



Høgskulen på Vestlandet

ING3038 - Bacheloroppgave HMS

ING3038-BAC-2021-HØST-FLOWassign

Predefinert informasjon

| | | | |
|-----------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------|
| Startdato: | 20-10-2021 12:00 | Termin: | 2021 HØST |
| Sluttdato: | 15-12-2021 14:00 | Vurderingsform: | Norsk 6-trinns skala (A-F) |
| Eksamensform: | Bacheloroppgave | | |
| Flowkode: | 203 ING3038 1 BAC 2021 HØST | | |
| Intern sensor: | (Anonymisert) | | |

Deltaker

| | |
|---------------------|------------------------|
| Navn: | Malinwisa Laoliamthong |
| Kandidatnr.: | 301 |
| HVL-id: | 576984@hvl.no |

Informasjon fra deltaker

| | |
|----------------------|-------|
| Antall ord *: | 20138 |
|----------------------|-------|

Egenerklæring *: Ja
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: | Østensjø Rederi |
| Gruppenummer: | 3 |
| Andre medlemmer i gruppen: | Sunniua Fatland |

Jeg godkjenner avtalen om publisering av bacheloroppgaven min *

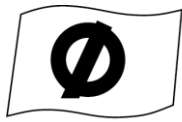
Ja

Er bacheloroppgaven skrevet som del av et større forskningsprosjekt ved HVL? *

Ja1

Er bacheloroppgaven skrevet ved bedrift/virksomhet i næringsliv eller offentlig sektor? *

Ja1



Østensjø Rederi



**Høgskulen
på Vestlandet**

Foto: ostenjo.no



Bærekraft i praksis hos Østensjø rederi

Bachelorprosjekt utført ved Høgskulen på Vestlandet – bachelor i ingeniørfag, kvalitet – HMS

Skrevet av:

Sunniva Fatland
Malinwisa Laoliamthong

Kandidatnummer: 204
Kandidatnummer: 301

BACHELOROPPGAVE

Studentenes navn: Kandidat nummer: 301 - Malinwisa Laoliamthong
Kandidat nummer: 204 - Sunniva Fatland

Linje & studieretning: Bachelor i ingeniørfag, KIIMS

Oppgavens tittel: Bærekraft i praksis hos Østensjø rederi

Oppgavetekst:

Østensjø Rederi er en ledende leverandør av maritime tjenester med hovedkontor i Haugesund. Tjenester blir levert til kunder over hele verden med enormt høy kvalitet ved hjelp av fartøy. Østensjø er stolte over at de er etablert som en viktig aktør i den maritime næringen, og som havet som sin største arbeidsplass, tar de som et selskap alvorlig på det å ivareta miljøet/klimaet på best mulig måte. Dette er grunnlaget for det har satt seg inn i det å være bærekraftig, og har hatt størst søkelys på det de kan utføre mest mulig nyttig arbeid innenfor FN sine 17 bærekraftige mål.

Denne rapporten tar for seg en undersøkelse av de 17 FN's bærekraftige mål hos Østensjø ved hjelp av grov-analyse, slik at en kan se hvilken av retninger bedriften fokusere mest på. Videre blir GAP-analyse brukt som metode for å kunne se om målene de har sett er realistiske og oppnåelige mål. Her er det tatt i utgangspunkt i å se på et mål som en tror er oppnåelig, og et mål en mener er strengt urealistisk og ikke oppnåelig.

Endelig oppgave gitt:

Innleveringsfrist: Onsdag 15. desember 2021 kl. 14:00

Intern veileder: Sigurd Håkonsen

Ekstern veileder: Eiliv T. Normes

**Godkjent av
Studieansvarlig:
Date:**

Fredrik Lemmingen
11.10.2021

Forord

Denne bacheloren er skrevet i anledningen som vår siste oppgave i en treårig Kvalitet – HMS ingeniør utdanning. Bacheloroppgaven er skrevet på Høgskulen på Vestlandet, campus Haugesund i samarbeid med Østensjø Rederi. Østensjø har i mange år hatt relasjon til HVL, og det er gjennom denne relasjonen at vi har kommet i kontakt med dem. Vi har begge hatt en stor interesse for miljø delen av KHMS utdannelsen, og var da heldige som fikk en rapportoppgave angående bærekraft i praksis. Et veldig vidt og viktig tema å skrive om.

Det har vært et lærerikt, spennende og utfordrende halvår, og vi vil gjerne takke vår eksterne veileder, Elias Nornes for god hjelp og veiledning på rapporten. Vi ønsker også å si tusentakk til Østensjø rederi for muligheten, resten av HSEQ avdelingen for all hjelpen og de ansatte som stilte opp til intervju. Dere har alle vært en del for at denne rapporten til slutt kom i havn.

