle berørte partar er det mest sentrale ved tildeling av anboda i hurtigbåttrafikken og er klart ivareteken i alle samanhengar?

I denne oppgåva vil ein sjå nærmare på korleis omsynet til tryggleik er teke i vare i den anbodsbaserte hurtigbåtdrifta, som blir delfinansiert av fylkeskommunane. Ein vil prøva å finna meir ut om det i dei anboda som fylkeskommunane lyser ut, blir sett særskilte krav til reiarlaga når det gjeld tryggleik. Undersøkinga vil bli avgrensa til å gjelda tryggleik for

- Passasjerar, og
- Mannskap

Kan det vera at styresmaktene sine tankar bak og måtar å gjennomføra konkurranseutsetjing ikkje alltid tilfredsstillar dei krav brukarane har, først og fremst til tryggleik.

Kan det vera at det offentlege i sin iver etter å spara pengar er villig til – bevisst eller ubevisst – å gå ned på krav til tryggleik. Eller er det slik at anbodsordningar sett i system er med å sikrar tryggleiken for alle ? Blir det i det nye anbodssystemet sett *strengare* krav t.d. til materiell, mannskap, osv. Det er dette ein i denne oppgåva skal undersøka i håp om å komma fram til enkelte konklusjonar.

Problemstilling

Hurtigbåttrafikken kan på mange måtar må seiast å vera ei transportform med ein viss grad av risiko i høve til tryggleik for passasjerar og mannskap. Det er derfor interessant å sjå på om bruken av konkurranseutsetjing av hurtigbåttenester kan ha noko å sei for tryggleiken for dei som reiser med hurtigbåt. I oppgåva vil ein sjå på om det til dei som legg inn anbud, blir stilt krav som har relevans til tryggleiksomsyn. Denne oppgåva har hatt dette som utgangspunkt, og av den grunn er problemstillinga blitt som følgjer:

→ Kan bruk av konkurranseutsetjing av passasjerruter med hurtigbåt ha nokon innverknad på tryggleiken for passasjerar og mannskap ?

Ut frå dette har ein då sett litt nærare på kva krav som blir stilte for at tryggleiken skal bli ivareteken, spesielt for passasjerane, men også i nokon grad for mannskap som har sitt arbeid i denne næringa.

Det kunne også ha vore av interesse å undersøkje ulike andre forhold som i litt vidare forstand kan komma inn under omgrepet tryggleik knytt til drifta av hurtiggåande passasjerbåtar. Det kunne vera til dømes risikoen for miljøskadar, risikobildet ved kollisjonar, osb. - eller andre risikoar knytte til drifta av hurtiggåande passasjerbåtar.

I denne oppgåva har ein likevel valt, for å avgrensa og kanskje spissa undersøkinga, å fokusera på tryggleik først og fremst for passasjerar og mannskap. Ein vil derfor ikkje i nemnande grad ta med eller drøfta andre forhold knytte til tryggleik i hurtigbåttrafikken, sjølv om nokre andre aspekt blir beskrive, mellom anna i datainnsamlinga.

Det er også viktig å få fram at vi i Noreg har hurtigbåtar ikkje berre i offentleg rutetraffikk, administrert av fylkeskommunane. Større og mindre fartøy blir dagleg nytta av mange oppdragsgivarar, så som kommunar, helseføretaka, reiselivet eller av andre private verksemdar. Hurtigbåtar blir også nytta som taxibåtar, til dømes i skjergarden på Sørlandet. Det finst også eksempel på usertifisert transport. Denne transporten skjer ofte med noko mindre, men gjerne like hurtiggåande båtar. Undersøkinga vil ikkje ta for seg dei særlege tilhøva som gjeld for denne trafikken, men konsentrera seg om dei større rutegåande hurtigbåtane i ruter administrert av fylkeskommunar.

Denne oppgåva består av 5 hovudkapittel. Etter denne innleiinga i kapittel 1 følgjer eit kapittel om metoden som er nytta (kapittel 2). Deretter kjem det eit kapittel der ein tar for seg den teorien som oppgåva byggjer på (kapittel 3), før ein går gjennom datagrunnlaget (anbodsdokumenta) og drøftar desse (kapittel 4). Oppgåva endar opp med nokre konklusjonar (kapittel 5). Alfabetisk dokumentoversikt og nummerert referanseliste følgjer heilt til slutt.

2. Metode

Val av metode med henvisning til teori

Ved vurdering av relevant metode for å gjennomføra den undersøkinga som denne oppgåva tar for seg, er det bygt på teori om vitenskapleg metode slik det er beskrive i Jacobsen (2005) ⁱⁱ

Denne undersøkinga tek mål av seg til å frambringa faktiske opplysningar om korleis tryggleiksaspektet er ivareteke i dei fylka som har konkurranseutsett hurtigbåtdrift.

Grunnlaget er offentlege fylkeskommunale anbodsdokument. Undersøkinga tar ikkje mål av seg å avdekka nye eller ukjente fenomen på eit avgrensa fagfelt. Snarare vil ein beskriva nærmare førekomsten av eit spesifikt fenomen i fylkeskommunal praksis, bygt på eventuelle politiske føringar, gjennomført av den fylkeskommunale administrasjonen.

Det er derfor naturleg å bruka dokumentanalyse som metode i oppgåva. Det følgjer av offentlig forvaltningspraksis, nedfelt i Forvaltningsloven ⁵⁾ og Offentlighetsloven ⁶⁾ at det i slike saker skal føreliggja dokument som det offentlege har tilgang til.

Jacobsen (2005) definerer dokumentanalyse som studie av sekundærdata der primærdata er vanskelege eller umoglege å samla inn. (Sitat: ”Studier av dokumenter – tekster, statistikker, o. l. – utarbeidet av andre enn forskeren selv (sekundærdata).”)

Ein har ved denne undersøkinga lagt til grunn metoden *dokumentanalyse* ikkje påverkar undersøkingsresultatet, fordi undersøkinga skjer i etterkant, etter at saksdokument er lagt ut som offentlege. Innhaldet i dokumenta kan såleis ikkje bli endra på grunn av denne undersøkinga. Det er derfor liten grunn til å anta at undersøkingsresultat i denne oppgåva kan skuldast eller bli påverka av sjølve metoden.

Ved vitenskaplege undersøkingar er det alltid eit krav om at ein vurderer empirien, den må vera gyldig og relevant (valid) og den må vera påliteleg og truverdig (reliabel). Ved denne undersøkinga ligg det føre offentlege relevante data i form av saksdokument i den fylkeskommunale forvaltninga. Ein må kunna hevda at dataene som kjem fram i desse dokumenta, er gyldige, i den forstand at dei er offisielle og endelege i si form. Dei er dessutan

⁵⁾ Lov 10. febr. 1967 nr 00 om behandlingssmåten i forvaltningssaker

⁶⁾ Lov 19. mai 2006 nr 16 om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd

bygt på politiske og administrative avgjerder, som blir dokumentert etter gjeldande offentleg regelverk. Som sådanne er dei også både pålitelege og truverdige som empirisk grunnlag.

