



Høgskulen på Vestlandet

Bacheloroppgave

NAB3030

Predefinert informasjon

Startdato:	19-04-2018 16:22	Termin:	2018 VÅR
Sluttdato:	02-05-2018 14:00	Vurderingsform:	Norsk 6-trinns skala (A-F)
Eksamensform:	Prosjektoppgave		
SIS-kode:	203 NAB3030 1 PRO-1 2018 VÅR		
Intern sensor:	(Anonymisert)		

Deltaker

Kandidatnr.: 27

Informasjon fra deltaker

Tittel *: Administratiut arbeid og hvordan det oppleves av norske dekkoffiserer

Tro- og loverklæring *: Ja **Inneholder besvarelsen Nei**
konfidensiell materiale?:

Jeg bekrefter at jeg har Ja
registrert oppgavetittelen
på norsk og engelsk i
StudentWeb og vet at
denne vil stå på
vitnemålet mitt *:

Gruppe

Gruppenavn: (Anonymisert)

Gruppenummer: 12

Andre medlemmer i 34, 7
gruppen:

Jeg godkjenner avtalen om publisering av bacheloroppgaven min *

Ja

BACHELOROPPGAVE

Administrativt arbeid og hvordan det
oppleves av norske dekksoffiserer

Administrative work and how it is
experienced by Norwegian deck officers

«Ja, for det var jo det og før, godt sjømannskap da holdt man jo båten i orden og ting var i orden. Nå har det blitt godt sjømannskap at du har papirene i orden»

Karl-Henrik Nilsen

Kandidatnummer: 7

Georg Opsal Våga

Kandidatnummer: 27

Mats Moe

Kandidatnummer: 34

Bachelor i nautikk

Fakultet for økonomi og samfunnsvitenskap / Institutt for maritime studier

Veileder: Guro Persdotter Fjeld

Innleveringsdato: 02.05.2018

Jeg bekrefter at arbeidet er selvstendig utarbeidet, og at referanser/kildehenvisninger til alle kilder som er brukt i arbeidet er oppgitt, jf. Forskrift om studium og eksamen ved Høgskulen på Vestlandet, § 10.

Forord

Oppgaven «*administrativt arbeid og hvordan det oppleves av norske dekksoffiserer*» ble skrevet av tre avgangsstudenter på nautikkstudiet ved Høgskulen på Vestlandet avdeling Haugesund, våren 2018. Oppgaven tilsvarer 15 studiepoeng pr. student og er skrevet over et semester. Oppgaven omhandler det administrative arbeidet om bord og hvordan den totale mengden administrativt arbeid oppleves av norske dekksoffiserer. Dette temaet ga oss problemstillingen «*Hvordan opplever dekksoffiserer i kystfart det administrative arbeidet om bord?*» Under arbeidet med denne oppgaven har vi fått hjelp fra flere bidragsytere. De har vist stor interesse for prosjektet og bidratt på en meget positiv måte. Vi vil takke alle bidragsytere til prosjektet for både motivasjon og verdifull informasjon. Det rettes også en stor takk til vår veileder, Guro Persdotter Fjeld for stødig og god veiledning gjennom hele prosjektet.

Sammendrag

Som et ledd i å bedre sikkerheten til sjøs har fokuset på dokumentasjon, rutiner og standardisering av prosedyrer økt. Dette har ført til at mengden administrativt arbeid om bord også har steget i takt med kravene. Stadig strengere krav fra myndigheter, oppdragsgivere og rederi fører også til et større press om bord. Problemstillingen i studien er: «*Hvordan opplever dekksoffiserer i kystfart det administrative arbeidet om bord?*». Metode benyttet for å best besvare problemstillingen er kvalitativ metode. Nærmere bestemt ble det utført dybdeintervju av seks norske dekksoffiserer som til daglig seiler i kystfart. Lydopptak ble benyttet hvorpå dataene ble transkribert og deretter analysert kvalitativt med bruk av en tematisk analyse. Gjennom oppgaven ble det fokusert på opplevelsen av den totale mengden administrativt arbeid. Resultatene inkluderte følgende tema: *Sjømannskap og dekksoffiserens identitet, behov for ekstra bemanning, administrativt arbeid og sikkerhet*. Resultatene i oppgaven viser at mengden administrativt arbeid til tider oppleves som belastende og kan være en kilde til frustrasjon. I følge våre informanter gjelder dette særlig dersom de må bruke et system der det er mye dobbelrapportering eller systemet er dårlig utformet. Imidlertid ser vi også at informantene våre fremhever at gjennomtenkte og godt tilpassede prosedyrer oppleves som gode verktøy i utførelse av deres daglige arbeid.

Abstract

As part of improving maritime safety, the focus on documentation, routines and standardization of procedures has increased. As a result, the amount of administrative work on board have increased. Increasingly strict demands from authorities, contractors and shipping companies also lead to a greater pressure on board. The topic of the study is: *“How do the deck officers in coastal shipping experience the administrative work on board?”* The method used to answer the problem is qualitative method. This enabled us to conduct an in-depth interview of six Norwegian deck officers who daily sail in short sea shipping. Audio recording was used, and the data was transcribed and analyzed qualitatively using a thematic analysis method. Through this assignment, the focus laid on the experience of the total amount of administrative work, which led to the following theme: *Seaman's and deck officer's identity, need for additional crew, administrative work and safety*. The results of the assignment show that the amount of administrative work at times is perceived as stressful and can be a source of frustration. According to our informants, this apply especially when they have to use a system where there is a lot of double reporting or the system is poorly designed. However, we also see that our informants emphasize that thoughtful and well-adapted procedures are perceived as good tools in carrying out their daily work.

Innholdsfortegnelse

Forord	ii
Sammendrag	ii
Abstract	iii
1.0 Innledning	1
1.1 Bakgrunn for oppgaven og problemstilling	1
1.2 Oppgavens oppbygging	2
1.3 Administrativt arbeid	2
1.4 Kystfart - avgrensning	2
2.0 Teori	3
2.1 Litteratur	3
2.2 Utvikling	3
3.0 Lovgivning som regulerer mengde administrativt arbeid	4
3.1 Sikkerhetsstyringssystemer (ISM og ISPS)	5
3.2 Skipsførerens ansvar og myndighet	5
3.3 Vakthavende dekksoffiser	6
3.4 Sammendrag	6
4.0 Tidligere forskning	7
4.1 Sjømannskap	7
4.2 Tidsbruk	7
4.3 Opplevelse	8
5.0 Metode	8
5.1 Utvalg	9
5.2 Metodevalg	9
5.3 Design	9
5.4 Gjennomføring av intervjuene	10
5.5 Prosedyre og analyse	10
5.6 Begrensninger	11
5.7 Etikk	12
6.0 Resultat	12
6.1 Sjømannskap og dekksoffiseren sin identitet	12
6.2 Behov for ekstra bemanning	14
6.3 Administrativt arbeid og sikkerhet	14
7.0 Diskusjon	17
7.1 Sjømannskap og dekksoffiseren sin identitet	18
7.2 Behov for ekstra bemanning	19

7.3 Administrativt arbeid og sikkerhet	21
8.0 Konklusjon.....	23
9.0 Videre forskning.....	24
10.0 Referanseliste.....	vi
11.0 Vedlegg:	ix
Vedlegg 1: Intervjuguide.....	ix
Vedlegg 2: Samtykkeskjema	x

1.0 Innledning

Skipsfart har lange tradisjoner i Norge. Tradisjonelt har navigasjon og manøvrering av fartøyet blitt sett på som dekksoffiserene sitt primære ansvarsområde. De siste årene har imidlertid endringer i samfunnet og teknologisk utvikling påvirket hvilke arbeidsoppgaver som preger livet på en skipsbro.

Dekks-offiserene opererer i dag i et miljø som preges av tett relasjon mellom mennesker og teknologi. Det kreves derfor stor grad av bevissthet både i planlegging og utførelse av arbeidsoppgaver (Österman & Hult, 2016). Et element som har påvirket de administrative arbeidsoppgavene til dekksoffiserene er et økende fokus på standardisering av prosedyrer og krav myntet på å bedre sikkerheten (Danish Maritime Authority (DMA), 2013a). I følge DMA (2013a) har denne utviklingen gjort dokumentasjons- og kontrollkrav større, mer komplekse og mer tidkrevende. Eksempel på administrative oppgaver som kan oppleves slik, er dokumentasjon i forbindelse med havne- og flaggstatsinspeksjoner, oppdragsgivere, klasseselskap og sikkerhetsstyringssystemer. Slike administrative oppgaver er utarbeidet i beste hensikt, men tar tid å utføre for offiserene. En undersøkelse utført av Sjøfartstyrelsen viser at 30% av internasjonale sjøfolk mener de bruker for mye tid til å utføre administrativt arbeid (DMA, 2013a). I følge Österman og Hult (2016) mener enkelte det administrative arbeidet også til en viss grad utgjør en sikkerhetsrisiko i seg selv. Denne sikkerhetsrisikoen vil være stor arbeidsmengde som har potensialet til å skape stress, fatigue og overanstrengelse blant enkelte grupper av sjøfolk (Österman og Hult, 2016).

1.1 Bakgrunn for oppgaven og problemstilling

Det er dekksoffiserene som har det overordnede ansvaret for både administrativt arbeid- og sikkerheten om bord. Tidligere studier har i noen grad utforsket spørsmål om hvordan sjøfolk opplever blant annet fare i eget yrke (Nicholas, 2016) og bruk av sikkerhetsstyringssystemer (Vandeskog, 2015). Imidlertid kan det se ut som det er lite forskning som har konsentrert seg om hvordan dekksoffiserer som har sitt daglige virke i norske rederier innen kystfart opplever den samlede mengden administrativt arbeid om bord. Dette gir problemstillingen: «*Hvordan opplever dekksoffiserer i kystfart det administrative arbeidet om bord?*»

Problemstillingen vil bli belyst ved hjelp av kvalitativ forskningsmetode og tematisk analyse av innhentet data. Vi benyttet dybdeintervju med dekksoffiserer hvor deres opplevelser om problemstillingen fremkommer.

Studien er viktig fordi det vil synliggjøre både positive og negative opplevelser akkurat denne gruppen har om temaet. Vår studie kan dermed bli benyttet når både arbeidshverdagen til dekksoffiserene og systemene om bord skal videreutvikles.