Tusentakk til vår interne veileder fra HVL, Sigurd Håkonsen for all rettleiing, tilbakemeldinger og diskusjoner underveis i prosjektet.

Vi ønsker også å rette en stor takk til vår familie, samboer og venner for interessante samtaler/diskusjoner og støtte gjennom halvåret.

Sammendrag

Overskriften «Nå har vi brukt opp jordas ressurser for i år» kommer stadig tidligere og tidligere hvert år. Befolkningen øker, industrien er i vekst og klimakrisen er nå. Det finnes ingen planet B og for at kommende generasjoner skal kunne leve på denne planten er det nødvendig at vi starter å leve mer bærekraftig. Ordet bærekraft ble først nevnt i «vår felles fremtid» som ble gitt ut i 1987, men det var ikke før i 2015 at FN sammen med FNs medlemsland ble enige om 17 felles bærekraftige mål frem mot 2030. Målene sikter seg inn på tre områder: Klima og miljø, økonomi og sosiale forhold.

På grunnlag av en økt interesse for temaet bærekraft, må en som bedrift/selskap/konsern kunne vise til at en jobber mot en mer bærekraftig hverdag for å være konkurransedyktig i dagens samfunn. Østensjø rederi er en privat ledende leverandør av maritime tjenester som ble etablert i 1974 av Johannes Østensjø, eieren. De eier, låner ut og drifter fartøy. Bedriften har i flere år sett viktigheten av å dokumentere, informere og opparbeide kunnskap innen bærekraft. De har alltid arbeidet for å kunne utvikle seg selv og ta vare på det de allerede har. Bedriften ønsker å få et enda større fokus internt på det å jobbe bærekraftig, og har i år 2021 valgt å lansere en nettside som heter «Sustainability action plan». Nettsiden brukes som et internt verktøy, samt til å kunne spre kunnskap og engasjement rundt det å være bærekraftig ut til verden.

Denne rapporten omhandler hvordan Østensjø ligger i forhold til FNs 17 mål. En grovanalyse ble benyttet som en mal til å finne hvilke mål som er best egnet for å være fokus i bedriften. Det ble vist gjennom grovanalysen at de fem målene bedriften allerede har satt i planen sin var gode fokusområder. Om målene de hadde satt seg var oppnåelige ble avgjort med bruk av gap – analyse. Analysen viste at bedriften har relativt god kontroll på å kunne nå målene sine, men at det trengs å arbeides ekstra mye med mål 13: miljøhandling. Problemstillingene med utgangspunkt i mål 13, hadde som hensikt å finne ut om Østensjø klarer å bli karbonnøytrale innen 2040 på kort og lang sikt, og om veien dit virkelig er bærekraftig i praksis. Basert på informasjonen fra grovanalysen, gap-analysen og ved hjelp av intervju av intervjupersoner, kan en si at det å bli karbonnøytrale innen 2040 er et oppnåelig mål. Målet er oppnåelig dersom teknologien som skal erstatte CO₂ - utslipp utvikler seg i samme retning som den har gjort de siste årene, og at økonomien ligger til grunn. Som bedrift har Østensjø mulighet til å kunne bidra til en stor positiv innvirkning innen klimautslipp, dersom de når målet sitt.

Summary

The headline "We have now used up the earth's resources for this year" comes earlier and earlier every year. The population is increasing, the industry is growing, and the climate crisis is now. There is no planet B and for our future generations to be able to live on this planet, they need us to start living more sustainably. The word "sustainability" was first mentioned in "our common future" which was published in 1987, but it was not until 2015 that the UN together with UN member states agreed on 17 common sustainable goals by 2030. The goals aim at three areas: Climate and environment, economy, and social conditions.

Based on a large growth around the theme sustainability, as a company one must be able to show that one is working towards a more sustainable everyday life to be competitive in today's market. Østensjø shipping is a private leading provider of maritime services that was established in 1974 by Johannes Østensjø, the owner. They own and operate vessels, and for several years, the company has emphasized the importance of documenting, informing, and acquiring knowledge within sustainability. They have always worked towards developing themselves and take care of what they already have. The company wanted to have an even greater focus internally within working sustainably, and in the year 2021 they chose to launch a website called "Sustainability action plan". The website is used as an internal tool, at the same time they want to spread knowledge and commitment around being sustainable out to the world.

This report deals with how Østensjø are regards to the UN's 17 goals. Where a risk analysis was used as a guide to find which goals are best suited for the company to concentrate on. The five goals, which the company already has in their plan, are good focus areas based on results from the risk analysis. Whether the goals they have, are achievable, was decided using a gap - analysis. The analysis shows that the company has relatively good control and are able to achieve mostly every goal, but they do need to work extra within goal 13: environmental action. The main issues in this report were selected based on goal 13 and had the intention to find out whether Østensjø could achieve the goal of becoming carbon neutral by 2040, including if they can achieve it in the most sustainable way. The information from the risk analysis, the gap - analysis and with the help of interviews, that becoming carbon neutral by 2040 is an achievable goal. Its achievable if the technology that is to replace CO₂ emissions develops in the same direction as it has in recent years, and if the economic is in balance. As a company, Østensjø can contribute to a major positive impact on climate emissions, if they reach their goal.