Når ein gjennomfører undersøkingar er det viktig å vurderer kva nærleik ein har til empirien, eller meir konkret; står ein så nær empirien at ein kan påverka det ein undersøker. Konkret blir gjerne spørsmålet om ein kan risikera å få forskningseffektar?

I denne undersøkinga er det ikkje grunnlag for å hevda at slik risiko ligg føre, fordi undersøkinga er basert på empiri i offentlege saksdokument, som igjen har som grunnlag politiske vedtak.

Når ein drøftar sjansane for forskningseffektar må ein også ta inn i drøftinga om det kan oppstå *etiske dilemma* mellom forskaren og samfunnet rundt. Teoretisk kan jo dette generelt skje dersom forskaren t.d. tar parti for politiske grupperingar eller favoriserer spesielle synspunkt basert på politiske oppfatningar elles. Ein kan sjeldan unngå at forskaren er styrt av eigne verdiar når han vel problemstilling. I denne oppgåva er det tvilsamt at forfattaren har eit slikt syn eller verdisett at det skulle ha innverknad på val av metode, kort og godt fordi alternativa er nokså få når det gjeld det empiriske grunnlaget.

Problemstillinga i denne oppgåva er utvikla på bakgrunn av ønsket om å finna ut noko konkret om eit heilt spesielt interesseområde; aspekt rundt tryggleik i hurtigbåttrafikken. Forfattaren er klar over risikoen for at eigne private hypotesar eller oppfatningar kan farga måten å utvikla problemstillinga. Som kjent kan anten *beskrivande* eller *forklarande* problemstillingar påverka undersøkingssopplegget, fordi kvar av desse kan krevja ulike undersøkingssopplegg. Ofte kan spørsmålet bli; kor klar er problemstillinga? Kan forskaren stundom vera nøydd til å testa ut eller for den del utvikla problemstillinga undervegs? Då talar vi gjerne om ei *eksplorerande* eller *testande* undersøking.

I denne oppgåva kunne ein ikkje vera sikker på at problemstillinga dekkja alle mulige variablar, rett og slett fordi dette er ukjent dokumentasjon for forskaren. Det vart eigentleg nødvendig å gå gjennom materialet – empirien - i ein innleiande omgang for å sjå om dokumentasjon i form og innhald var råd å samanlikna i tilstrekkeleg grad. Slik sett kunne denne undersøkinga innleiingsvis ha karakter av ei testande undersøking. Men berre innleiingsvis, fordi det viste seg etterkvart at grunnlagsmaterialet var samanliknbart empirisk på tilstrekkeleg mange punkt. Sjølv sagt kan ein hevda at dette er logisk, fordi temaet var det

same i alle dokumenta, nemleg krav til dei som skulle driva hurtigbåttjenester. Det viste seg likevel at det var ein viss skilnad i *måten* fylka tilnærma seg problemstillingane - iallfall når det gjeld formelle sider av saka. Det er å anta at ulike tidsperiodar for anboda, i den forstand at nokre av dei var sende ut for opptil fleire år attende, kan vera grunnen til at ikkje alle grunnlagsdokumenta var heilt samanfallande i form og innhald. Dette har gjort undersøkinga litt meir arbeidskrevjande.

Undersøkingsopplegg i denne oppgåva vart altså å innhenta offentlege dokument frå fem fylkeskommunar i Norge. Dokumenta har alle i ein viss tidsperiode lege på DOFFIN, den offentlege nettsida for innhenting av anbod på offentlege innkjøp m.v.. Det blei altså tale om ei *tverrsnittsundersøking*, ved å samanlikna ein konkrete variablar i alle 5 dokumenta.

Utplukket av fylkeskommunar må gjerne forklarast slik: Det er naturleg å innhenta dokument frå fylke som har valt å konkurranseutsetja drifta av hurtigbåtruter. Geografisk er det berre fylke som ligg til hav eller fjord som har hurtigbåtdrift. Dette er i seg sjølv med å avgrensar utvalet av "respondentar". Så langt ein fann ut, ved å søkja på Internett og ved å ta kontakt med fylkeskommunar, kom ein til at det iallfall var minst 5 fylke i landet som har valt å konkurranseutsetja hurtigbåttjenester i sitt område. Dei 5 fylka ein kom fram til var Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Nordland fylke.

Informasjonsinnsamlinga var lagt opp slik at ein kontakta samferdsleavdelingane i kvar av dei fem nemnde fylka og bad om å få tilsendt anbodsgrunnlag (dokumenta) som dei hadde nytta innhenting av anbod. Frå eit par fylke fekk ein i tillegg tilsendt kopi av skjematikk som anbydarane var pålagt å bruka dersom dei ville leggja inn bod.

Som nemnt tidlegare under denne hovudoverskrifta vart skilnaden i utforminga av dokumenta litt utfordrande i høve til å finna variablar, d.v.s.. vilkår/krav som *alle* fylka hadde teke med i sine anbodsgrunnlag. Ut frå ønsket om å samanlikna fylka var det likevel naturleg å velja ein slik framgangsmåte. Som det går fram av undersøkinga viste det seg å vera fullt mulig å finna ei rad vilkår/krav som alle fylka hadde sett som viktige.

Teknikken for å *systemisera* informasjon vart altså slik:

- a) lesa gjennom alle dokumenta og undersøkja om eller kontrollera at dei hadde teke inn vilkår som har med tryggleik å gjera

- b) fortløpande lista opp alle vilkåra om tryggleik m.v. i ein tabell
- c) ta ein ny gjennomgang av dokumenta frå kvar av fylka for å kontrollera kva fylke som hadde teke inn vilkåra. Dette blei altså metodisk sett *analysearbeidet*

Det er ikkje innhenta uttaler/synspunkt på problemstillinga frå nokon av fylka utover innhenting av dokumenta.

I ei oppgåve som dette er det naturleg å vurdere *kvaliteten* på dei dataene som er lagt til grunn for undersøkinga. Ein skal også vurdere om dataene er pålitelege. Dette blir teke inn som eit eige punkt seinare i oppgåva, men metodisk er det neppe nokon grunn til å tvila på at datagrunnlaget er korrekt og påliteleg nok, med dei atterhald som er nemnde om litt ulik formell tilnærming til saka.

Det er i metodesamanheng også nødvendig å føreta ein avsluttande analyse og vurdering av dei konklusjonane ein trekkjer etter undersøkinga. Dette kjem ein også i denne oppgåva inn på mot slutten av det kapitlet der undersøkinga er presentert.

Drøfting av val av metode

I denne oppgåva har ein brukt dokumentanalyse som undersøkingsmetode. Ein hadde på førehand ikkje omfattande kunnskapar, verken om dei politiske føringane, politiske eller administrative vedtak eller om kva system som blei/blir brukt når det offentlege set hurtigbåttenester ut på anbod. Slik sett blei det ein del av undersøkinga å setja seg inn i prosessar og metodar som det offentlege – i dette tilfellet fylkeskommunane – nyttar seg av. Derfor blei denne undersøkinga noko meir enn rein dokumentanalyse, den blei også ei eksplorerande undersøking fordi den (*etter definisjonen*) hadde til hensikt å undersøkje og utdjupa tilhøve som forfattaren visste lite om frå før. I noko grad var det likevel ei testande undersøking fordi ein ut frå allmenne opplysningar visste ein del om kven som er aktørar, kva som er ute på anbod, nemleg rutetenester for folk flest, kva strekningar det gjeld.