1.2 Oppgavens oppbygging

Oppgaven vår er utformet med det hensyn å gi en god oversikt over behandlingen av problemstillingen. I kapittel 2.0 beskrives relevant litteratur og utviklingen av administrativt arbeid om bord. I kapittel 4.0 presenteres relevant forskning som sammen med lovgivning som regulerer mengden administrativt arbeid i kapittel 3.0 og resultat fra kapittel 6.0 danner grunnlaget for innholdet i kapittel 7.0, diskusjon. Metode fremstilles i kapittel 5.0. I kapittel 8.0 formuleres konklusjonen og forslag til videre forskning blir presentert i kapittel 9.0.

1.3 Administrativt arbeid

Oppgaven omhandler et så vidt begrep som *administrativt arbeid*. Derfor er det nødvendig med en forklaring: I følge rapporten til DMA (2013a) er det den samlede arbeidsmengden som er utfordringen, ikke en enkelt oppgave.

I sammenheng med dette vil administrativt arbeid i oppgaven vår forstås i vid forstand. Dette inkluderer, men begrenser seg ikke til dokumentasjon av vedlikehold og øvelser, rapportering av havneanløp og kundekrav. Vi vil undersøke den samlede arbeidsmengden slik norske dekksoffiserer i kystfart opplever det.

1.4 Kystfart - avgrensning

Oppgaven er avgrenset til å gjelde fartøy som har sitt fartsområde både i liten og stor kystfart. Dette er definert i forskrift om fartsområde av 1981 med hjemmel i skipsikkerhetsloven (2007) § 13 og § 14 og sjøloven (1994) § 198. *Liten kystfart* defineres som fart langs norskekysten, men ikke lengre ut enn 20 nautisk mil av grunnlinjen (Forskrift om fartsområder, 1981, § 11). *Stor kystfart* er det samme som liten kystfart hvor det i tillegg gjelder svenske, danske og tyske farvann (Forskrift om fartsområde, 1981, § 13). I følge Agterberg og Passchier (1998) (referert i Österman & Hult, 2016) er kystfart en av fartstypene hvor arbeidsmengden har økt merkbart; liten besetning om bord kombinert med hyppige havneanløp kan føre med seg en varierende timeplan og forskjellige administrative arbeidsoppgaver. Slike administrative arbeidsoppgaver er for eksempel godkjenning av sertifikater eller rapportering av havneanløp. På tross av disse forholdene, er det lite forskning som har konsentrert seg om denne fartstypen. På bakgrunn av dette valgte vi å begrense oppgaven vår til kystfart.

2.0 Teori

2.1 Litteratur

Det ble valgt ut artikler etter litteratursøk innen forskning gjort på fagfeltet, og som var relevante for vår forskning. Studiene er blant annet basert på flere års undersøkelser av arbeidsmiljøet til sjøfolk, deltakende observasjon om bord på fartøy, spørreskjema og intervju av både dekksoffiserer og sjøfolk generelt (Knudsen, 2009; Österman & Hult, 2016). Videre er det basert på deltakende observasjon om bord- og intervju på forskjellige typer fartøy (Ljung & Lützhöf, 2014). Det også blitt benyttet noen rapporter fra Sjøfartstyrelsen (DMA, 2013a, b). Rapporten presenterer funn fra en internasjonal spørreundersøkelse blant sjøfolk angående dokumentasjon og administrativt arbeid (DMA, 2013b).

Kvaliteten til de innlemmede studiene er blitt vurdert til å være gjennomgående god. Artiklene er blitt publisert i fagfelleverderte journaler. Rapportene kommer fra en organisasjon som ikke nødvendigvis er objektiv, men den er likefult utarbeidet av et uavhengig utvalg (DMA, 2013a, b). Vi har også benyttet oss av boken «*Sjøfolk, Til havs og i havn,*» skrevet av Lasse Trædal. Denne beskriver sjøfolks historie fra de siste femti årene. Boken er basert på intervju av sjøfolk med erfaring fra forskjellig arbeid og rang om bord. Den inneholder sitat og fortellinger fra sjøfolkene selv. Kildene i boken fremstår som troverdige og gode beskrivelser, og det er lite trolig at forfatteren har interesse av å forandre på historier og historiske begivenheter. Denne boken ble brukt for å skaffe et historisk overblikk over arbeidsoppgavene til sjøfolk og hvordan utviklingen har vært om bord.

2.2 Utvikling

I dette delkapittelet vil vi synliggjøre hvordan arbeidsoppgavene til dekksoffiserene har blitt flere, og hvordan de har forflyttet seg fra å handle primært om navigasjon og manøvrering til å handle stadig mer om administrasjon.

På midten av 1970- tallet ble det iverksatt rasjonalisering, nedbemanning og utflagging. På bakgrunn av disse nedskjæringene ble antall norske sjøfolk lavere, og besetningen mindre om bord i mange fartøy. Etter hvert ble også menneskelig vakt erstattet med overvåkning av alarmer. Arbeidsoppgaver og funksjoner som tidligere ble besatt av egne stillinger ble overført til andre om bord, og kom for mange i tillegg til de opprinnelige arbeidsoppgavene. Et eksempel på denne utviklingen er skipsføreren som opprinnelig ikke hadde egne vakter, men på starten av 2000-tallet tilkom dette ansvaret i tillegg til de allerede eksisterende oppgavene (Trædal, 2006). Med andre ord kan utviklingen de siste tiårene tyde på at dekksoffiserens arbeidsoppgaver har gått i retning av flere og etter hvert mer omfattende oppgaver. Det kan virke som arbeidsoppgaver har forflyttet seg fra personell med dedikerte

ansvarsområder til ledelsen om bord. Utfasingen av telegrafisten er et annet eksempel på dette.

Etter 2. verdenskrig ble «radiooffiser» den offisielle tittelen på telegrafisten i handelsflåten (Trædal, 2006). I tillegg til å fungere som telegrafist, hadde denne ansvar for papirarbeidet i havnene og var også sekretær om bord. Hyreregnskap, regnskap for hvert enkelt mannskap, kontakt med rederi, innhenting av værmeldinger og nyheter var også ansvaret til radiooffiseren (Trædal, 2006). Med innføring av *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS), og at alle navigatører om bord ble pålagt å ta *General Operators Certificate* (GOC-sertifikat) ble radiooffiseren overflødig og stillingen utfaset. I følge Trædal (2006, s. 267-268) førte utfasingen av radiooffiserstillingen til konsekvenser for de resterende om bord, samtidig som teknologien var i utvikling. Dette illustreres av følgende sitat:

«Men når telegrafisten forsvant, måtte skipperen overta en masse sekretærarbeid. Det hette seg at når vi hadde fått computeren, så ville allting gå så veldig lett ...» (Trædal, 2006, s. 267-268).

Skipsføreren fikk på denne måten ansvar for flere nye arbeidsoppgaver. Samtidig skulle denne som tidligere nevnt inngå i vaktordningen med øvrige dekksoffiserer, og i tillegg utføre sine opprinnelige oppgaver. Disse skulle gjøres innenfor samme tidsrom som før.

3.0 Lovgivning som regulerer mengde administrativt arbeid

I tillegg til utviklingen hvor stadig flere og andre arbeidsoppgaver enn navigasjon preger arbeidshverdagen til dekksoffiserene, kan det virke som det også er en utvikling hvor det stadig kreves mer dokumentasjon av blant annet rutiner, prosedyrer og oppgaver utført om bord (Österman & Hult, 2016; Knudsen, 2009).

Administrative arbeidsoppgaver som kreves om bord er ofte i tilknytning til havneoperasjoner og sikkerhetssystemer som for eksempel *International Ship and Port facility Security code* (ISPS) og *International Safety Management code* (ISM) (Österman & Hult, 2016). Antall dokumenter og sertifikater som *International Maritime Organization* (IMO) krever skal være om bord i alle skip teller 65 stykker (IMO, 2017). Disse dokumentene og sertifikatene gjelder ikke tilleggsdokumentasjon fra IMO for skipstype og fartstype. *International Labour Organization* (ILO) stiller også noen krav til dokumentasjon, blant annet til hviletid for sjøfolk. I tillegg kommer dokumentasjon som havne- og flaggstater, oppdragsgivere og classeselskaper krever. Alle disse kravene utgjør en del arbeid for dekksoffiserene og kan tenkes at oppleves som en administrativ byrde.

Videre i delkapitlene vil vi belyse to forskjellige typer sikkerhetsstyringssystemer som er med på å bidra til mengden administrativt arbeid. Vi vil også synliggjøre det mest relevante av lovverket.

3.1 Sikkerhetsstyringssystemer (ISM og ISPS)

ISM-koden er én kilde til administrativt arbeid for dekksoffiserene. ISM-koden er tatt inn i Skipsikkerhetsloven (2007) kapittel 2 §§ 4 og 7 med mer. ISM-koden beskriver *Safety Management System* (SMS) generelt og er en veiledning for rederiet. Prosedyrene og kontrollrutinene utarbeidet av rederiet skal dokumenteres i en *Safety Management Manual* og det skal alltid være et oppdatert eksemplar av denne om bord i fartøyet (IMO, 2018). Tidligere forskning peker blant annet på at dokumenteringen i SMS kan av noen sjøfolk bli sett på som unødvendige dokumenter som må fylles ut før deres egentlige arbeid kan utføres (Nicholas, 2016).

En annen kilde til administrativt arbeid for dekksoffiserene er ISPS-koden. ISPS-koden inneholder flere myndighetskrav og sikringstiltak for å forbedre sikkerheten. Kystverket har ansvar for ISPS-regelverket som gjelder for havner og havneanlegg. Sjøfartsdirektoratet står ansvarlig for ISPS-regelverket som gjelder om bord på fartøy (Kystverket, 2018). Nasjonalt er ISPS-koden gjeldende for fartøy gjennom sikkerhetsforskriften (2004) med hjemmel i skipsikkerhetsloven (2007) (§§ 2, 6, 39, 40, 43 og 47). Det administrative arbeidet tilknyttet ISPS er tre nivåer av personlig sertifikat og fartøyets sikkerhets sertifikat. Ferdighets sertifikat som sikringsoffiser, sjøfolk med særlige sikringsplikter og sikringsbevissthet er de personlige sertifikatene. Fartøyet skal ha et *International Ship Security Certificate* (ISSC). Dokumentasjon som beskrives i ISPS-koden A10.1 skal oppbevares om bord i 3 år og minst for 10 siste havneanløp (Sjøfartsdirektoratet, 2016). Tidligere forskning viser blant annet at sjøfolk mener noen oppgaver innen ISPS-regelverket blir repetert unødvendig ofte (DMA, 2013b).