Innholdsfortegnelse

| | |
|--|-------------|
| Forord | ii |
| Sammendrag | iii |
| Tabelliste | vii |
| Figurliste | vii |
| Ordforklaringsliste | viii |
| 1 Innledning | 1 |
| 1.1 <i>Bakgrunn for oppgaven</i> | 2 |
| 1.2 <i>Østensjø Rederi AS</i> | 2 |
| 1.2.1 <i>Historie</i> | 3 |
| 1.2.2 <i>Visjoner og verdier</i> | 4 |
| 1.2.3 <i>Bærekraft i praksis</i> | 4 |
| 1.3 <i>Formålet med rapporten</i> | 6 |
| 2 Risk management og tiltak | 7 |
| 2.1 <i>Risikoanalyse</i> | 7 |
| 2.2 <i>Risikomatrise</i> | 7 |
| 2.2.1 <i>Akseptkriteria</i> | 8 |
| 2.3 <i>Grovanalysen</i> | 9 |
| 2.3.1 <i>Gjennomføring av grovanalyse</i> | 10 |
| 2.3.2 <i>Resultat av grovanalysen</i> | 11 |
| 3 Gap – analyse | 12 |
| 3.1 <i>Teori</i> | 12 |
| 3.2 <i>Metoden</i> | 13 |
| 3.2.1 <i>Oppsett av gap – analysen</i> | 13 |
| 3.2.2 <i>Gjennomføring av gap – analyse</i> | 14 |
| 3.3 <i>Resultat fra gap – analysen</i> | 16 |
| 4 Problemstilling og teori | 17 |
| 4.1 <i>Karbondioksid (CO₂)</i> | 17 |
| 4.1.1 <i>Hvor kommer CO₂ og hvorfor slippes de ut CO₂?</i> | 17 |
| 4.1.2 <i>Ulemper ved CO₂ utslipp</i> | 18 |
| 4.1.3 <i>Konsekvensen av CO₂ utslipp</i> | 19 |
| 4.2 <i>Klimahandling hos Østensjø</i> | 19 |
| 4.2.1 <i>Flåten</i> | 19 |
| 4.2.2 <i>Statistikk for CO₂ - utslipp</i> | 21 |
| 4.3 <i>Østensjø sine løsninger</i> | 25 |
| 4.3.1 <i>Installasjon av Landstrøm</i> | 25 |
| 4.3.2 <i>LOHC – Liquid organic hydrogen carriers</i> | 26 |

| | | |
|--------------------|---|------------|
| 4.3.3 | Salg av fartøy | 27 |
| 4.4 | <i>Fordeler og ulemper av Østensjø sine løsninger knyttet til klima</i> | 27 |
| 4.4.1 | Fordeler og ulemper med Landstrøm | 27 |
| 4.4.2 | Fordeler og ulemper med LOHC | 27 |
| 4.4.3 | Fordeler og ulemper ved salg av fartøy | 28 |
| 5 | Intervju | 29 |
| 5.1 | <i>Kvalitativ metode</i> | 29 |
| 5.2 | <i>Datainnsamling</i> | 29 |
| 5.3 | <i>Forarbeid og intervjuguide</i> | 29 |
| 5.4 | <i>Gjennomføring av intervjuet</i> | 31 |
| 5.5 | <i>Resultat av intervju</i> | 32 |
| 6 | Diskusjon | 36 |
| 6.2 | <i>Grovanalyse</i> | 36 |
| 6.3 | <i>Gap – analyse</i> | 37 |
| 6.4 | <i>Intervju</i> | 38 |
| 7 | Konklusjon | 40 |
| 8 | Referanser | 42 |
| Bibliografi | | 42 |
| 9 | Vedlegg | 44 |
| | <i>Vedlegg A – Grovanalyse</i> | <i>I</i> |
| | <i>Vedlegg B - Gap-analysen</i> | <i>XI</i> |
| | <i>Vedlegg C - Signerte informasjonsskriv</i> | <i>XVI</i> |
| | <i>Vedlegg D - Intervjuguide</i> | <i>XX</i> |
| | <i>Vedlegg E - Intervjusvar</i> | <i>XXI</i> |