Eit sentralt spørsmål ved alle undersøkingar som dette, er det om den metoden som er valt, er egna til å gje svar på problemstillinga. Svaret er iallfall at dei offentlege anbodsdokumenta er offisielle og kjende dokument som viser kva tilhøve ein ønskjer å regulera. Om tenestene blir utført slik oppdragsgivar ønskjer, er derimot ei anna sak. Dersom dette skal undersøkjast, må

ein leggja opp til etterfølgjande undersøkingar når tenesta har vore utført ein periode. Målet for denne undersøkinga er å finna ut om og eventuelt korleis fylkeskommunane tar med krav til tryggleikstilhøve når dei lyser hurtigbåtruter ut på anbod.

Ein kan hevda at undersøkinga kunne hatt andre innfallsvinklar og andre metodar for å få fram opplysningar om tilhøva. Ein kunne til dømes ha nytta intervju for å innhenta opplysningar. Då kunne ein ha laga spørjeskjema med konkrete spørsmål som går på tryggleiksforhold. Slike spørjeskjema kunne ein ha delt ut til reisande, mannskap, reiarlag, representantar for det offentlege, eller andre. Med eit visst volum av svar kunne ein ha fått inn data som kunne gje oss informasjon om kva desse meinte om ulike sider omkring tryggleik. Det er likevel grunn til å tru at mange av svara ville vorte gitt på grunnlag av kva respondentane trudde eller meinte. Slik sett ville ikkje dette blitt ei undersøking som kunne få fram så mange objektive haldepunkt.

Andre undersøkingsformer kunne vore til dømes feltstudiar eller observasjon. Slik undersøking kunne ha vore førebudd ved at ein starta med ein teoretisk gjennomgang av relevante krav som burde stillast til tenestene og tenesteytarane. Det er grunn til å tru at ein slik metode ville verta krevjande å gjennomføra og også hefta med ein del feilkjelder fordi det ville bli vanskeleg å sikra seg objektive og samanliknbare data..

Fokusgrupper er ein type strukturert gruppeintervju der ein drøftar på førehand avtalte tema. Ved denne forma kan ein ha sjanse til å få fram meir informasjon enn om ein intervjuar deltakarar enkeltvis. Undersøkingsmetoden er gjerne mest egna til å få fram informasjon om deltakarane sine haldningar eller normer. Det er mogeleg at metoden kunne vore nytta i denne oppgåva i ein innleiande fase for å sikra seg at ein fekk fram flest mogeleg av relevante forhold omkring tryggleiksaspektet. På den måten kunne ein kanskje fått spissa den vidare undersøkinga, ved at resultatet av desse gruppeintervjua kunne danna grunnlag for nye eller fleire undersøkingar av aktuelle problemstillingar når ein ville undersøkje og drøfta tryggleik i hurtigbåttrafikk.

Forfattaren har likevel landa på at dokumentanalyse er den undersøkingsforma som gir den mest objektive empirien og som gir størst volum av data som kan samanliknast. Dette kan grunnjevast med at dataene finst i offentlege saksdokument, og undersøkinga kan etterprøvast. Derfor vart denne undersøkingsforma valt i denne oppgåva.

3. Teoretisk grunnlag

Definisjon av tryggleik

Ulike forfattar og ulike miljø har sine egne definisjonar av omgrepet tryggleik, alt etter kva område det gjeld og kva mulige risikomoment eller truslar ein kan vera utsett for innanfor det spesifikke området.

Forfattarane Hovden-Ingstad-Mostue-Rosness-Rundmo-Tinmannsvik (1992) ⁱⁱⁱ har generelt definert tryggleik slik (s. 23): ”Sikkerhet innebærer at risikoen er under kontroll innenfor akseptable nivå og så lav som praktisk mulig, men ikke nødvendigvis at all risiko skal være eliminert.”

Dei same forfattarane understrekar (s. 62) at alt arbeid omkring tryggleik startar som ei målformulering, og denne skal tena som ei norm, noko ein *ønskjer* å oppnå. Målsetjinga må derfor utformast slik at den kan målast og etterprøvast. Ei generell målsetjing er vanskeleg å styra etter, og ein må derfor bryta ei overordna målsetjing ned i meir operasjonelle krav til tryggleik, så som;

- at anlegg blir planlagt og gjennomført i samsvar med interne krav og styresmaktene sine lover og forskrifter
- at ein unngår yrkesbetinga sjukdommar
- at talet på ulukker og skadekonsekvensar blir minimaliserte
- at fråver og skifte av personell blir minimaliserte

Også for aktivitetar til sjøs - om bord i skip - finst det tilsvarande krav og/eller målformuleringar i høve til tryggleik for passasjerar og mannskap.

Desse er anten nasjonale særkrav, nedfelte i eit regelverk , så som norsk lov, forskrifter med heimel i lov, men ikkje minst gitt i form av internasjonale konvensjonar, standardar, reglar og kodeverk. Alle desse reglane er med og dannar grunnlaget for eller er retningsgivande for den norske kontrollen med m.a. tryggleiken til sjøs.

Norsk regelverk

Det mest sentrale norske regelverket om hurtigbåtar finn vi i

1. ”Hurtigbåtforskriften”, som er gitt med heimel i Sjødyktighetsloven ⁷⁾. Denne forskrifta gjeld for alle hurtiggåande fartøy som kan føra meir enn tolv passasjerar og som går i utanriksfart. I tillegg gjeld forskrifta for fartøy som har ei lengde på minimum 24 meter og kan oppnå minst 25 knops fart.
2. Mange av dagens mindre hurtigbåtar er bygde i samsvar med ”Nordisk Båtstandard” ^{iv)}.
3. Norske reglar harmoniserte også med EU-direktiv 98/18 ”Om sikkerhetsregler og standarder for passasjerskip” som blei gjeldande for større hurtigbåtar, med lengde over 24 meter

Det norske og internasjonale regelverket i høve til hurtigbåtar blei gjennomgått og fekk ekstra fokus på seg av ”Sleipner-kommisjonen” ⁸⁾.

Enno i dag blir det drøfta kva regelverk som skal gjelda for bygging og drift av høvesvis mindre og større hurtigbåtar. Hurtigbåtenes Rederiforbund har så seint som i 2009 laga ei konsekvensutgreiing der dei gjer greie for sitt syn. ^{v)}

Internasjonalt regelverk

Det internasjonale overordna regelverket for all sjøfart finn vi mellom anna i følgjande dokument (gjerne kalla kodar):

1. SOLAS ^{vi)} som er den internasjonale konvensjonen om tryggleik for menneskeliv til sjøs, sist frå 1.11.1974. (SOLAS 1974) Omgrepet SOLAS står for Safety Of Life At Sea. SOLAS-konvensjonen er underlagt IMO (International Maritime Organization), som er FN sin sjøtryggleiksorganisasjon. Konvensjonen blei ratifisert av Norge den 17.2.1977, og Stortinget har seinare samtykt i og slutta seg til endringar i konvensjonen, seinast i slutten av 2005. ^{vii)} . Konvensjonen inneheld reglar om tryggleik i form av folkerettsleg bindande minstestandardar, som ratifiserande statar pliktar å gjennomføra i sin interne rett. HSC-koden (sjå under) er eit eige kapittel i SOLAS.