3.2 Skipsførerens ansvar og myndighet

Kapittel seks i den norske sjøloven (1994) beskriver skipsførerens ansvar og myndighet. Skipsføreren er ansvarlig for blant annet at skipet er sjødyktig, behandles i samsvar med godt sjømannskap, tilstrekkelig utrustet og i forsvarlig stand. Videre skal skipsføreren sørge for at skipsbøkene blir ført ordentlig og under dennes tilsyn. Skipsføreren skal også avlegge regnskap i henhold til det rederen ønsker (Sjøloven, 1994, §§131, 132, 133 og 141).

Skipssikkerhetsloven (2007) kapittel 7 § 45 med mer gir blant annet hjemmel for at skipsfører og andre skal medvirke til tilsyn, kontroll og dokumentasjon når tilsynsmyndighet

krever dette. Bistand ved tilsyn eller kontroll vil være ved havne- og flaggstatskontroll og skipskontroll. Alle disse lovpålagte arbeidsoppgavene bidrar til mengden og tidsbruken på administrativt arbeid både for skipsføreren og dekksoffiserene.

3.3 Vakhavende dekksoffiser

Skipssikkerhetsloven (2007) (§§ 2, 6, 14, 15, 16, 19 og 20) gir hjemmel for vakholdforskriften (1999). Vakholdforskriften forteller blant annet om plikter og krav til mannskap som inngår i vaktordning på skip. Det fremsettes krav til planlegging, dokumentasjon og loggføring av seilasen. Vakholdforskriften (1999) forteller også hvilke krav det er til den vakhavende dekksoffiser. I del 3-1 under utøvelse av brovakt nr. 26 i vakholdforskriften (1999) står det «*Den vakhavende dekksoffiseren skal ikke utføre eller bli satt til å utføre plikter som kan komme i konflikt med sikker navigering av skipet*».

Den vakhavende dekksoffiser kan utføre andre oppgaver, men primæroppgaven vil være sikker navigering. Ser vi sitatet over i sammenheng med det administrative arbeidet, kan det tenkes at en administrativ arbeidsoppgave i verstefall kan komme i strid med lovverket. Vakhavende dekksoffiser må dermed prioritere mellom oppgaver, og dette skaper et dilemma for denne.

3.4 Sammendrag

Dokumentasjonen som kreves om bord i alle fartøy teller 65 stykker, og det administrative arbeidet er ofte i tilknytning til forskjellige havneoperasjoner og sikkerhetsstyringssystemer (IMO, 2017; Österman & Hult, 2016). I tillegg til dette kommer annet krav til dokumentasjon som for eksempel skipstype, fartstype, oppdragsgivere og havne- og flaggstater krever. Dokumenter og krav forbundet med ISM-koden og ISPS-koden skal også oppdateres og overholdes. Samtidig skal dekksoffiserene medvirke til tilsyn, kontroll og dokumentasjon når tilsynsmyndighet krever dette (skipssikkerhetsloven, 2007 §§ 45 og 46). Alle disse kravene utgjør en del administrativt arbeid og kan beslaglegge mye av tiden til dekksoffiserene. Det kan også tenkes at alle disse kravene kan skape konflikt mellom lovverket på den ene siden og moralen til dekksoffiserene på den andre siden. Dette vil bli drøftet med våre resultater i kapittel 7.0, diskusjon.

I neste kapittel vil vi gjøre rede for hva tidligere forskning sier om sjømannskap, tidsbruk på administrativt arbeid og forskjellige faktorer som kan påvirke opplevelsen av det administrative arbeidet.

4.0 Tidligere forskning

4.1 Sjømannskap

Sjømannskap og det å ha et yrke på sjøen handler om mer enn det en lærer på skolen. Det innebærer blant annet å kjenne fartøyet, manøvrering, spleising av tau, knuter, vedlikehold, samarbeid, fartøyets utstråling samt å være proaktiv (Jørgensen, 2012). I følge Knudsen (2009, s. 295) kan sjømannskap også sees i sammenheng med sjøfolkene sin identitet, og kan defineres som en «*blanding av profesjonell kunnskap, yrkesstolthet og erfaringsbasert sunn fornuft*».

Tidligere forskning indikerer at det administrative arbeidet kan oppleves av sjøfolk som en regresjon fra sjømannskap og utviklingen til yrket (Knudsen, 2009). Det kan virke som den praktisk tilnærming og deltagelsen i arbeidsoppgavene som tradisjonelt er forstått med sjømannskap, blir erstattet av sjekklistor og faste prosedyrer. Arbeidet baseres i stor grad på systemer og prosedyrer. I verste fall kan det oppstå en situasjon hvor lederen sitter på et kontor og fyller ut rapporter og dokumenter i stedet for å bidra i arbeidet med kunnskap og erfaring. En videre mulig konsekvens av dette kan være at kommunikasjon og samarbeid mellom arbeidstaker og ledelse blir byttet ut med faste prosedyrer og regler (Knudsen, 2009). Basert på disse kildene sine beskrivelser av sjømannskap kan det virke som det administrative arbeidet tradisjonelt er forstått som ikke en del av dette.

4.2 Tidsbruk

Som tidligere nevnt er de administrative arbeidsoppgavene som kreves om bord på et fartøy i kystfart ofte i tilknytning til havneoperasjoner og sikkerhetssystemer som for eksempel ISPS og ISM (Österman & Hult, 2016).

Knudsen (2009) hevder det administrative arbeidet kan skape dilemma mellom lovpålagt ansvar og moral hos sjøfolk. Dette dilemmaet handler på den ene siden om ansvaret for både navigering og behandling av skipet i samsvar med godt sjømannskap, hvor vedlikehold og kjennskap til fartøyet er av stor betydning. På den andre siden ansvaret for at dokumenter og sjekklistor er korrekt utfylt. Tiden det tar å utføre papirarbeidet går på bekostning av andre oppgaver som er mer viktig. Regler og sikkerhet kan også komme i konflikt med timeplanen eller finansielle hensyn. Knudsen (2009) peker på en opplevelse sjøfolk har av at deres arbeidshverdag handler mer og mer om penger, og mindre og mindre om arbeidsforhold om bord.

DMA (2013b) sin rapport viser at sjøfolk mener mye av arbeidsdagen går med til papirarbeid, dokumentasjon og like administrative oppgaver. Dette støttes av Ljung og Lützhöf (2014), som understreker at kvalitetssikringen av systemene oppleves som

ineffektivt. En del av dokumentasjonen kreves både på datamaskin og i papirform om bord. Disse oppgavene utføres flere ganger og tar mye tid å utføre for dekksoffiseren.

Dette vil bli drøftet med våre resultater i diskusjonskapittelet 7.0. I neste delkapittel vil det bli gjort rede for forskjellige faktorer som bidrar til opplevelsen av administrativt arbeid og hvorfor akkurat denne studien er viktig.

4.3 Opplevelse

Tidligere forskning gjør rede for ulike faktorer som antas å påvirke hvordan dekksoffiserene opplever den administrative arbeidsmengden. For eksempel viser Ljung og Lützhöf (2014) til faktorer som arbeidsinstrukser, alder på fartøyet, hvor mye administrativt arbeid som blir delegert og den subjektive meningen til dekksoffiserene. Et annet eksempel er Österman og Hult (2016) som mener det administrative arbeidet vil variere med rang om bord og type fartøy.

I de siste årene er det blitt satt fokus på og gjennomført flere forskningsprosjekt innen blant annet sikkerhetyringssystemer (Bhattacharya, 2012) og faktorer som påvirker sjøfolk som for eksempel stress, arbeidspress og fatigue (Håvold, 2015; Österman og Hult, 2016). Det er også skrevet en bacheloroppgave ved tidligere Høgskolen Stord/ Haugesund som omhandler hvordan kapteinens rolle har gått fra skipsfører til administrator (Norheim, Oen & Vestvik, 2011).

Basert på de ulike faktorene Ljung og Lützhöf (2014) og Österman og Hult (2016) gjør rede for, kan det være viktig at opplevelsene til dekksoffiserene synliggjøres da det er disse som har det overordnede ansvaret for både administrativt arbeid- og sikkerheten om bord. Kystfart har også ofte liten besetning om bord, hvor delegering av arbeidsoppgaver dermed kan bli begrenset. I denne fartstypen er det hyppige havneanløp hvor dette også kan legge ett ekstra press på dekksoffiserene med for eksempel rapportering av havneanløp og klarering last.

Alle disse forholdene tatt i betraktning finner vi det mangler forskning på hvordan norske dekksoffiserer som har sitt daglige virke i norske rederier innen kystfart opplever den samlede mengden administrativt arbeid om bord. Denne studien er viktig fordi den kan bidra til at det administrative arbeidet kan ta en form som står i forhold til både rang om bord, bemanning og fartstype.

5.0 Metode

I dette kapittelet presenteres metodisk tilnærming og fremgangsmåte som har vært brukt under arbeidet med studien. Utvalg, metodevalg, design, gjennomføring av intervju,

prosedyre og analyse vil bli beskrevet. En beskrivelse av studien sine begrensninger, samt en etikkdel blir også presentert.

5.1 Utvalg

Problemstillingen «*Hvordan opplever dekksoffiserer i kystfart det administrative arbeidet om bord?*» ble besvart ved bruk av kvalitativ forskningsmetode, hvor intervju av dekksoffiserer fikk frem deres opplevelse og meninger om temaet på best mulig måte. Rekrutteringsprosessen var tidkrevende og det gikk mye tid til å etablere kontakt med de ulike rederiene. Det ble totalt sendt ut forespørsel til fire ulike rederi i nærheten, slik at muligheten for personlige intervju var større. Totalt fikk vi seks informanter fra tre rederier. Utvalget bestod av fem kapteiner og en overstyrmann da det er disse som sitter med det overordnede ansvaret av administrativt arbeid om bord. Alle informantene var norske menn, i forskjellige alder fra 30-60+ år. Den varierende alderen og erfaringen var gunstig for oss, da denne variasjonen bidro til å belyse problemstillingen i dybden og fra ulike perspektiv. Alle informantene har gjennomført relevant høyskole- eller fagskole utdanning. Av hensyn til anonymitet er ikke rederiets navn tilkjennegitt i studien.