Tabelliste

| | |
|--|------|
| Tabell 1 - Ordforklaringsliste | viii |
| Tabell 2 - Farekilder og trusler med negative påvirkning for systemer i Østensjø | 9 |
| Tabell 3 - Resultat av grovanalyse FØR iverksette tiltak | 11 |
| Tabell 4 - Resultat av grovanalyse ETTER å iverksette tiltak | 11 |
| Tabell 5 - Illustrasjon av steg i GAP-analyse og forklaringer av hvert steg..... | 12 |
| Tabell 6 - Vedlegg..... | 44 |
| Tabell 8 - Farekilder og trusler med negative påvirkning | I |
| Tabell 9 - Risikoanalyse for Østensjø innenfor bærekraftig med hensyn til FNs mål 1-4 | II |
| Tabell 10 - Risikoanalyse for Østensjø innenfor bærekraftig med hensyn til FNs mål 5-8 | III |
| Tabell 11 - Risikoanalyse for Østensjø innenfor bærekraftig med hensyn til FNs mål 9-12 | V |
| Tabell 12 - Risikoanalyse for Østensjø innenfor bærekraftig med hensyn til FNs mål 13-15 | VIII |
| Tabell 13 - Risikoanalyse for Østensjø innenfor bærekraftig med hensyn til FNs mål 16-17 | X |
| Tabell 14 - Gjennomføring av GAP - analyse..... | XI |

Figurliste

| | |
|--|---|
| Figur 1 - FNs bærekraftige mål | 1 |
| Figur 2 - En av Østensjø sine fartøy, "Edda Fonn" | 2 |
| Figur 3 - Østensjø sine følgende verdier | 4 |
| Figur 4 - Forside til Sustainability action plan | 5 |
| Figur 5 - Risiko 1 i gruppe 1 i mål 13 | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| Figur 6 - Østensjø sin risikomatrise..... | 8 |
| Figur 7 - Akseptkriteria | 8 |
| Figur 8 - Oppsett til grovanalyse | 10 |
| Figur 9 - Oppsett til GAP-analyse | 13 |
| Figur 10 - Metode for gjennomføring av GAP-analyse | 14 |
| Figur 11 - Utdrag fra gap – analysen..... | 16 |
| Figur 12 - Problemstillingene | 17 |
| Figur 13 - CO ₂ -utslipp per innbygger i Norge..... | 19 |
| Figur 14 - Offshore fartøy | 20 |
| Figur 15 - Accommodation fartøy..... | 20 |
| Figur 16 - Offshore Wind fartøy | 20 |
| Figur 17 - Towage fartøy..... | 21 |
| Figur 18 - CO ₂ -utslipp i luften..... | 22 |
| Figur 19 - CO ₂ -utslipp fra båt/fartøy | 23 |
| Figur 20 - CO ₂ -utslipp fra båt/fartøy på aktive dager | 23 |
| Figur 21 - CO ₂ -utslipp delt på aktivitet | 24 |
| Figur 22 - Kobling av landstrøm | 25 |
| Figur 23 - LOHC introduksjon av Østensjø | 26 |
| Figur 24 - Fordeler med LOHC..... | 28 |
| Figur 25 - Antall respondenter | 32 |
| Figur 26 - Hva er din stilling hos Østensjø rederi?..... | 32 |
| Figur 27 - Hvor lenge har du vært ansatt hos Østensjø Rederi?..... | 33 |
| Figur 28 - Din mening om Østensjø sin Sustainability plan..... | 33 |
| Figur 29 - Noe mer fra FNs målene du mener Østensjø burde inkl?..... | 34 |
| Figur 30 - Tror du Østensjø vil klare å bli karbonnøytrale innen 2040? | 34 |
| Figur 31 - Hva tror du skjer med Østensjø sine fartøy i løpet av 20 årene? | 35 |
| Figur 32 - Problemstillingene | 36 |

Ordforklaringsliste

| Forkortelse | Betydning |
|-------------|--|
| HMS | Helse, miljø og sikkerhet |
| HVL | Høgskulen På Vestlandet |
| CO2 | Karbondioksid |
| LOHC | Liquid Organic Hydrogen Carriers |
| SEEMP | Ship Energy Efficiency Management Plan |
| CDP | Carbon Disclosure Project |
| WTT | Well To Tank |
| HAZMAT | Hazard Materian |
| IHM | Identification of Hazard Materials |
| MLC | Maritime Labor Convention |
| NOx | Nitrogenoksid |
| SOx | Svoveloksid |
| ISPS | International Ship and Port Facility Security Code |

Tabell 1 - Ordforklaringsliste

1 Innledning

«I don't want you to be hopeful. I want you to panic, and act as if the house was on fire», sa Greta Thunberg under world economic forum i 2019 [1]. Klimaet er stadig i endring, og på grunn av handlinger utført av mennesker er «hjemmet» vårt allerede begynt å «ulme». Befolkningen vil øke og kampen for penger prioriteres mer enn at kommende generasjoner skal ha en plass å bo. Det er ikke snakk om mange tiår før jordkloden kan være ugjenkjennelig for slik den en gang var, og derfor er det essensielt at de settes i gang tiltak for en mer bærekraftig verden.