⁷⁾ Lov 9.6.1903 nr 7 om statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v.

⁸⁾ Rapport fra undersøkelseskommissjonen NOU 2000:31 datert 8.11.2000.

2. ISM-koden^{viii)} - som står for International Safety Management. Dette er eit internasjonalt regelverk som gir overordna reglar og prinsipp for sikker drift av skip. Regelverket er utgitt av IMO.
3. HSC 2000 koden^{ix)} står for High-Speed Craft Code. Også denne er utgitt av IMO, og er dei internasjonale tryggleiksreglane spesifikt for hurtiggåande fartøy, sjå under. HSC2000 avløyste delvis tilsvarande kodar som DSC frå 1977 og HSC94.

SOLAS

I SOLAS finn vi m.a. :

- Kap 1; generelle reglar om kontroll og klassifisering av skip (s. 17)
- Kap 3; reglar om livreddande utstyr og system for livreddande tiltak (s.287) personleg redningsutstyr, pålegg om å laga instruksar/system for evakuering i nødssituasjonar, bemanningsplanar for redningsfartøy/utstyr om bord og plan/system for evakuering
- Kap 10; særlege tryggleikskrav for hurtiggåande fartøy, og dette kapitlet viser til og er på sett og vis den overordna ”heimelen” for HSC-2000 koden.
Reglane i denne koden set m.a. krav til konstruksjonsmåtar for og utstyr på fartøyet. Stikkord er; tekniske krav så som maskineri, materialval, stabilitet og utforming av skipet elles, vidare krav til livreddande installasjonar, alarm-, evakuerings- og tryggleikssystem, navigasjonssystem, radiokommunikasjonssystem og andre operasjonelle krav.

ISM-koden

Hovudmålsetjingane omkring tryggleik på sjøen er mest tydeleg nedfelte i ISM-koden og går fram av koden etter denne inndelingane:

- Kap 1. omhandlar overordnar formulering om å sikra tryggleik på sjøen, herunder å hindra, skade på menneske eller tap av menneskeliv, skade eller øydelegging av miljø, spesielt maritimt miljø/eigedom
ISM-koden pålegg her reiarlaga mellom anna å laga rutinar for trygg handtering av skip, identifisering og handtering av tryggleiksrisiko, kontinuerleg forbetring av tryggleiksadministrasjon både for skip og mannskap

- Kap. 2. Reiarlaga blir pålagt å etablere system som beskriv korleis pålegga under pkt 1 over skal etterkommast
- Kap. 3. Koden understrekar reiarlaget sitt ansvar og mynde
- Kap. 4. For å sikra trygg drift av skip må reiarlag ha eit avklart og tydeleg definert samband mellom reiarlaget som eigar av skipet og mannskap om bord, herunder tydeleg klargjera kven som høgste operative mynde om bord.
- Kap. 5 Klargjering av kapteinen sitt ansvar og mynde, også til iverksetjing av tryggleiksplanar og –rutinar, til å motivera mannskap i høve til reiarlaget sin tryggleikspolitikk, og til å implementera nødvendige rutinar og instruksar på ein tydeleg måte
- Kap. 6 har reglar om personell og ressursbruk om bord, ved at kapteinen har dei nødvendige kvalifikasjonar og er innforstått med skipets tryggleikssystem, at skipet er bemanna med kvalifisert og sertifisert personell, og at det er gitt opplæring i skipet sine rutinar om tryggleik.
Det er vidare reglar for at reiarlaget skal identifisera behov for og setja i verk nødvendig opplæring/trening, informasjon m.a. om tryggleik. Informasjonen må givast på ein slik måte og på eit språk som mannskapet forstår. Reiarlaget må ha rutinar for å sikra at mannskap er i stand til å kommunisera sikkert seg i mellom.
- Kap. 7 understrekar plikta reiarlaget har for å etablere prosedyrar for etablering av planar og instruksjonar, m.a. for tryggleiken for skipet.
- Kap. 8 omhandlar prosedyrar for å identifisera og beskriva tiltak mot potensielle nødssituasjonar om bord. Her blir også reiarlaget sitt ansvar for å gjennomføra redningsøvingar beskrive.
- Kap. 9 pålegg reiarlag å ha å system for avvik, herunder å analysere og dokumentera slike.

Kap. 10 gir reglar for vedlikehald av skip og utstyr om bord.

Kap. 11 gir reglar for dokumentasjonsplikt når det gjeld ulike prosedyrar og kontrollar

Oppsummering:

Ved drøfting av tryggleiken ombord i ein hurtigbåt i dag er det altså mange ulike faktorar ein må gå ut i frå. Tryggleiken blir primært vurdert med tanke på kor godt den er ivareteken for

- Reisande
- Mannskap

Oppsummert kan ein hevda at ISM-koden og SOLAS er den internasjonale konvensjonen som gir mest konkrete føringar eller pålegg i høve til tryggleik på sjøen, forhindring av skadar eller tap av liv, og å unngå skadar på omgivnadene. HSC 2000-koden er særst spesifikk i høve til tekniske, konstruksjonsmessige og utstyrmessige krav. ISM-koden er ikkje så spesifikk som HSC2000 i høve til tekniske krav etc., men han beskriv tydeleg den plikta selskapet (reiarlaget) har for å sørgja for at tryggleiksarbeidet er sett i system, at fartøya er bemanna med kvalifisert, sertifisert mannskap, osv. Dei må sørgja for at desse har nødvendig kunnskap når det gjeld tryggleiken ombord og i forhold til omgivnadene.

Når det kjem til nødssituasjonar som kan oppstå, så blir det sagt at reiarlaget må ha prosedyrar som kan identifisera, beskriva og gi grunnlag for handling i samband med eventuelle nødssituasjonar som oppstå, og ein må sørgja for at mannskapet er godt trena for å kunna takla slike situasjonar.

ISM-koden seier også at ein må laga prosedyrar for å følgja opp at fartøya blir vedlikehaldne i høve til relevante lover og reglar, og i tillegg eventuelle eigne krav frå reiarlaget. Desse prosedyrane skal sørgja for at

- fartøya blir inspiserte med jamne mellomrom, og eventuelle avvik frå normal standard blir rapportert,
- det blir treft tiltak for å utbetra eventuelle feil og manglar, og
- alle tilhøve blir dokumentert, og dokumentasjonen blir arkivert.

Ein må også sørgja for at ulikt teknisk utstyr blir testa med jamne mellomrom for å forsikra seg om at dette verkar ved behov; det skal vera rutinar for testing.

Eventuelle skadar og uhell som går ut over miljø og andre forhold rundt fartøy og mannskap, skal rapporterast til reiarlaget, slik at ein kan analysere hendinga og treffa tiltak for å unngå at liknande ting skjer igjen.

Som konklusjon kan vi slå fast at det tydeleg er reiarlaget som har det primære ansvaret for at tryggleiken for skip og mannskap blir ivareteke.