5.2 Metodevalg

Metode beskrives som «*de teknikker som anvendes for å tilegne seg kunnskap om virkeligheten*» (Jacobsen, 2015, s. 23). I oppgaven er det benyttet kvalitativ forskningsmetode. Den kvalitative forskningsmetoden tar sikte på at informasjon er samlet inn i form av meninger og ikke tall. På denne måten vil en få muligheten til å gå i dybden på innholdet i informantenes holdninger og oppfatning om temaet. (Jacobsen, 2015). Kvalitativ forskning gjør det mulig for forskeren å få en dypere forståelse av informantens erfaringer (Strauss & Corbin, 2008). Problemstillingen i oppgaven setter søkelys på et tema som er lite belyst av relevant litteratur og tidligere forskning. Det fremsto for oss viktig å få en dybdebeskrivelse av opplevelsen og meningen til dekksoffiserene. På denne måten vil ny informasjonen og kunnskap fra informantene hjelpe oss å besvare problemstillingen.

5.3 Design

Det ble utarbeidet en intervjuguide (vedlegg 1) basert på problemstillingen. Intervjuguiden var bygget opp av tre hoveddeler. Første delen inneholdt noen få innledende spørsmål. Formålet med dette var å gjøre informanten og intervjueren vant til situasjonen. Eksempel på disse spørsmålene er «*Hvor mange år har du jobbet som skipsfører?*» og «*Hvor mange er dere på bro under seilas?*». Videre tok vi for oss administrativt arbeid og hvilken opplevelse dekksoffiseren har rundt dette temaet. Det ble stilte spørsmål som «*Har arbeidsoppgavene dine forandret seg siden du begynte som skipsfører?*», «*Er det noen*

oppgaver du ønsker du hadde mer tid til?» og «Hvordan er fordelingen mellom administrativt arbeid og navigeringen i løpet av en vakt?». Den tredje og siste delen omhandlet administrativt arbeid og sikkerhet. Dette temaet ble behandlet til sist da vi antok at det kunne være et mer sensitivt tema for enkelte. Eksempler på spørsmål som ble stilt i denne delen er «*Hvordan påvirker administrativt arbeid sikkerheten?» og «Hindrer det administrative arbeidet andre oppgaver du har?».*

Vi valgte en semistrukturert tilnærming hvor det ble stilt spørsmål ut i fra en intervjuguide, på denne måten ble de viktigste temaene dekket og spørsmålene ble besvart på en utfyllende måte. Med dette ble det rom for oppfølgingsspørsmål og digresjoner, det ble i tillegg god flyt i intervjuet (Jacobsen, 2015).

5.4 Gjennomføring av intervjuene

Personlig intervju egner seg ved at «*de får fram den enkelte informantens holdninger og oppfatninger, uten at det tas hensyn til den sosiale sammenhengen»* (Jacobsen, 2015, s. 146-147). Siden vi var interessert i å få en dypere forståelse av dekksoffiserenes holdninger og tanker, ble personlig intervju valgt.

Ansikt-til-ansikt intervju skiller seg fra telefonintervju på flere ulike måter, ved blant annet at det åpnes for å skape tillit og åpenhet mellom intervjuer og informant. Intervjuer har også kontroll over intervjusituasjonen. Svakheten ved et slikt intervju er at noen vil være reservert for å stille til intervju og intervjuereffekten kan være sterk (Jacobsen, 2015).

Alle intervjuene ble tatt opp på lydband ved bruk av diktafon. To intervju ble gjennomført personlig, ansikt-til-ansikt i lokalene til Høgskolen på Vestlandet avdeling Haugesund. Resten av de fire intervju ble gjennomført over telefon. Telefonintervju var enklere å gjennomføre for største del av informantene. Dette grunnet stor geografisk distanse mellom intervjuer og informant. Uavhengig av intervjuform la vi gjennom datainnsamlingen stor vekt på at informantene ikke skulle føle seg tvunget til å svare «korrekt», men heller føle seg fri til å komme med egne synspunkt og tanker. Et eksempel på dette er som tidligere nevnt at vi stilte innledende spørsmål for å øke informanten sin trygghet på oss som intervjuere, samtidig som det gjorde oss tryggere med intervjurollen.

5.5 Prosedyre og analyse

Etter hvert intervju ble lydopptaket detaljert transkribert, ord for ord. Etter transkriberingen var ferdig ble alle lydopptakene slettet, slik avtalen med Norsk Senter for Forskningsdata (NSD) tilsa. Deretter analyserte vi dataene, med bruk av tematisk analyse. Dette er en kvalitativ analysemetode som er godt egnet til å identifisere og analysere temaer som gjentar seg i datasettet. I dette arbeidet benyttet vi oss av fremgangsmåten som er

beskrevet i Braun og Clarke (2006). Denne artikkelen beskriver en steg-for-steg guide om hvordan man utfører tematisk analyse. Disse stegene er som følger (Braun & Clarke, 2006):

1. Bli kjent med innsamlet data.
2. Lage innledende koder.
3. Lete etter temaer.
4. Gjennomgå temaer.
5. Definere og navngi temaer.
6. Produsere rapporten.

For å sikre høy grad av interrater-reliabilitet, utførte vi punkt 1, 2 og 3 hver for oss. Deretter vurderte vi enkelte temaer opp mot funnene til hverandre, punkt 4. Dette ble gjort for å se om det var ulike meninger og synspunkt som var gjengangere, og utpekte seg som spesielt viktige. Etter denne prosessen satt vi igjen med noen temaer som ble nøyere definert og deretter navngitt, punkt 5. Disse temaene vil bli presentert i kapittel 6.0 om resultat.

5.6 Begrensninger

Et særtrekk ved kvalitativ forskningsmetode er at kvaliteten på data avhenger av intervjuerens ferdigheter, og forståelsen for det tema som skal undersøkes (Kvale & Brinkmann, 2009).

Jacobsen (2015) skriver om undersøkereffekten. Dette innebærer at resultatene fra informantene kan bli påvirket av hvordan vi som intervjuer snakker, kroppsspråket vårt og andre faktorer. Siden vi er relativt uerfarne med intervjuteknikker kan det tenkes at resultatene til en viss grad er påvirket av denne effekten. Grunnet vår begrensede kunnskap om intervju og intervjuteknikker ble forsøksintervju utført før intervjuene ble avholdt. Det ble i tillegg gitt opplæring i intervju- og intervjuteknikker via Høgskulen på Vestlandet avdeling Haugesund, som vi deltok på. Intervjuguiden ble utarbeidet med fokus på hovedsakelig åpne, og ikke-ledende spørsmål. Dette for å unngå å lede informantene unødige.

Som tidligere nevnt var to av våre intervjuer personlige intervju, men fire intervju måtte av praktiske årsaker gjennomføres over telefon. En mulig begrensning for vår studie er at telefonintervju under noen omstendigheter vil kunne være mindre egnet til å skape tillit og åpenhet, samtidig som intervjuer har mindre kontroll enn ved personlig intervju. I tillegg kan det lettere oppstå elementer som forstyrrer informanten enn ved personlige intervju (Jacobsen, 2015). For å motvirke disse potensielle begrensningene var vi påpasselige med å

la informantene fastsette intervjuetidspunkt hvor det var passende. Vi ga også informasjon omkring hvor lenge vi så for oss at intervjuet ville vare for å skape noe forutsigbarhet for informanten.

5.7 Etikk

Prosjektet ble meldt til NSD. Dette for å få tillatelse til å utføre prosjektet hvor personopplysninger ville bli behandlet. Det stilles krav til hvordan personopplysninger behandles gjennom hele prosjektet (Jacobsen, 2015). Rederiene sendte ut forespørsel og informasjon om prosjektet til de aktuelle informantene. I denne forespørselen ble det gjort klart at intervjuet ikke var i regi av rederiene og de kunne selv bestemme om de ønsket å delta i undersøkelsen. Vi benyttet oss av informert samtykke (vedlegg 2) som ble signert av alle informantene (NSD, 2017; Jacobsen, 2015). Her ble oppgavens hensikt og informantens rettigheter presentert, samtidig informantenes og rederienes anonymitet også garantert.

Før intervjuet ble informanten informert om tema, hensikt og hva datainnsamlingen skulle benyttes til. Det ble også informert om bruk av lydopptaker og alle informanter godtok bruk av det før intervjuet begynte. Informantene ble informert om at de når som helst, og uten å oppgi forklaring kunne trekke seg fra studien (frem til innleveringsdato).

6.0 Resultat

I dette kapittelet presenteres de ulike resultatene. Vi tar for oss tre ulike tema som har fremkommet gjennom intervjuene: *sjømannskap og dekksoffiserens identitet, behov for ekstra bemanning samt administrativt arbeid og sikkerhet.*

6.1 Sjømannskap og dekksoffiseren sin identitet

Et av temaene som fremkom angår sjømannskap og identiteten til dekksoffiserene. Informantene uttrykte at arbeidstypen- og mengden har forandret seg betydelig siden de begynte som dekksoffiserer. I tillegg mente informantene at de ikke lenger føler de fører skipet og har tilstrekkelig tid til å etterse skipets stand.

«Da jeg begynte så var det å bruke tiden på å få båten fra A til B på en trygg måte. I dag er jo jobben mer å dokumentere at vi får båten fra A til B det skal dokumenteres. Egentlig skal du dokumentere at vi gjør vår egen jobb».

Skipsføreren ga uttrykk for at arbeidsoppgavene er å dokumentere at de faktisk gjør den jobben de er satt til. Dette kan føre til merarbeid samt også være en kilde til irritasjon. Det kan se ut som mengden dokumentasjon og lignende administrativt arbeid overtar det som

før var fokuset – å føre fartøyet. En informant fortalte om det som han hadde håpet skulle bli en enklere hverdag hjulpet av teknologiske hjelpemidler:

«Jeg har mye følelsen av at jeg ikke kjører båt lengre, du flytter papir. Og de påsto at alt skulle bli bedre når vi fikk PC om bord og sånn, men det ble verre, mye verre».

Vi forstår dette sitatet dithen at informanten har opplevd en dramatisk endring innen arbeidsoppgaver de siste årene, i tillegg til en teknologisk utvikling om bord. Informantene knytter noe av det administrative arbeidet til en oppfattelse av stadig mer avansert teknologi på fartøyene. Teknologien kan oppleves som komplisert, hvilket igjen kan føre til at de hjelpemidler som er tilgjengelige ikke blir benyttet eller brukt på en fornuftig og effektiv måte. Det kan videre tenkes at hvis man ikke får benyttet seg av de hjelpemidler som er ment for å lette arbeidshverdagen eller de ikke fungerer godt, fører dette til en reduksjon i tilgjengelig arbeidstid.