En bærekraftig verden, er en verden i «en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å øydelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov». Denne ordforklaringen ble først snakket om i «vår felles fremtid», som kom ut i 1987. Til tross for mange år med bruk at ordet var det ikke før høsten 2015 at FN og FNs medlemsland ble enige om 17 mål, med et formål om å øke et fokus mot en positiv bærekraftig utvikling innen 2030. Målene er et ønske om å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene. Dette er en felles arbeidsplan å kreve at enkeltpersoner, selskaper, bedrifter, private/offentlige sektorer og land må gjøre en innsats for at en skal kunne oppnå endring [2].

Figur 1 - FNs bærekraftige mål



1.1 Bakgrunn for oppgaven

Østensjø har en visjon om kontinuerlig forbedring, nyskaping og om å holde seg oppdatert til enhver tid. De er sertifisert innen ISO 14001:2015 (miljøstyring), ISO 9001:2015 (kvalitetssystem), ISO 45001:2018 (arbeidsmiljø ledelsessystem) og ISPS (International Ship and Port Facility Security Code), og med disse sertifiseringene følger det en hel del med prosedyrer, kontroller og dokumentering [3]. Arbeidet som ligger bak disse sertifiseringene, og med at de alltid har holdt seg oppdatert, tilsvarer at de arbeider bærekraftig uten at ordet bærekraft blir tatt i bruk. I det siste årene har bedriften fått en enda større interesse innen dette tema, og det er her denne rapporten skal være et bidrag til denne nye tankegangen. Rapporten tar føre seg FNs mål opp imot Østensjø rederi sitt arbeid, og skal ha et hoved fokus på å finne ut om Østensjø virkelig er bærekraftig i praksis.

1.2 Østensjø Rederi AS

Østensjø rederi er en privat ledende leverandør av maritime tjenester som ble etablert i 1974 av Johannes Østensjø, eieren. Tjenester blir levert til kunder over hele verden med enormt høy kvalitet. Selskapets lidenskap, erfaring og effektive fartøy med omtrent 400 ansatte til sjøs og på land, har vert med på å bidra i maritim industri i over 40 år [4].



Figur 2 - En av Østensjø sine fartøy, "Edda Fonn"

Østensjø er opptatt av å skaffe seg nye kontrakter med tanke på at selskapet er et rederi som eier og driver fartøy. Det betyr at deres tjenester blir leid ut eller solgt videre. Selv om de alltid er på utkikk etter nytt samarbeid med nye kunder, ligge de mye i det å opprettholde samarbeid med stamkunder. Østensjø er først og fremst et selskap som konkurrerer med andre rederier, og derfor må holde seg oppdatert slik at de kan forbedres. Dette blir utført ved å finne nye muligheter og løsninger for å forbedre sine virksomheter, og utviklingen av nye/gamle fartøy med ulike konsepter. Dette gjelder også for samarbeidspartnere, forretningsområder, miljø og sikkerhet [4].

1.2.1 Historie

Østensjø sin første bygge avtale ble signerte med et verft i Sør-Afrika, og der ble det bygd fire forsyningsskip. Ut ifra denne avtalen sparte selskapet opp til flere millioner på grunn av dårlig bygge-kapasitet i Norge, og valutaen i Sør-Afrika gikk ned fra 8,60 kr til 6,00 kr. Pengene som ble spart brukte selskapet på å etablere virksomhetens kontor i Haugesund (Norge) og Aberdeen (Skottland) i 1974. Kontoret i Aberdeen ble bygd med hensyn til en sentral leverandør i offshore-markedet. [5].

Selv om selskapet hadde en bra start, fikk de store problemer på 80-tallet. De hadde en gjeld som måtte nedbetales, og gjelden ble betalt ned ved å selge deler av flåten. Situasjonen endret seg i 1987, da de signerte to omfattende kontrakter på en dag med oljegigantene Norsk Hydro og Statoil, som per dags dato kalles Equinor. Videre frem i tid fikk de signert flere nye kontrakter med mange ulike samarbeidspartnere [5].

I 2004 kom selskapet med et nytt konsept som heter «Edda Accommodation» med flotellskipet Edda Fides, som hadde stor suksess. I 2015 fikk Østensjø igjen et problem når oljeprisen sank, noe som alle andre i offshorenæringen også opplevde. Det var da det igjen fornyet seg med å investere i et nytt spor; vindkraft. Denne ideen førte til en god kontrakt med Ørsted AS. Østensjø fortsetter å utvikle seg innen vind-industrien, og i 2021 ble Edda Wind skilt ut, og gikk på børs for å arbeide mot en grønnere fremtid ved hjelp av vindkraft [5].