Kontrollpunkt ved drøfting av tryggleik på hurtigbåt

I denne oppgåva har ein vurdert at ISM-koden og SOLAS er det regelverket som klarast plasserer det operative og systemmessige ansvaret for fartøy som skal transportera passasjerar og som gir dei mest spesifikke og konkrete føringane for korleis ein skal gje retningslinjer for transport m.v. til sjøs.

Ein har derfor i det vidare arbeidet med denne oppgåva valt å nytta regelverket eller målsetjingane i ISM-koden og SOLAS for å finna relevante kontrollpunkt for undersøkinga.

Relevante kontrollpunkt blei då:

Er det i datagrunnlaget funne at det er sett spesifikke krav til tryggleik med **direkte tilvising** til konkrete reglar i ISM-koden og i SOLAS, i form av krav direkte til:

1. fartøy (pkt. 10 i ISM-koden)
2. materiell/tekniske installasjonar av tryggleikssyn (pkt. 10 og 7 i ISM-koden)
3. redningsutstyr/redningsøvingar/mv. (pkt. 8 i ISM-koden og SOLAS kapittel 3)
4. mannskapet sin kompetanse (pkt. 6 i ISM-koden)
5. system om bord, til dømes kapteinen sitt ansvar, internkontroll-rutiner etc. (pkt. 5 i ISM-koden)

Eller er det i datagrunnlaget funne at det berre er sett generelle krav til tryggleik, ved - på overordna nivå - å visa til regelverket, til dømes i form av:

6. andre generelle krav til reiarlag
7. krav til passasjerane
8. krav med generell referanse til ISM-kode
9. krav med generell referanse til HSC-koden
10. krav med generell referanse til SOLAS-konvensjonen

11. andre vilkår med referanse til norsk sjølov, eventuelt til forskrifter

Vesentlege aspekt for tryggleiken er det også om det er sett krav til

12. krav om/til regularitet

13. krav om/til reservebåt

4. Datagrunnlaget

Innsamling

Grunnlaget for undersøkingane i denne oppgåva er anbodsdokumenta frå utlysningar av ulike hurtigbåttrekningar i ulike fylker i Norge. Desse er gjennomgått for å sjå korleis dei vektlegg tryggleiken til både mannskap, passasjerar, med tanke på fartøy osv. Det har også vore interessant å sjå om det er ulike ting som blir vektlagt frå fylke til fylke, eller om det jevnt over er same krav som blir stilt.

Dei dokumenta som er gjennomgått kjem frå Nordland, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland fylkeskommunar.

Oversikt over datagrunnlaget

Her følger ein innleiande gjennomgang av dei ulike anbodsgrunnlaga, med opplysningar om kva rutestrekningar som har blitt lyst ut på anbod og om kva vilkår som fylkeskommunane har sett ved anbodsutlysinga:

1. Nordland fylkeskommune ^{x)}

I Nordland sitt tilfelle var det snakk om et tidsavgrensa anbod med kontraktperiode frå 1. September 2005 – 30. September 2007, med sjanse for månadsforlengingar fram til 31. Desember 2007. Det er altså snakk om et anbod som allereie ligg et par år tilbake i tid. Ruta det gjaldt gjekk mellom Narvik og Svolvær, og det blei brukt ein båt til denne ruta. Ut frå anbudet blei det kravd ein båt med plass til minimum 50 passasjerar.

Av krava som blir stilte er mellom anna at reiarlaget må oppfylle krava til ISM-koden. Fartøy som skal nyttast i ruta må vera sertifisert og godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Det må vera tilfredsstillande tilhøve for om bord- og ilandstigning, og det er krav til kor ein skal kunna ta seg om bord i fartøyet.

Vidare er det stilt krav til korleis fartøyet skal vera utforma slik at det blir mest hensiktsmessig for dei reisande, og det er nemnt kva krav som blir stilt til mannskapet.

2. Rogaland fylkeskommune ^{xi)}

Anbødet frå Rogaland gjeld drift av ruter mellom Stavanger-Byøyane og Stavanger-Usken/Hommersåk.

Det er i dette anbødet lagt opp til 2 ulike alternativ: anten ein kontraktperiode på 5 år frå 1.1.10-31.12.15 – med opsjon på 3 års forlenging (1+1+1), eller ein kontraktperiode på 8 år frå 1.1.10-31.12.18 – utan sjanse for opsjon.

Det blir frå fylket si side vist til ulike forskrifter som må oppfyllest for at ein skal få løyvet, og utøvar har ansvar for å ha alle nødvendige godkjenningar i orden. Vidare blir det sagt at fartøya må oppfylla minstekrava i alle offentlege reglar. Det blir også lagt vekt på et fungerande vedlikehaldssystem for fartøya som skal nyttast. Elles blir det sagt at nok redningsutstyr må vera om bord, og at dette må vera etter forskriftene. Også her nemner ein særskilde krav til mannskapa om bord, og litt om korleis fartøya bør vera utforma med tanke på passasjerane.

3 Hordaland fylkeskommune ^{xii)}

Frå Hordaland er det gjennomgått to ulike anbød. Det eine gjeld ruta mellom Kleppestø (Askøy) og Nøstet (Bergen), og det andre gjeld lokalruter til Espevær, Hernar og Geitanger. For Kleppestø-Nøstet var det mulig å leggja inn anbød for drift av ruta i perioden 1.4.05-31.12.09, der det kunne liggja inne opsjon for drift i ytterlegare 5 år fram til 31.12.14. Ein kunne også leggja inn anbød for drift i heile perioden 1.4.05-31.12.14.

I denne ruta blir det nytta ein båt. Det er ei innaskjers rute som kryssar byfjorden mellom Bergen og Askøy.

I det andre anbødet, og dei tre rutene her, er det snakk om ein driftsperiode frå 1.1.07-31.12.11, med opsjon på ytterlegare 2 år (fram til 31.12.13). Det er ein båt i kvar av desse rutene.

Det blir i anbødsdokumenta nemnt krav frå myndighetene, som må oppfyllest. Vidare nemner ein utforminga av fartøya for å sikra seg at desse blir så gode og trygge som mogeleg for alle reisande. Det blir også nemnt krav til alder på fartøy, og ein tar med andre minimumskrav som må oppfyllest. Elles blir utøvar sitt ansvar for ulike aktørar nemnt.

4. Møre og Romsdal fylkeskommune ^{xiii})

Her gjeld anbodet 4 ulike ruter, med ein kontraktperiode som strekk seg frå 1.1.09 – 31.12.14 med opsjon på forlenging i ytterlegare 2 år.

Det er altså 4 ulike ruter; 3 av desse går til og frå Ålesund, medan den siste går i Moldeområdet. Det er snakk om ein båt i kvar rute, altså 4 båtar. Passasjerkapasiteten på desse varierer frå 120 til 300 passasjerar.

Anbodsdocumentet nemner forskrifter og reglar som må oppfyllest for å få ruteløyvet. Så tar ein for seg krav til fartøy, kva type, utforming osv. og kva krav desse må oppfylla. Ein seier også litt om krav til mannskap.