I tilknytning til erkjennelsen av at det administrative arbeidet tar mer og mer tid, uttrykte informantene at de gjerne kunne ønske seg anledning til å prioritere andre arbeidsoppgaver i løpet av en arbeidsdag:

«Ja det å kunne ta mer vare på båten, sånn som vi gjorde før i tiden. For da var jeg på båten». En annen forteller: *«Kunne hatt tid til å være mer på dekk, for å virkelig se hva som ble gjort av vedlikehold og sånt».* Senere i intervjuet kommenterer informanten: *«Skulle ønske det var mindre arbeid med akkurat det å krysse av og huke av, at du kunne heller vært mer aktiv og jobbet».*

Det kan tyde på en økning innen den administrative arbeidsmengden og det kan tolkes slik at det som før ble sett på som godt sjømannskap og praksis, nå ikke kan kombineres med den administrative arbeidsmengden. Dette underbygdes av kommentar fra informant:

«Ja, for det var jo det og før, godt sjømannskap da holdt man jo båten i orden og ting var i orden. Nå har det blitt godt sjømannskap at du har papirene i orden»

Vi forstår det som at noe av det administrative arbeidet tradisjonelt ikke er forstått som en del av godt sjømannskap. Våre informanter indikerte endatil at det i verste fall kan stå

i veien for å praktisere det som før var godt sjømannskap – fokuset blir ufrivillig flyttet til å ha papirene i orden fremfor å ha fartøyet i orden.

6.2 Behov for ekstra bemanning

Under intervjuene kom det frem at informantene uttrykte at de syns bemanningen er for liten til å kunne ta seg av den administrative arbeidsmengden samtidig som andre oppgaver skal gjøres. En av informantene uttrykte bekymring om arbeidsmengden og sa følgende om temaet:

«For det går på sikkerheten løs, det gjør det». Informanten forteller også om en mulig løsning av problemet: «Min mening, personlig så vil jeg si at de bør innføre telegrafisten om bord igjen, altså radiooffiser, som kan ta seg av en del av papirarbeidet».

Informanten bekymret seg for den økte arbeidsmengden, og uttrykte ønske om å få gjeninnført radiooffiseren slik at denne kan overta flere av de administrative oppgavene dekksoffiserene har overtatt. En annen informant uttrykte også bekymring for at bemanningen ikke er tilstrekkelig for å få dekket alle arbeidsoppgavene:

«Det begynner å bli så mye, det er altså for mye man må forholde seg til. Du klarer ikke å løse disse problemene med den erfaringen jeg har engang, før du bemanner opp båtene med ekstra personell. Rett og slett oppbemanning av folk».

Slik vi tolket det har mengden arbeidsoppgaver informanten må forholde seg til økt på grunn av det administrative arbeidet. Samtidig er bemanningen enten den samme eller mindre, det gjør at informantene opplever denne utviklingen som problematisk å hankes med. Vi tolket våre informanters utsagn dithen at den administrative arbeidsmengden ikke tradisjonelt inngår i deres forståelse av «sjømannskap» eller det som tradisjonelt har blitt sett på som «dekksoffiserens jobb».

6.3 Administrativt arbeid og sikkerhet

Et annet tema som fremkom under analysearbeidet var hvordan administrativt arbeid kan påvirke sikkerheten om bord. Informantene pekte på et økende fokus på dokumentering, og det som han oppfatter som en tendens til at tilsynsmyndighetene er mer opptatt av tilstanden til papirene fremfor den faktiske tekniske standen til skipet.

«Men det er jo sånn at hvis du får en inspektør og sånt om bord og, så bryr de seg nesten ikke om å se på båten og hvilken stand båten er i så lenge papirene er i orden»

Vi tolket det sådan at informanten opplever det som bekymringsverdig dersom det oppstår et overfokus på at papirene skal være i orden. Dette kan igjen gå på bekostning av kontroll med de faktiske forholdene, og standen til fartøyet.

Under tidligere temaer viser våre resultater at informantene opplever mengden administrativt arbeid og krav, i enkelte tilfeller kan stå i veien for andre oppgaver og sikkerheten om bord.

«Ja, det er helt klart. På grunn av at det kreves såpass mye, du skal gjøre alle rapporteringer, du skal planlegge last, du skal sende inn fraktbrev, du skal tenke fremover, du skal alt. Det går alltid på bekostningen av noe» Informantene beskriver hvordan de administrative arbeidsoppgavene innimellom må vike for andre oppgaver: *«Da avventer jeg de administrative oppgavene til de andre gjøremålene som du må gjøre er gjort.»*

Med dette forstår vi en mulig strategi for å unngå at det administrative arbeidet utgjør en risiko for sikkerheten. Informanten indikerte en løsning ved å avvente eller nedprioritere visse administrative oppgaver. En annen informant uttrykte også følgende om fordelingen mellom navigering og administrativt arbeid:

«Altså, er det åpent seilas, går du plasser det er slik så kan det bli 80 % papirarbeid og 20 % navigering og vice versa. Hvis du seiler trange plasser så er det 100% navigering, så man må ta forholdene i betraktning ... Det har vel selvfølgelig vært tilfeller der du kanskje bruker litt vel mye tid på papirarbeidet mens du seiler, og jeg vil ikke si det går ut over sikkerheten for det har jo gått bra. Men det kan jo fort skje ting da.»

Det går uttrykk for at forholdene til enhver tid må tas i betraktning. Mye tid kan gå til det administrative arbeidet. Det vil være ulike forhold når man seiler langs kysten og på åpent hav. På bakgrunn av dette blir fordelingen av det administrative arbeidet deretter. Det kan også til tider gå litt mye tid til papirarbeid, men så langt har det ikke gått utover sikkerheten – siden det har gått bra til nå. Vi kan tolke det dithen at det kan i teorien gå ut over sikkerheten

dersom det fokuseres for mye på papirarbeidet. En annen informant mente det blir for mange oppgaver å løse samtidig, og at det administrative arbeidet forverrer situasjoner ved å legge et ekstra press på dekksoffiserene:

«Det kan være tilfeller der det administrative arbeidet tar opp imot 30 % av tiden, i seilas tiden. Men du opererer jo gjerne ti forskjellige oppgaver, når du kanskje skulle hatt to.» Vi fulgte opp med spørsmål om denne fordelingen forbedrer eller forverrer sikkerheten om bord: *«Det er klart det forverrer, det legger jo et ekstra press, så det forverrer jo situasjonen.»*

Informanten uttrykte at i de tilfeller hvor dekksoffiseren må utføre mange oppgaver samtidig kan dette forverre sikkerheten. Administrative oppgaver kan i verste fall legge stein til byrden – og føre til "unødig" risiko. Det er mange operasjoner som krever dekksoffiseren sin oppmerksomhet samtidig som det er begrenset med tid til å utføre oppgavene. Dekksoffiseren har ofte ansvaret for noen av oppgavene alene, og strekker man ikke til med disse oppgavene, vil det gå på bekostning av andre oppgaver.

Selv om de uttrykte bekymring for mengden administrativt arbeid understrekte informantene at noe av det administrative arbeidet blir sett på som meningsfullt og nyttig. En informant fremhevd viktigheten av å bruke sikkerhetsstyringssystemene fornuftig slik at disse er til hjelp – og ikke hindrer andre oppgaver som må fullføres for skipets drift.

«Når folk blir vant til et system så jobber, så tror jeg det viktigste er å jobbe med systemet og ikke imot. Da sliter du.» Videre sier informanten: *«Nei, altså, er systemet godt så er det jo med på å forbedre sikkerheten. Ja, det er det ikke tvil om.»*

Informanten fremhevd at kompetent bruk av velfungerende system kan bidra til å gjøre arbeidsdagen lettere og samtidig forbedre sikkerheten. Informantene uttrykker videre at en kilde til frustrasjon er blant annet utfylling av dokumenter som ikke er standardiserte. Dette fører til dobbeltføringer og er tidkrevende.

«Det er akkurat de samme meldingene du fyller inn, dokumentene ser like ut, men de kommer i forskjellig rekkefølge. Det er forskjellen, men det må du oppdatere hele veien.» ... *«så det er mye tull. Sånn er tull, men vi er nødt til å følge det.»*

En annen informant nevnte savnet av standardiserte lister som de hadde før i tiden. I følge informanten har det vært en negativ utvikling hvor enkelte land har gått bort fra standardiserte lister og over til egne system.

«Og så er det ting som har skjedd bare de siste 10 årene. For 10 år siden fylte vi ut en papirliste når du kom til en havn ... Alt var standardiserte lister fra IMO. Så startet Norge med SafeSeaNet. Der kan du legge inn alt elektronisk, og ja. Det fungerer veldig godt i Norge, men ikke når du kommer til utlandet.» Informanten forteller videre om erfaringer og meninger rundt rapporteringssystemene til andre nasjoner: *«Alle landene rundt omkring Østersjøen har laget sitt eget regnearkmodell, som ligner litt på SafeSeaNet. Men problemet er jo litt at det ikke er en base som oppdateres, så du må sitte og oppdatere listene kontinuerlig. For det at du er borte ei uke, så har du vært innom så mange havner at det er ingenting som stod fra forrige gang som stemmer. Da må du legge inn nye havner, ankomstdata og alt mulig. Og alle sammen har sin egen variant, sine egne kolonner på forskjellige plasser. Så du kan ikke kopiere. Kopierer du fra et annet regneark, blir de rasende. For det andre skal rederiet ha eget skjema for alle havner vi går til. Det kan bli mye smør på flesk når det er mange havneanløp.»*

Informanten fortalte om tungroddede system som er forskjellig fra land til land. Både myndigheter, rederi og kunder har egne skjema og rutiner for rapportering. Lister som ikke er like, men likevel etterspør samme informasjon leder til dobbeltføringer og tar unødvendig mye tid. Slike system oppleves som lite intuitive og frustrerende og fører til opplevelsen av «smør på flesk» når det kommer til mengden rapportering. Derimot trekkes Norges system, SafeSeaNet, frem som eksempel på et godt, velfungerende og enkelt system.