1.2.2 Visjoner og verdier

Østensjø sørger for høy kvalitet av maritime tjenester, som tilsvarer at de er ledende, innovative og miljøvennlige. De er opptatt av å være en god partner med investorer og kunder, og arbeide i henhold til verdiene sine, vist nedenfor i figur 3 [6]:

Our values

Our values are the essence of Østensjø Rederi's identity and they express the ideals we strive to live up to every day. Our values help us set direction and guide our decisions, actions and the way we interact with others.

Active

We actively seek new opportunities and solutions in regard to vessel design, collaborate partners, business areas, vessel operations, the environment and safety related issues.

Open

We are open to new ideas and encourage all our employees to share their ideas and suggestions to further improve our services.

Courage

We have the courage to innovate and to try new things. A success might be found in the unknown and yet to be discovered.

Caring

We care about each other, our trainees, our investors, our clients and the environment.

Figur 3 - Østensjø sine følgende verdier

1.2.3 Bærekraft i praksis

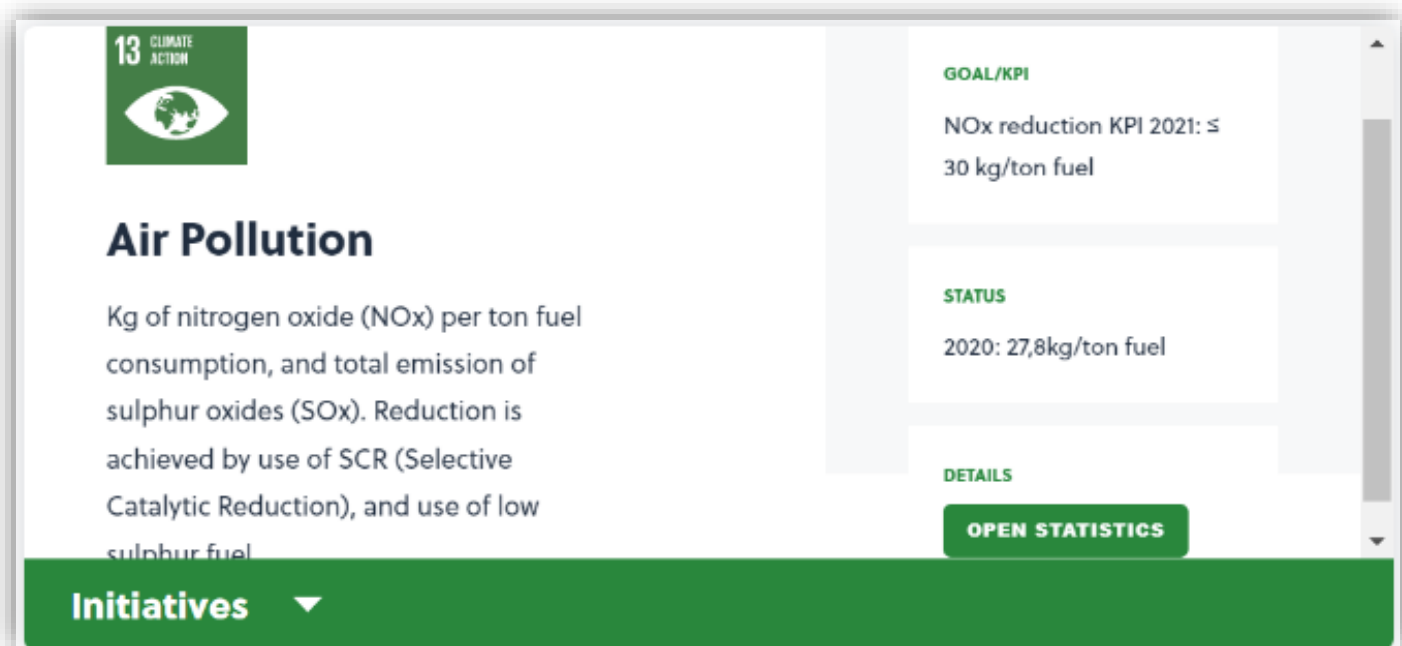
Kunder krever enormt mye i dagens maritime marked, og nå er en av de største kravene at bedriften arbeider bærekraftig. Som nevnt har Østensjø, til tross for at ordet ikke er blitt nevnt like mye tidligere, arbeidet bærekraftig. Dette arbeidet har tidligere vært internt, men nå nylig bestemte de seg for å vise hva de bidrar med for felleskapet. De satt seg ned og ble enige om å arbeide mot bestemte mål, og høsten 2021 ble [Sustainability.ostesnjo.no](https://sustainability.ostesnjo.no) lansert. Dette er et privat verktøy i form av en nettside. Nettsiden er åpen for alle, og inneholder bedriftens bærekraftige mål med hensyn til FN sine mål. Ut av de 17 målene til FN, har bedriften valgt å arbeide spesielt rundt fem mål. De fem målene er delt inn i tre hovedgrupper: Environmental, Social og Governance, som en kan finne på nettsiden vist i Figur 4 [2, 7].