5. Sogn og Fjordane fylkeskommune ^{xiv})

Her er det snakk om heile 16 ulike ruter. Dei fleste av desse er lokalruter spreidde over heile fylket – og dermed med relativt ulike føresetnadar for drifta. Hovudrutene i anbodet er rutene Nordfjord-Bergen og Sogndal-Bergen, som er ekspressruter som går langs kysten til Bergen. Med så mange ruter så blir det nødvendigvis snakk om ein del båtar. Berre i hovudrutene langs kysten går det i dag 4 båtar. I lokalrutene rundt om i fylket er det snakk om 9 mindre båtar. Dette er eit mellombels anbod med ganske kort varighet. Det gjeld frå 1.10.09 til 30.4.12 – med opsjon for 1 års forlenging.

I anbodsdocumentet viser fylkeskommunen til lover og reglar som ligg til grunn for dei krava som operatøren må retta seg etter. Ein har også spesifisert at leverandørane må gjera greie for kvalitetssystemet sitt, og ein krev vedlagt HMS-erklæring for rederiet. Deretter nemner ein fartøya, som må oppfylla alle minstekrav, ha gyldige sertifikat osv. Også redningsutstyr blir nemnd særskilt, og ein krev at mannskapet har den tryggleiksopplæring som Sjøfartsdirektoratet krev. Det er i det heile ei omfattande utlysing der fylkeskommunen vidare nemner bl.a. rederiet sitt ansvar på ulike plan, dei set krav til reservefartøy, drivstofforbruk og utslepp frå båtane, litt om korleis båtane er utforma, krav til vedlikehald osv.

Gjennomgang av dokument i forhold til kontrollpunkt

Ved gjennomgangen av dokumenta vart det registrert vilkår eller argumentsett som klart kunne koplast til kontrollpunkta, pkt 1 – 5 i tabell nr 1 under, eller som andre krav/vilkår med tilvising til generelle tryggleiksforhold/-vilkår, pkt 6 – 13 i tabell nr 1, og som derfor også kunne vera gyldige som kontrollpunkt.

Kontrollpunkt:

1	fartøy
2	materiell/tekniske installasjonar av tryggleikssyn
3	redningsutstyr/redningsøvingar/mv
4	mannskapet sin kompetanse
5	system om bord, til dømes kapteinens ansvar, internkontroll-rutiner etc.
6	andre generelle krav til reiarlag
7	andre vilkår/krav om tilrettelegging for passasjerane
8	krav med generell referanse til ISM-kode
9	krav med referanse til HSC-koden
10	krav med ref. til SOLAS-konvensjonen
11	andre vilkår med ref. til norsk sjølov, eventuelt til forskrifter
12	vilkår om/til regularitet
13	Vilkår om/til reservebåt

Tabell nr 1

ISM-koden gir i denne samanheng primært retningslinjer for fartøy, passasjerar og last.

Ein valde derfor å gruppera spørsmåla i høve til

- a) Spesifikke krav med tilvising til retningslinjene i ISM-koden og/eller i SOLAS, og
- b) andre krav eller vilkår som fylkeskommunane sette, forma som overordna føringar eller tilvisningar til tryggleik

For denne undersøkinga er det funna i tabell nr 2 ”Vilkår med klar referanse til kontrollpunkt frå ISM-koden eller SOLAS” som har størst interesse, fordi svara her klarast uttrykker eller reflekterer krav til tryggleiken for passasjerar og mannskap.

Men funna av dei andre variablane blir tekne med for å visa at biletet er samansett ved anbudsutlysing, jfr. tabell nr 3 ”Generelle vilkår som kan knytast til tryggleik ”.

Også under desse punkta finn ein – om enn på overordna nivå eller sett i ein større samanheng – vilkår som har innverknad på tryggleiken. Dette tilhøvet vil bli drøfta litt nærmare seinare i oppgåva.

Vilkår med klar referanse til kontrollpunkt frå ISM-koden og SOLAS						
		Rogaland	Hordaland	Sogn & Fjordane	Møre & Romsdal	Nordland
Vilkår/krav til fartøyet	1	X	x	X	x	x
Vilkår/krav til materiellet elles (tekniske installasjonar eller liknande)	2	X	x	X		x
Vilkår/krav til redningsutstyr/redningsøvingar	3	X	x	X		
Vilkår/krav til mannskapet sin kompetanse	4	X	x	X		x
Vilkår/krav til system i forhold til kapteinens ansvar og plikter	5					

Tabell nr 2

Punkt 1:

Som ein kan sjå av tabell nr 2 over, er det ut frå dei nytta kontrollpunkta nokre av krava som blir omtala spesielt i alle dei anboda som er nytta i denne oppgåva. Dette gjeld først og fremst krava til sjølve fartøyet. Spesielt går det på val av type fartøy. Skal det vera katamaran- eller eittskrogsfartøy, korleis er motorutrustninga på desse osv. Dette kan ha innverknad på tryggleiken med tanke på veret. Ein ser mellom anna at mindre ruter i beskytta farvatn ikkje nødvendigvis får krav om å bruka katamaranar – ein fartøytype som ved overfart av større opne strekningar venteleg er noko sikrare. I anboda som er gjennomgått finn vi alt frå ruter langt inne i Sognefjorden til utsette strekningar heilt i havgapet og langs kysten. Desse vil ikkje nødvendigvis ha same krav til tryggleik, for eksempel når det kjem til stabilitet. Plassering av, og tal på motorar spelar også inn på tryggleiken, då ein på eit fartøy med to motorar har sjanse til å ”berga seg” om ein skulle få problem med eine motoren.



Bilete 1: Her er eit døme på ei rute i Sognefjorden; Balestrand til Flåm (A), som ikkje nødvendigvis treng like gode fartøy, til dømes stabilitetsmessig, som ein båt som går i ei rute i havgapet (kartkjelde: Google Maps)

Punkt 2:

Fire av fem fylkeskommunane har også spesifiserte krav til installasjonar eller tekniske innretningar om bord. Til dømes har Nordland fylkes teke med krav om ”Mulighet for innfesting av rullestol” og ”best mulig tilgjengelighet” for alle brukargrupper. Sklisikkert belegg på trinn/golv og kontrastfarga felt i trinn er særleg nemnt.

Hordaland har i sitt anbudsgrunnlag teke med krav til at barnevogn og rullestol skal kunna komma seg ombord og på land sjølv utan hinder. Dei har også krav t.d. til sklisikre passasjerområde og tydeleg merka trinnkantar.

Punkt 3:

Det er også jamnt over godt spesifiserte krav til redningsutstyr ombord. Der dette ikkje er nemnt spesielt, blir det vist til lover og reglar som har klare krav til dette, slik at dette uansett er dekkja inn.

Både Rogaland og Sogn og Fjordane har særskilt nemnt krav om at tryggleiks- og redningsutstyr skal finnast ombord i tilstrekkelig grad og forskriftsmessig stand.

Punkt 4:

Nordland fylkeskommune har sett krav om at mannskap som skal gjera teneste, må tilfredsstilla alle relevante krav og pålegg frå offentlege styresmakter.

Møre og Romsdal har nemnt krav om at mannskapa skal vera uniformerte slik at dei kan identifiserast av passasjerane i ein kvar situasjon.