7.0 Diskusjon

Denne oppgaven ønsket å besvare problemstillingen: *«Hvordan opplever dekksoffiserer i kystfart det administrative arbeidet om bord?»*. Først tok vi for oss temaet sjømannskap og dekksoffiserenes identitet, og drøftet dette i sammenheng med lovverk i kapittel 3.0 og relevant forskning fra kapittel 4.0. Deretter ble temaet behov for ekstra bemanning drøftet med blick på delkapittel 2.2, utvikling, lovverk i kapittel 3.0 og relevant forskning, kapittel 4.0. Til sist ble temaet administrativt arbeid og sikkerhet drøftet i sammenheng med kapittelet 3.0 om lovverk og relevant forskning i kapittel 4.0.

7.1 Sjømannskap og dekksoffiseren sin identitet

Våre resultater indikerer en viktig del av det administrative arbeidet består av å dokumentere at det faktisk seiles fra A til B og oppgaver blir gjennomført. Dette samsvarer med observasjonene til Knudsen (2009), hvor det beskrives at sjøfolk er utsatt for en form for kontroll. Det kan også skapes en følelse av at sjøfolk er misforstått, undervurdert og på en måte glemt av den maritime industrien på land. de Cereteau, (1990) (referert i Knudsen, 2009), mener denne type kontroll kan føre til etiske hensyn som det å utføre arbeidet på en god måte, vil bli blandet med mer taktiske hensyn, hvor dokumenter blir korrekt utfylt uavhengig av arbeidet. Som vist i våre resultater ønsker dekksoffiserene det skulle vært mindre avkrysning og mer praktisk deltakelse i arbeidet.

I et juridisk perspektiv kan dette også skape et dilemma for dekksoffiserene. Etter sjøloven (1994) § 132, navigering m.m. skal skipsføreren «*sørge for at navigeringen og behandlingen av skipet skjer i samsvar med godt sjømannskap*». Et potensielt dilemma blir her stående mellom behandling av skipet i samsvar med godt sjømannskap eller å utføre dokumentasjonen korrekt for å få de godkjent av tilsynsmyndighetene.

Knudsen (2009) hevder det administrative arbeidet kan oppleves av sjøfolk som en regresjon fra sjømannskap og yrkets utvikling. Dette finner vi igjen i våre resultater, hvor administrativt arbeid er forstått som noe som forstyrrer- heller enn inkluderes i definisjonen av sjømannskap. Informantene uttrykker et ønske om å prioritere andre oppgaver som for eksempel å ta mer vare på fartøyene enn å gjøre administrativt arbeid. Samtidig savner de også det å kunne delta mer aktivt i arbeidet på dekk. Sees dette i sammenheng med definisjonen til Knudsen (2009) av sjømannskap, redegjort i kapittel 4.1, kan administrative arbeidsoppgaver tenkes å begrense opparbeidelse av profesjonell kunnskap og erfaringsbasert sunn fornuft. I følge Holmen (2011), mente Aristoteles at erfaring oppnås gjennom det å erverve ferdigheter. Ervervelse av ferdigheter skjer gjennom det å oppleve og sanse. I denne sammenhengen må da en dekksoffiser delta praktisk i arbeidshverdagen for å opparbeide erfaring. Det kan tenkes at det administrative arbeidet distanserer dekksoffiseren fra den praktiske tilnærming til yrket, og dermed i ytterste konsekvens kan komme til å begrense opparbeidelse av profesjonell kunnskap. Dette kan føre til en opplevelse av regresjon fra sjømannskap og utviklingen til yrket som Knudsen (2009) påpeker. Knudsen (2009) understreker at den praktisk tilnærming og deltagelsen i arbeidsoppgavene kan bli erstattet av sjekklister og faste prosedyrer når en trer inn i en lederrolle. En konsekvens av dette kan tenkes å bli at kommunikasjon og samarbeid mellom arbeidstaker og ledelse blir byttet ut med faste prosedyrer og regler (Knudsen, 2009). I andre yrker som for eksempel offshore

eller bygg- og anlegg kan dette også noen ganger oppleves (Knudsen, 2009; Nicholas, 2016). I verste fall kan det oppstå en situasjon hvor lederen sitter på et kontor og fyller ut rapporter og dokumenter i stedet for å bidra i arbeidet med kunnskap og erfaring (Knudsen, 2009).

Arbeidet sjøfolk utfører har forandret seg med tiden. Forandringen innebærer blant annet automatisering, databehandling og papirarbeid. Dette kan være noe av grunnen til at den administrative og praktiske arbeidsmengden øker (Ljung & Lützhöf, 2014). Noen av våre informanter opplever de ikke fører fartøyet, men «flytter papir». Dette aspektet reflekteres også i DMA (2013b), hvor sjøfolk føler arbeidsdagen består av for mye dokumentasjon og «papirarbeid». I rapporten kommer sjøfolkene selv med en løsning på dette problemet: I stedet for å øke faste prosedyrer og kontrollsystemer burde fokuset økes på kultur og kompetanse. Sjøfolkene mener dette vil bidra på en meningsfull måte å øke sikkerheten og effektiviteten om bord på fartøy (DMA, 2013b). Dette støttes også av funnene til Ljung og Lützhöf (2014), hvor det hevdes behovet for kunnskap og mer kompetanse er viktig, og da særlig elektronisk kunnskap. DMA (2013b) sier mange sjøfolk mener digitalisering er en måte å unngå mye av papirarbeidet. Dette mener også noen av våre informanter. Teknologien kan være et godt hjelpemiddel om den benyttes riktig.

I sammenheng med drøftelsen over kan det gi uttrykk for at sjømannskap og sjømannsidentiteten er på vei til å forandres. Således er dekksoffiserene sin opplevelse omkring administrativt arbeid viktig å ta på alvor. Utviklingen burde styres i retning av et mer tilpasset system om bord. Det er derfor viktig å inkludere dekksoffiserene i denne utviklingen. Det er de som har sitt daglige arbeid i dette miljøet, og bør heller inkluderes enn glemmes slik Knudsen (2009) mener noen sjøfolk føler. Det er viktig å ta vare på de gode sidene til det administrative arbeidet, som sikkerheten et godt system kan bidra med, samt fjerne de dårlige sidene, for eksempel dobbeltføring. Dette slik at det administrative arbeidet heller kan inkorporeres på en konstruktiv måte i en forståelse av sjømannskap.

7.2 Behov for ekstra bemanning

Knudsen (2009) ser sammenheng med bemanning og hvorfor nye regler og krav til dokumentasjon ofte er non grata. Dersom bemanning og innføring av nye regler hadde stått i forhold til hverandre kunne opplevelsen av reglene vært mer positive.

Våre funn samsvarer i noen grad med dette, da informantene uttrykker behovet for ekstra bemanning for å hankses med den stadig økende mengden arbeidsoppgaver. Resultatene våre viser hvordan problemene som oppstår blir vanskelig å håndtere selv for erfarne skipsførere. Dersom nye regler og/ eller prosedyrer som øker den administrative

arbeidsmengden blir innført i tillegg kan dette oppleves som uoverkommelig for dekksoffiserene.

I likhet med våre resultater viser studier på feltet til mindre bemanning og økende arbeidsmengde (Knudsen, 2009; Ljung & Lützhöf; Nicholas, 2016). Som tidligere nevnt, kan det tenkes at automatiserte oppgaver og databehandling bidrar til økt arbeidsmengde om bord (Ljung & Lützhöf, 2014). Dette fører til mindre tid til kai, forlenget arbeidstid om bord og høyere aktivitet på skipet, samtidig som mannskapet reduseres (Nicholas, 2016). Dette er alle viktige faktorer som gjør seg gjeldene innenfor kystfart og demonstrer hvorfor studie på dette feltet er viktig. En annen faktor er dersom besetningen minsker vil arbeidsmengden øke på det resterende mannskap (Trædal, 2006). Dette er i tråd med våre funn. Den totale arbeidsmengden indikeres så stor at de ikke lengre får tid til å utføre alle arbeidsoppgaver som blir pålagt dekksoffiserene. Dette illustreres av et sitat fra Trædal (2006, s 268). Her mener en skipsfører at den totale arbeidsmengden, samt å gå egne vakter, kan gå på bekostning av hovedansvaret til en skipsfører slik denne ser det. Altså det å ha overordnet ansvar om bord:

«En skipper som skal gjøre alt dette papirarbeidet samtidig med at han skal gå vakt og ha overordna ansvar, han er ingen god skipper!»

Våre resultater viser at dekksoffiserene må velge mellom oppgaver – og da prioriteres det arbeidsoppgaver som er viktigst for sikkerheten, hvilket kan føre til at enkelte administrative oppgaver kan bli tilsidesatt. Sett i sammenheng med sitatet over kan det tenkes at arbeidsoppgavene til tider kan gå på bekostning av sikkerheten, samt det å være en god skipsfører.

I tråd med Ljung og Lützhöf (2014), indikerer våre resultater en løsning ved å øke bemanningen om bord for å kunne hanskes med den økende mengden administrativt arbeid. Det foreslås i våre resultater å gjeninnføre radiooffiseren, i motsetning til Ljung og Lützhöf (2014) hvor det foreslås å opprette en ny type stilling om bord - elektroingeniør. Elektroingeniør blir her sett på som helt nødvendig om bord på grunn av den teknologiske utviklingen, og all teknologien som allerede er om bord i fartøy i dag. Begge løsningene kan bidra til å lette arbeidsmengden til dekksoffiserene.

I tillegg til å følge nye rutiner, sjekklister, rapporteringer med mere har også dekksoffiserene lovpålagte ansvar. I forbindelse med skipsførerens ansvar i sjøloven (1994)

er det viktig å se sammenhengen mellom lovpålagt ansvar og de arbeidsoppgaver som tidligere ble behandlet av radiooffiserene. Blant annet skal skipsbøkene bli ført ordentlig og under dennes tilsyn. Skipsføreren skal også avlegge regnskap i henhold til det rederens ønsker (Sjøloven, 1994, §§ 133 og 141). Våre funn tyder på at mengden arbeidsoppgaver til tider kan bli for mye for dekksoffiserene å hanskkes med – og de kan bli nødt til å prioritere bort arbeidsoppgaver som de selv synes er viktige. Dette kan i ytterste konsekvens føre til at de havner i konflikt mellom prioriterte arbeidsoppgaver, pålagte arbeidsoppgaver fra kunde og rederi samt det lovverket krever. Denne konflikten kan det også tenkes løst ved å øke bemanningen om bord.