Figur 4 - Sustainability action plan

- Gruppe 1 – **Environmental** inneholder to bærekraftige mål: Mål 13 «Climate Action» med seks risikoer og mål 14 «Life Below Water» med to risikoer [8].
- Gruppe 2 – **Social** har to bærekraftig mål: Mål 8 «Decent Work And Economic Growth» med fem risikoer og mål 5 «Gender Equality» med en risiko [9].
- Gruppe 3 – **Governance** presenterer et bærekraftig mål: Mål 16 «Peace Justice And Strong Institutions» og har tre risikoer [10].

Figur 5 vist på neste side er oppsettet som bedriften fremstiller risikoene på, en risiko blir her beskrevet som noe bedriften kan arbeide for å oppnå målet sitt. Denne figuren er et eksempel fra risiko gruppe en under mål 13. Under overskriften «Air Pollution» finner man en kort beskrivelse av risikoen (til venstre), samt målet og status fra året tidligere (til høyre). Et hakk nedenfor er de en knapp man kan trykke seg inn på, og den presenterer statistikk av målinger gjort i selskapet. I dette tilfellet går statistikken ut på CO_2 -utslipp under luftforurensning. Nederst i figuren finner man forskjellige lenker til Østensjø sine løsninger/mål, det finnes både mål som ble utført for flere år siden, og mål som bedriften satser på å utføre fremover i tid for å avdekke risikoen [8].



Figur 5 - Risiko 1 i gruppe 1 i mål 13

1.3 Formålet med rapporten

Formålet med denne rapporten er å undersøke om ut ifra FNs bærekrafts mål om Østensjø opptrer bærekraftig. Rapporten tar for hvilket av FNS bærekraftig mål bedriften er mest opptatt av med størst risiko ved hjelp av Grovanalyse og GAP-analyse.

Ut ifra resultatene fra grovanalyse vil rapporten plukket ut noen av FNs bærekraftige mål, og benytte GAP-analyse for å bedømme om hvilket mål har bedriften størst risiko hos, og hvilket mål er mest relevant for bedriften.

I «Sustainability Action Plan» står at Østensjø skal være «Karbonnøytrale innen 2040». Denne rapporten vil dermed fokusere på mål 13 – Climate Action om CO₂ – utslipp hos Østensjø. For å kunne undersøke om bedriften kan oppnå sitt mål, vil intervju benytte som metode.

2 Risk management og tiltak

Dette kapittelet tar for seg en risikoanalyse for Østensjø sine bærekraftige mål tatt ut ifra FN sine 17 mål. Dette blir gjort for å finne ut hvilke mål bedriften ha bør fokusere på, om målene Østensjø har valgt ut selv er mål de kan bidra mest til med tanke på bærekraft, og om målene samsvarer med FN sine bærekraftige mål.

2.1 Risikoanalyse

Risikoanalyse brukes for å avdekke uønskede hendelser knyttet til tiltak, sannsynlighet og påfølgende konsekvenser i forskjellige situasjoner. En uønsket hendelse blir delt inn i to deler, ulykker og nesten-ulykker (Romuld & Olsen, 2020; Aven, Risikoanalyse - SNL, 2002) (Romuld & Olsen, 2020; Aven, Risikoanalyse - SNL, 2002; Rausand & Utne, 2009). Ulykke er en uønsket hendelse som fører til personskader, skade på bygninger eller miljø med flere påfølgende konsekvenser som for eksempel tap av verdier. Nesten-ulykker er en uønsket hendelse som nesten fører til personskader, skade på bygninger eller miljø. Altså en hendelse som kunne ha oppstått, men som ikke gjorde det. (Opdahl, 2020)

Risikoanalyse gjennomføres ved å besvare de tre spørsmålene (Rausand & Utne, 2009):

1. *Hva kan gå galt?*
2. *Hva er sannsynligheten for at de uønskede hendelsene oppstår/inntreffer?*
3. *Hvilke konsekvenser kan de uønskede hendelsene påføre?*

2.2 Risikomatrise

Sannsynlighet, konsekvens og risikomatrise trengs for at man skal kunne gjennomføre en risikoanalyse. En risikomatrise fremstiller de uønskede hendelsene basert på konsekvens og sannsynlighet. Figur 6 viser oversikt over Østensjø sin risikomatrise, den inneholder både sannsynlighet og konsekvens. Den vil bli brukt til å utføre risikoanalyse av de 17 bærekraftige målene (Aven, Risikomatrise - SNL, 2021; Rausand & Utne, 2009).