Sogn og Fjordane har nemnt at mannskapet skal ha tryggleiksopplæring i samsvar med Sjøfartsdirektoratet sine reglar for dei fartsområda fartøya skal trafikkera.

I dei fleste anbodsdocumenta er det nemnt krav til mannskapet på fartøya. Ikkje alle desse krava er tryggleiksrelaterte. Men sett i frå passasjerane sin ståstad kan det for eksempel vera viktig at alle som jobbar ombord er uniformerte, slik at ein i ein eventuell nødssituasjon kan kjenna igjen dei som skal hjelpa til. Det er også vidare sett krav til at reiarlaga må sørgja for at mannskapet skal ha den nødvendige utdanninga/opplæringa for å kunna handtera ein kvar situasjon som måtte oppstå.

Punkt 5:

Ingen fylkeskommunar har teke med konkrete krav/vilkår når det gjeld kapteinen sitt ansvar og dei pliktene han har om bord.

Generelle vilkår som kan knytast til tryggleik						
		Rogaland	Hordaland	Sogn & Fjordane	Møre & Romsdal	Nordland
Vilkår/krav til reiarlag	6	X	x	x		x
Andre vilkår/krav om tilrettelegging for passasjerane	7	X	x	x		x
Vilkår/krav med generell referanse ISM-kode	8		x			x
Vilkår/krav med generell referanse til HSC-koden	9		x		x	
Vilkår/krav med ref. til SOLAS-konvensjonen	10					
Andrevilkår med ref. til norsk sjølov, eventuelt til forskrifter	11	X	x	x	x	
Vilkår/krav til regularitet	12	X	x	x	x	x
Vilkår/krav til reservebåt	13	X	x	x	x	x

Tabell nr 3

Kommentarar til Punkt 6 og 7

I dei fleste anbudsgrunnlaga blir det sett krav til reiarlaga, til dømes at dei fyller vilkåra for å kunna utøva persontransport gitt i forskrift 26. mars 2003 nr 401 om yrkestransport innanlands med motorvogn og fartøy og oppfyller vilkåra for å få løyve. Mellom anna heiter det i dokumenta frå Rogaland at:.....Utøvar skal i rett tid innhenta og oppretthalda dei godkjenningar og løyve som er nødvendig for utføringa av Leveransen. Dersom utøvar ikkje lenger har nødvendige løyver, forsikringar eller sertifikat har oppdragsgjevar rett til å heve kontrakten...

I dokumenta for Hordaland står det at operatør skal oppfylle vilkåra for ruteløyve persontransport mot vederlag med fartøy. Ruteløyve kan tildelast den som har god vandel og tilfredsstillande økonomisk evne, sjå yrkestransportlova § 4,2 ledd a) og b)

Og vidare at: Operatør har ansvar for passasjerar, mannskap, fartøy og last og pliktar å ha forsikring for dekning av mogelege ansvarskrav. Alle relevante krav/pålegg frå styresmaktene som er innført eller måtte bli innført, skal oppfyllest innanfor dei tidsfristar som er/vert sett.

I anbudsgrunnlaget for Sogn og Fjordane blir det stilt krav om at Leverandørar i tilbodet sitt skal gjere greie for kvalitetssystem sitt, og dei skal også leggja ved HMS-erklæring for reiarlaget.

Kommentarar til punkt 8-11, Krav med *generell* referanse til nasjonalt og internasjonalt regelverk:

Alle fylkeskommunane har i ein eller fleire samanhengar referert til nasjonalt eller internasjonalt regelverk i generelle ordelag. Eit eksempel er Nordland fylkeskommune som har teke med at Reiarlaget skal oppfylle krava til ISM-koden for fartøy og reiarlag dersom Sjøfartsdirektoratet krev dette.

Hordaland har teke med eit punkt om at Fartøy bygd etter 1. Juli 1998 skal vera bygd etter HSC kode (International Code of safety for High-Speed Craft)

Alle fylka har også sett opp krav til regularitet i alle anbudsgrunnlag sine, herunder kva følgjer det har dersom seinkingar i rutene eller ruteavbrot oppstår.

Ein ser også at det i alle dei anboda som er nytta her, er stilt krav til dei fartøy som skal nyttast som reserve i dei aktuelle rutene. Her går krava helst på prosentvis kvalitet/utnytting osv i forhold til hovudfartøyet.

Oppsummering og drøfting av nokre av funna i undersøkinga

På kontrollpunkta som mest tydeleg går på tryggleik, hadde alle fylka sett konkrete krav til fartøyet/fartøya.

Fire av fem fylke hadde sett krav til materiell elles, så som tekniske installasjonar om bord, el.a.. og til redningsutstyr

Like mange fylke hadde konkrete krav om mannskapet sin kompetanse og til reiarlaga generelt. To av fylka hadde uspesifisert teke med henvisning til anten ISM-kode eller til HSC-koden, medan ingen fylke hadde nemnt SOLAS-konvensjonen

På andre kontrollpunkt – dei som ikkje er direkte innretta på tryggleik – finn ein at alle fylka hadde sett krav om regularitet og reservebåt.

Fire av fem fylke hadde også teke med krav til tilhøva for passasjerane. Alle fylka hadde teke med i anbudsgrunnlaget andre generelle vilkår med referanse til norsk sjølov eller tilhøyrande forskrifter eller til anna regelverk.

Konkurransetsetjing av hurtigbåtruter har vore teke i bruk i varierende omfang i dei fylka som har rutestrekningar der dette kunne vera aktuelt. Ein av dei førebels konklusjonane er at fylkeskommunane har tilnærma seg desse ordningane på litt ulikt vis. Dette gjeld særleg formelle sider ved ordninga, det vil seia kva formelle krav fylka har teke med i anbudsgrunnlaget. Ein ser at dokumenta er ulike i si oppbygging og ikkje minst i omfang. Medan nokre fylke berre tar med kva rutestrekningar og kva tidsperiodar det gjeld, tar andre fylke i tillegg med tydelege krav til fartøy, mannskap, reiarlag, m.v. Alle fylkeskommune har sjølvstekt teke med kontraktsmessige vilkår, reglar for brot på avtalen, og anna.

Det er likevel ikkje i denne undersøkinga funne nokon haldepunkt for at fylkeskommunane har late vera å setja krav til tilbydarane når det gjeld tryggleiken for passasjerar og mannskap.

Det er ikkje nødvendigvis så lett å sei noko om kor vidt fylkeskommunane legg seg på minimumskrav generelt. Men det er eit gjennomgåande funn i undersøkinga at tilbydarane skal tilfredsstillast dei reglar og lover som gjeld.

Det som er nemnt ved et par høve er at utøvarar minst skal oppfylle krav til minimum tryggleiksbemanning. Ei slik formulering fører ”sjølvstekt” til at ein får fartøy med minimumsbemanning, verken meir eller mindre.

Resultatet av dei undersøkingane som er gjort her, må seiast å i hovudsak vera som forventa. Det kjem ikkje noko stad i undersøkinga fram opplysningar som skulle tilseie at tryggleikssyn blir nedprioritert. Det er jevnt over strenge krav som blir stilt frå fylkeskommunane si side med tanke på korleis reiarlag som legg inn anbod, må forholde seg til tryggleikssyn.