7.3 Administrativt arbeid og sikkerhet

Informantene indikerer en opplevelse av stadig strengere krav om å ha papirene om bord i orden. Flere bekymrer seg for at dette fokuset tar større plass enn å holde fartøyet i orden. Knudsen (2009) understreker også dette, og hevder det administrative arbeidet skaper et dilemma mellom lovpålagt ansvar og moral hos dekksoffiserene; Så lenge sjekklisten er utfylt korrekt, er kvaliteten av arbeidet ikke like viktig. Våre resultater viser at dekksoffiserene kan oppleve det som om tilsynsmyndighet er mer opptatt av dokumentene fremfor den faktiske tekniske standen til skipet. Dette kommer også frem av resultatene i DMA (2013b) sin rapport. Sjøfolk opplever at «papirarbeidet» ikke reflekterer deres profesjonelle kunnskap om hvordan opprettholde sikre fartøy. Et sitat fra DMA (2013b, s. 13) illustrer hva en skipsfører mener om dette. Utfylte sjekklister viser ikke hvordan sikkerheten er om bord:

«Most of the inspections are done by checklist. This has nothing to do with safety»

Det kan hevdes at en fare ved dette er at fokuset kan flyttes over på å fylle ut sjekklister korrekt i stedet for å utføre arbeidet korrekt. Dekker (2003) hevder også det er fare for å skape en utvikling hvor avvik fra prosedyrer møtes med enda mer detaljerte sjekklister og prosedyrer. Avstanden mellom den praktiske tilnærmingen til arbeidet og prosedyrer vil dermed fortsette å øke. Dette kan også sees i sammenheng med følelsen av å bli utsatt for kontroll og behandling av fartøyet i samsvar med godt sjømannskap som tidligere drøftet i delkapittel 7.1.

Dekkssoffiserene vi intervjuet oppga at de noen ganger opplever at det administrative arbeidet kommer i konflikt med andre oppgaver eller går på bekostning av noe annet. Det er mange operasjoner som krever dekksoffiserene sin oppmerksomhet, samtidig som det er

begrenset med tid til å utføre oppgavene. Ser vi dette i sammenheng med Knudsen (2009), kan dette føre til en konflikt mellom regler og sikkerhet på den ene siden og timeplanen og finansielle hensyn på den andre siden. Et eksempel på dette kan være hvordan en stram timeplan fastsatt av for eksempel rederiet kan komme i konflikt med hviletidsbestemmelser (Knudsen, 2009).

Informantene våre mente løsningen på en slik konflikt er å la det administrative arbeidet vente, og heller prioritere mer kritiske oppgaver. En skipsfører i artikkelen til Ljung og Lützhöf (2014) forteller hvordan arbeidet til denne stort sett handler om å føre fartøyet, navigere og lære opp nye offiserer. Skipsføreren delegerer det administrative arbeidet til andre dekksoffiserer for å konsentrere seg om fremføringen av fartøyet. Denne mener opp mot 80 % av tiden blir brukt til navigasjon mens noen av våre informanter sier de benytter om lag 70 % på navigering og rundt 30 % på administrativt arbeid. Våre resultater viser også at 80 % av tiden kan gå med til administrativt arbeid og 20 % går med til navigering. Dekksoffiserene vi intervjuet sa at det er farvannet det seiles i som bestemmer prioriteringen mellom administrativt arbeid og navigering. Samtidig påpekte våre informanter at de til tider kan operere ti oppgaver på en gang når de kanskje skulle fokusert på bare på to oppgaver, noe som kan gi uttrykk for hvor mye tid det administrative arbeidet tar og hvor mye press det legges på dekksoffiserene. Dette synliggjør hvorfor forholdene i kystfarten er viktig å belyse.

I følge Ljung og Lützhöf (2014) vil det være flere forskjellige faktorer som påvirker opplevelsen dekksoffiserene har av det administrative arbeidet som type fartøy, arbeidsinstrukser, alder på skipet, hvor mye administrativt arbeid som blir delegert og den subjektive meningen til dekksoffiserer. Österman og Hult (2016) mener at det i tillegg vil være forskjellig administrativt arbeid og forskjellige arbeidsoppgaver som følge av forskjellig rang om bord.

Som det synliggjøres ovenfor mente våre informanter at de utfører flere oppgaver samtidig. Vaktavende dekksoffiser kan dermed tenkes å måtte utføre administrative oppgaver hvorpå det i verste fall kan komme i strid med lovverket og således også sikkerheten om bord. Eksempel på hvordan dette kan komme i konflikt med lovverket kan sees i forbindelse med vaktfordforskriften (1999) del 3-1, under utøvelse av brovakt nr. 26:

"Den vaktavende dekksoffiseren skal ikke utføre eller bli satt til å utføre plikter som kan komme i konflikt med sikker navigering av skipet".

Knudsen (2009) hevder det administrative arbeidet kan skape et dilemma mellom lovpålagt ansvar og moral hos sjøfolk. Våre resultater indikerer ekstra press legges på dekksoffiserene gjennom de administrative oppgavene, men de prioriteres ofte bort nettopp fordi andre oppgaver oppfattes som viktigere, som for eksempel sikker navigering. Selv om oppgaver prioriteres vekk er dilemmaet mellom lovpålagt ansvar og moral stadig til stede, samtidig er presset på dekksoffiserene der like fullt. Sees dette i sammenheng med Knudsen (2009) sin definisjon av sjømannskap, redegjort i kapittel 4.1 sjømannskap, kan det se ut som vakthavende dekksoffiserer må bruke sin profesjonelle kunnskap når slike dilemmaer skal løses. Dette kan også være spesielt aktuelt på den type fart vi har undersøkt hvor det ofte er mindre besetning om bord.

Til forskjell fra tidligere forskning som for eksempel rapporten til Sjøfartstyrelsen (DMA, 2013b) illustrerer vår oppgave tydeligere en dualitet i opplevelsen av det administrative arbeidet. På den ene siden opplever dekksoffiserene å til dels sette pris på den sikkerheten en velfungerende prosedyre i teorien kan tilby: noen administrative arbeidsoppgaver blir ansett som helt nødvendig for den daglige driften av fartøyet. Oppgavene er ikke til hinder om de prioriteres riktig, men det forutsetter en forståelse for hvilke arbeidsoppgaver som er viktig.

På den andre siden fortalte våre informanter om et tungrodd rapporteringssystem som skaper merarbeid i form av dobbelrapportering, blant annet siden det ikke er standardiserte systemer fra land til land. Dette er en prosess som tar unødvendig mye tid og kan bidra til en negativ oppfattelse av det administrative arbeidet. Informasjonen som skal fylles inn i skjemaene er like, men skjemaene er forskjellige. Informantene trakk derimot frem det norske systemet SafeSeaNet, hvor all informasjon legges enkelt inn elektronisk, som et godt og fungerende system. Våre funn samsvarer med det Österman og Hult (2016) mener - det som skaper frustrasjon og tar mye tid er bruk av lite intuitive datasystem, eller flere papirkopier av samme skjema ofte skrevet med juridisk stil.

Våre funn stemmer også over ens med konklusjonen i rapporten til Sjøfartstyrelsen: Både internasjonale og danske sjøfolk mener flere arbeidsoppgaver blir ansett som unødvendig komplekse og tar for mye tid å utføre (DMA, 2013b).

8.0 Konklusjon

Oppgavens mål var å besvare problemstillingen «*Hvordan opplever dekksoffiserer i kystfart det administrative arbeidet om bord?*»

Tradisjonelt har navigasjon og manøvrering av fartøyet blitt sett på som dekksoffiserene sitt primære ansvarsområde. De siste årene har imidlertid endringer i

samfunnet og teknologisk utvikling påvirket hvilke arbeidsoppgaver som preger livet om bord. Denne forandringen inkluderer, men begrenser seg ikke til nedbemanning, rasjonalisering og automatisering av oppgaver.

Det er derfor viktig at dekksoffiserene sin opplevelse av det administrative arbeidet blir tatt på alvor. Dette slik at kravene til det administrative arbeidet etter hvert kan ta en form som gjør det forenlig som en del av godt sjømannskap. Det som tradisjonelt er forbundet med godt sjømannskap kan måtte tolkes på nytt, og sees i sammenheng med denne forandringen. Sjømannsidentiteten kan også tenkes å være på vei til å forandres på grunn av dette.

Resultatene fra intervjuene med dekksoffiserene viser en opplevelse av å flytte papir og ikke lengre føre fartøyet. De må dokumentere utført arbeid og det oppleves et økende krav om å holde dokumentene i orden og ikke fartøyet i orden. Samtidig står det administrative arbeidet til tider i veien for praktiske oppgaver og deltakelse i arbeidet. Arbeidsoppgavene kan også til tider bli for mye å håndtere for dekksoffiserene, og de opererer gjerne flere oppgaver på en gang.

Det oppleves av dekksoffiserene som unødvendig å rapportere samme informasjon i mange forskjellige system. De opplever systemene som tungvinte og rigide. I motsetning til dette viser vår forskning også hvordan dekksoffiserene setter pris på sikkerheten en velfungerende prosedyre kan tilby. Samtidig blir også noen administrative arbeidsoppgaver ansett som helt nødvendig for den daglige driften av fartøyet.

Basert på de overstående funnene kan vi konkludere med at opplevelsen av det administrative arbeidet er sammensatt. Det oppleves en dualitet hos dekksoffiserene. De opplever et økende fokus på korrekt utføring av de administrative arbeidsoppgavene, og til tider for mange oppgaver å håndtere. Dette kan i verste fall gå på bekostning av blant annet vedlikehold av fartøyet og sikkerheten om bord. Samtidig oppleves en god prosedyre eller et godt system som en bidragsyter til å øke sikkerheten om bord.

9.0 Videre forskning

Oppgaven har undersøkt hvordan administrativt arbeid oppleves av norske dekksoffiserer i kystfart. Ut fra funn i denne studien vises behov for nærmere undersøkelse av følgende:

Kvantitativ undersøkelse av behovet for ekstra bemanning om bord. Dette for å kunne identifisere eventuelle reelle behov for økt bemanning innen kystfart. Som tidligere studier av blant andre Håvold (2015) og Österman og Hult (2016) demonstrer, kan det også være aktuelt å undersøke hvilken belastning arbeidspress og administrativt arbeid eventuelt påfører norske sjøfolk innenfor kystfart med tanke på stress, hviletid og søvn. Oppgavens utgangspunkt var

kystfart og norske dekksoffiserer. Basert på ulike oppfattelse av det administrative arbeidet i forskjellige fartstyper anbefales lignende studier på andre fartøy- og fartstyper i Norge. Samtidig vil praktisk rettet forskning mot utforming og kvalitet av rapporteringssystem om bord kunne bidra til utarbeidelse av mer brukervennlige systemer for dekksoffiserene.