Det er på dei fleste område ei vanleg forventning frå dei som lyser ut på anbod at det skal vera råd å spara utgifter ved at tilbydarane konkurrerer på pris. I mange tilfelle kan det visa seg å vera til dels store skilnader når det kjem til pris frå dei ulike leverandørane. Ein utanforståande kunne lett tenkja tanken at reiarlaga i sin iver etter å vinna anbod vart freista til å spara på utstyr, bemanning eller liknande. Dette kunne igjen gå utover tryggleiken ombord i fartøya. Men det er i denne oppgåva ikkje funne dokumentasjon for slike påstandar. Så langt som denne undersøkinga har avdekka, er det ingen funn som tyder på at tryggleiken er sett til side fordi fylkeskommunane ”slakkar på” nokon krav som har relevans til tryggleik.

5. Konklusjonar

I denne undersøkinga har ein funne at dei fleste krava til tryggleik er godt ivaretekne ved utlysning av hurtigbåtruter på anbod. Ein har sett at fylkeskommunane har noko ulik tilnærming til det å setja krav til tryggleik. Nokre fylkeskommunar er spesifikke i sine krav på nokre område, men på dei fleste punkta er alle fylkeskommunane helst generelle i sine formuleringar. Og ein har nok funne at dei krav som blir sette, er på eit minimumsnivå, og det er i anbodsdokumenta oftast berre brukt henvisningar til regelverket .

Dette kan resultera i at dei som gjev inn anbod, også legg seg på eit minimumsnivå. Det er då naturleg å reisa spørsmålet om dette er godt nok: Gir anbodsbasert hurtigbåttrafikk med minimumskrav også tryggleik på eit minimumsnivå ? Som i all tryggleiksteori blir det tale om risikovurdering, men det ville gitt ein ekstra tryggleik for passasjerane å vita at det ikkje vart spart på noko.

Denne forfattaren meiner at det i alle høve burde vore eit felles, landsdekkande system for krav til tryggleik m.v. ved konkurranseutsetjing av passasjerruter med hurtiggåande fartøy. Det burde også vore pålegg om ein felles standard for dokumentasjon om kva krav som blei stilte til tryggleiken i rutefarten. Slik det er no, kan det synast å vera noko tilfeldig kva krav som blir stilt til anbydarane.

Det som ikkje blir avdekka i undersøkingar som dette, er kva ”ureglementerte” hendingar som kan oppstå. Skjer det til dømes at båten går etter fastsett ruteplan sjølv om mannskapet ikkje er fulltalig, eller sjølv om ein eller fleire er indisponerte. Slike spørsmål har ikkje denne oppgåva teke mål av seg til å finna svar på. Dokumentanalyse som undersøkingsform er i denne samanheng heller ikkje eigna til å undersøkje om tryggleiksreglane blir overhaldne. Men vi lyt ha tillit til at reiarlaga og tilsynsstyresmaktene har system for å avdekka og korrigera det meste av slike avvik.

Truleg lyt ein gå ut frå at risikobiletet for hurtigbåttrafikken er under kontroll innanfor akseptable nivå og så låg som praktisk mogeleg, om enn ikkje nødvendigvis slik at alle risikoar er eliminerte. Og då er ein attende til den generelle definisjonen av tryggleik, slik den blei presentert i kapittel 3 om den teoretiske tilnærminga til omgrepet tryggleik.

6. Dokumentoversikt, alfabetisk

Anbudsgrunnlag Hordaland fylkeskommune

Anbudsgrunnlag Møre og Romsdal fylkeskommune av 6.6.2007

Anbudsgrunnlag Nordland fylkeskommune

Anbudsgrunnlag Rogaland fylkeskommune, kunngjort på DOFFIN 12.12.3008

Anbudsgrunnlag Sogn og Fjordane fylkeskommune, kunngjort DOFFIN 16.2.2009

Hovden-Ingstad-Mostue-Rosness-Rundmo-Tinmansvik; "Ulykkesforebyggende arbeid". Yrkeslitteratur a.s., Oslo 1992

HSC-2000: http://www.imo.org/TCD/mainframe.asp?topic_id=352 (henta 19. april 2009)

ISM-koden: http://www.imo.org/humanelement/mainframe.asp?topic_id=287 (henta 19. april 2009)

Jacobsen, Dag-Ivar: "Hvordan gjennomføre undersøkelser ?" (Innføring i samfunnsvitenskapelig metode, andre utgave, 2005)

Konf. Stortingsproposisjon nr 27/2005-2006 om Stortingets tilslutning til SOLAS-konvensjonen

Konsekvensutredning i forbindelse med forslag til ny forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående passasjerfartøy. Hurtigbåtenes Rederiforbund, 6399 Vestnes. 2009

Nordisk Båtstandard: http://www.sjofartsdir.no/upload/Publikasjoner/Nordisk_B_t_Standard_1990.pdf

Rapport frå undersøkelseskommisjonen NOU 2000:31 datert 8.11.2000 (Sleipnerkommisjonen)

SOLAS, Consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and its protocol of 1988; articles, annexes and certificates. International Maritime Organization, London 2004

7. Referanseliste, nummerert

- ⁱ Rapport frå undersøkelseskomisjonen NOU 2000:31 datert 8.11.2000
- ⁱⁱ Jacobsen, Dag-Ivar: ”Hvordan gjennomføre undersøkelser ?” (Innføring i samfunnsvitenskapelig metode, andre utgave, 2005)
- ⁱⁱⁱ Hovden-Ingstad-Mostue-Rosness-Rundmo-Tinmansvik; ”Ulykkesforebyggende arbeid”. Yrkeslitteratur a.s., Oslo 1992
- ^{iv} Nordisk Båtstandard: http://www.sjofartsdir.no/upload/Publikasjoner/Nordisk_B_t_Standard_1990.pdf
- ^v Konsekvensutredning i forbindelse med forslag til ny forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående passasjerfartøy. Hurtigbåtenes Rederiforbund , 6399 Vestnes. 2009
- ^{vi} SOLAS, Consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and its protocol of 1988; articles, annexes and certificates. International Maritime Organization, London 2004
- ^{vii} Konf. Stortingsproposisjon nr 27/2005-2006 om Stortingets tilslutning til SOLAS-konvensjonen
- ^{viii} ISM-koden: http://www.imo.org/humanelement/mainframe.asp?topic_id=287 (henta 19. april 2009)
- ^{ix} HSC-2000: http://www.imo.org/TCD/mainframe.asp?topic_id=352 (henta 19. april 2009)
- ^x Anbudsgrunnlag Nordland fylkeskommune
- ^{xi} Anbudsgrunnlag Rogaland fylkeskommune, kunngjort på DOFFIN 12.12.3008
- ^{xii} Anbudsgrunnlag Hordaland fylkeskommune
- ^{xiii} Anbudsgrunnlag Møre og Romsdal fylkeskommune av 6.6.2007
- ^{xiv} Anbudsgrunnlag Sogn og Fjordane fylkeskommune, kunngjort DOFFIN 16.2.2009