Den sammensatte opplevelsen og dualiteten som synliggjøres i denne studien burde også forskes videre på. Dette for å undersøke hvorfor det oppleves slik, og hva som kan gjøres videre med systemene for å forbedre disse. Til sist foreslås videre studie av krav til administrativt arbeid slik at disse etterhvert kan ta form som gjør det mulig å forene med godt sjømannskap.

10.0 Referanseliste

- Bhattacharya, S. (2012). The effectiveness of the ISM Code: A qualitative enquiry. *Marine policy*, 36(2), 528-535. doi: 10.1016/j.marpol.2011.09.004
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77-101. Hentet 7. mars 2018 fra <http://dx.doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Danish Maritime Authority. (2013a). *Administrative burdens in the maritime sector*. Hentet 12. desember 2017 fra <http://drg.blob.core.windows.net/hellenicshippingnewsbody/pdf/Diafora/Burdens%20in%20the%20maritime%20sector%20-%20Executive%20summary.pdf>
- Danish Maritime Authority. (2013b). *Survey on administrative burdens among international seafarers*. Hentet 8. januar 2018 fra <http://www.intermanager.org/wp/wp-content/uploads/downloads/2013/09/Survey-among-international-seafarers1.pdf>
- Dekker, S. (2003). Failure to adapt or adaptations that fail: contrasting models on procedures and safety. *Applied ergonomics*, 34(3), 233-238. doi: 10.1016/S0003-6870(03)00031-0
- Forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip. (1999). Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip av 27 april 1999 nr. 537. Hentet 19. mars 2018 fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1999-04-27-537>
- Forskrift om fartsområde. (1981). Forskrift om fartsområde av 4. november 1981 nr. 3793. Hentet 22. Mars 2018 fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1981-11-04-3793>
- Holmen, H. (2011, 2. november). *Erfaring*. Hentet 15. april 2018 fra <https://snl.no/erfaring>
- Håvold, J. I. (2015). Stress on the bridge of offshore vessels: Examples form the North Sea. *Safety science*, 71, 160-166. doi: 10.1016/j.ssci.2014.03.009
- International Maritime Organization. (2017). *LIST OF CERTIFICATES AND DOCUMENTS REQUIRED TO BE CARRIED ON BOARD SHIPS, 2017*. (FAL.2/Circ.131 MEPC.1/Circ.873 MSC.1/Circ.1586 LEG.2/Circ.3). Hentet 16. mars 2018 fra <http://www.imo.org/en/Publications/SupplementsAndCDs/Documents/Certificatesonboardships.pdf>
- International Maritime Organization. (2018). *ISM Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code*. Hentet 20. mars 2018 fra

<http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx>

- Jacobsen, D. I. (2015). *Hvordan gjennomføre undersøkelser? Innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. Oslo: Cappelen Damm Akademiske.
- Jørgensen, J. (2012). *Hva er godt sjømannskap - og hvordan oppnå dette?* (Mastergrad, Universitetet i Tromsø). Hentet fra <https://munin.uit.no/bitstream/handle/10037/4292/thesis.pdf?sequence=2> (PED-3900)
- Knudsen, F. (2009). Paperwork at the service of safety? Workers' reluctance against written procedures exemplified by the concept of 'seamanship'. *Safety science*, 47(2), 295-303. doi: 10.1016/j.ssci.2008.04.004
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2009). *Interviews: Learning the craft of qualitative research interviewing*. Los Angeles: SAGE publications.
- Kystverket. (2018, 9. februar). *Fakta om havnesikring*. Hentet 20. mars 2018 fra <http://www.kystverket.no/Maritim-infrastruktur/Havnesikring/Fakta/>
- Ljung, M., & Lützhöf, M. (2014). Functions, performance and perceptions of work on ships. *WMU journal Maritime Affairs*. 13(2), 231-250. doi: 10.1007/s13437-014-0057-x
- Nicholas, B. (2016). Risk perception and safety management systems in the global maritime industry. *Policy and Practice in Health and Safety*, 4(2), 59-75. doi: 10.1080/14774003.2006.11667682
- Norheim, S., Oen, Å. N., & Vestvik, C. (2011). *Kapteinens "nye" rolle: Fra skipsfører til administrator*. (Bachelorgrad, Høgskolen Stord/Haugesund). Hentet fra <https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/151968/NorheimOenVestvik.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Norsk senter for forskningsdata. (2017, 22. mars). *Informasjon og samtykke*. Hentet 21. mars 2018 fra http://www.nsd.uib.no/personvernombud/hjelp/informasjon_samtykke/
- Sikkerhetsforskriften. (2004). Forskrift om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger av 22 juni 2004 nr. 972. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-22-972>
- Sjøfartsdirektoratet. (2016, 8. april). *ISPS – maritim sikring*. Hentet 20. mars 2018 fra <https://www.sdir.no/sjofart/ulykker-og-sikkerhet/isps/>
- Sjøloven. (1994). Lov om sjøfarten av 24 juni 1994 nr. 39. Hentet 19. mars 2018 fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1994-06-24-39?q=sjøloven>
- Skipssikkerhetsloven. (2007). Lov om skipsikkerhet av 16 februar 2007 nr. 9. Hentet 19. mars 2018 fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2007-02-16-9>

- Strauss, A. L., & Corbin, J. M. (2008). *Basics of qualitative research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*. Thousand Oaks: SAGE Publications.
- Trædal, L. (2006). *Sjøfolk: Til havs og i havn*. Oslo: Aschehoug.
- Vandeskog, B. (2015). The Legitimacy of Safety Management Systems in the Minds of Norwegian Seafarers. *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. 9(1), 101-106. doi: 10.12716/1001.09.01.12
- Österman, C., & Hult, C. (2016). Administrative burdens and over-exertion in Swedish short sea shipping. *Maritime Policy & Management*, 43(5), 569-579. doi: 10.1080/03088839.2016.1154994

11.0 Vedlegg:

Vedlegg 1: Intervjuguide

Innledende

1. Hvilken utdanning har du? (Høyskole/fagskole)
2. Hvor mange år har du jobbet som skipsfører?
3. Hvor mange er dere på bro under seilas?
4. Hvilke skift går dere?

Administrativt arbeid

5. Hvordan er en vanlig arbeidsdag for deg?
6. Hvilke administrative oppgaver har du?
7. Er det administrative arbeidet en naturlig og viktig del av jobben?
8. Er det administrative arbeidet nyttig?
9. Er det noen administrative oppgaver som er mer nyttige enn andre?
10. Har arbeidsoppgavene dine forandret seg siden du begynte som skipsfører?
11. Hvordan oppleves denne utviklingen?
12. Hvordan er fordelingen mellom navigering og administrativt arbeid?
13. Opplever du at denne fordelingen forbedrer eller forverrer sikkerheten om bord?
14. Er det noen oppgaver du ønsker du hadde mer tid til?

Administrativt arbeid og sikkerhet

15. Hvordan påvirker administrativt arbeid sikkerheten?
16. Kan det oppleves at skiftelige rutiner, prosedyrer, sjekklister og oppgaver om bord fører til en falsk trygghet/sikkerhet?
17. Føler du at det administrative arbeidet går ut over sikkerheten for navigering?
18. Hindrer det administrative arbeidet andre oppgaver du har?
19. Hvordan oppleves holdningene til administrativt arbeid på sjøen?
20. Har du opplevd at det administrative arbeidet har ført til en uønsket hendelse?

Vedlegg 2: Samtykkeskjema



Høgskulen
på Vestlandet

Administrativt arbeid på bro

Georg Opsal Våga, Mats Moe og Karl-Henrik Nilsen ønsker med dette å invitere deg til å delta som informant på vår bacheloroppgave i Nautikk ved Høgskolen på Vestlandet

Bakgrunn og formål

Formålet med denne studien er å utforske hvordan brooffiserer opplever den administrative arbeidsmengden på bro. For å få et innblikk i denne problemstillingen ønsker vi å intervju brooffiserer som er ansatte i Norske rederi om deres oppfatning og erfaringer.

Hva innebærer deltakelse i studien?

Å samtykke til å delta i denne studien innebærer at du deltar på et intervju på omtrent en time. Tidspunkt og sted avtaler du med forskerne. Intervjuene kan foregå «ansikt til ansikt» eller per telefon om du foretrekker dette. Det blir gjort lydopptak av intervjuet. Ingen andre enn forskergruppen (bachelorstudentene og eventuelt veileder) vil få tilgang til opptakene. Alle personopplysninger blir behandlet konfidensielt. Opptakene transkriberes og anonymiseres og slettes deretter så snart som mulig etter intervju. Enkelt deltakeres samt rederiets identitet vil ikke kunne gjenkjennes i hverken transkripsjon eller den ferdige oppgaven. Prosjektet skal etter planen innleveres 02.05.2018. Etter dette vil alle transkripsjoner slettes.

Frivillig deltakelse og personvern

Undersøkelsen er innmeldt til Personvernombudet for forskning ved Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste AS (NSD). Det er frivillig å delta i studien. Du gir ditt samtykke til å delta ved å fylle ut skjemaet under og levere det til prosjektgruppen. Frem til innleveringsdato kan du når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli utelatt fra analyse og den ferdige oppgaven.

Hvis du har spørsmål, ta kontakt med en av oss:

- Georg Opsal Våga
Telefonnummer: 478 29 094, E-postadresse: owgeorg@gmail.com
- Mats Moe
Telefonnummer: 416 97 529, E-postadresse: matsmoe@yahoo.no
- Karl-Henrik Nilsen
Telefonnummer: 458 65 515, E-postadresse: karl-hni@online.no

Samtykke til deltakelse i studien

Jeg gir med dette mitt samtykke til å delta på intervju, og til at lydopptak av dette intervjuet kan benyttes i forskning under forutsetningene som er beskrevet over.

Navn: _____

Sted/Dato: _____

Ved ytterligere spørsmål, ta gjerne kontakt med vår veileder Guro P. Fjeld.
Telefonnummer: 995 50 463,
E-postadresse: guro.fjeld@hvl.no