| HAZARD SEVERITY OUTCOME | | | | PROBABILITY | | | | |
|---|---|---------------------|-------------------------|--|--|--------------------------------|--|---|
| Injury | Reputation | Environmental spill | Damage | Very unlikely (never heard of in industry) | Unlikely (heard of in industry but not in company) | Possible (heard of in company) | Likely (several cases per year in the company) | Very likely (several cases per year on board) |
| Very serious - Death or multiple serious long term injuries | International extensive negative attention in media | > 1000l | > NOK 5.000.000 | | | | | |
| Serious - Long term serious injuries | National extensive negative attention in media | 100l - 1000l | NOK 200.000 - 5.000.000 | | | | | |
| Moderate - Injury leading to 10 or less days away from work (LTI) | Considerable public awareness regionally | 10 - 100l | NOK 50.000 - 200.000 | | | | | |
| Slight - First aid or medical treatment required (NLT) | Limited public awareness locally | 1 - 10l | < NOK 50.000 | | | | | |
| Negligible - No specific treatment or loss of work | Slight impact on public awareness | < 1l | No cost | | | | | |
| | | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

Figur 6 - Østensjø sin risikomatrise

2.2.1 Akseptkriteria

For å kunne forstå en risikomatrise må en forstå oppsettet med akseptkriteria. Den blir presentert i tre ulike fargekoder; grønn, gul, rød, og blir brukt på selve risikomatrisen. Disse fargekodene forteller om hvor alvorlig de ulike uønskede hendelser er. Tabell X viser oversikt over akseptkriteria (Rausand & Utne, 2009; Vinne E, 2015).

| | |
|--------------------|---|
| Normal risiko | Akseptabel risiko – Kan iverksette tiltak, men ikke nødvendig |
| Betydelig risiko | Akseptabel risiko – Bør iverksette tiltak |
| Uakseptabel risiko | Uakseptabel risiko – Skal iverksette tiltak |

Figur 7 - Akseptkriteria

2.3 Grovanalysen

Grovanalyse er en risikometode som brukes til å avdekke trusler, farekilder og uønskede hendelser. I dette prosjektet blir denne metoden brukt til å redusere, fjerne eller kontrollere Østensjø sine bærekraftsmål med hensyn til FNs 17 bærekraftsmål (Rausand & Utne, 2009).

Grovanalyse gjennomføres i syv trinn (Rausand & Utne, 2009):

0. Innledning
1. Fareidentifikasjon
2. Frekvensvurdering
3. Konsekvensvurdering
4. Risikoreduserende tiltak
5. Vurdering av risiko
6. Rapportering

Tabell 2 - Farekilder og trusler med negative påvirkning for systemer i Østensjø

| | | | | | |
|-------------------|--|--|--|--|--|
| Farekilde/trussel | | | | | |
| Sted | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

2.3.1 Gjennomføring av grovanalyse

Denne delen av oppgaven tar for seg en kort beskrivelse om hvordan utførelsen av grovanalysen foregikk.

| System | Nr | Uønsket hendelse | Årsaker | Konsekvenser | Risiko før tiltak | | | Risikoreduserendiltak | Risiko etter tiltak | | |
|--------|----|------------------|---------|--------------|-------------------|-------|-----|-----------------------|---------------------|-------|-----|
| | | | | | Frekv. | Kons. | RPN | | Frekv. | Kons. | RPN |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |

Figur 8 - Oppsett til grovanalyse

Beskrivelse av oppsettet:

- **Kolonne 1:** «System», inneholder sted/person der uønskede hendelse kan oppstå.
- **Kolonne 2:** «Nr», sier om nummer til den uønskede hendelsen.
- **Kolonne 3:** «Uønsket hendelse», kort om uønsket hendelse knyttet til hvert av FNs bærekraftige mål. Disse hendelsene er hentet fra Østensjø sin «Sustainability Action Plan» og et annet privat nettsted der kun de ansatte har tilgang til.
- **Kolonne 4:** «Årsaker», den forteller kort om årsaken til hvorfor hver uønsket hendelse oppstår.
- **Kolonne 5:** «Konsekvenser», denne delen forteller kort om konsekvensene knyttet til hvert FNs bærekraftige mål.
- **Kolonne 6:** «Risiko før tiltak», risikotallene av frekvens og konsekvens samt RPN, før de blir iverksette tiltak i forhold til risikoene.
- **Kolonne 7:** «Risikoreduserendiltak», tiltak/løsninger Østensjø har med hensyn til FNs bærekraftige mål til hver enkelt risiko.
- **Kolonne 8:** «Risiko etter tiltak», risikotallene av frekvens og konsekvens samt RPN, etter de er blitt iverksette tiltak i forhold til risikoene.
- **Rad med farger (vannrett):** Inneholder bærekrafts navn og nummeret fra FN.
- **Rad uten farger (vannrett):** Inneholder beskrivelse av uønsket hendelse knyttet til hvert enkelte FNs bærekraftige mål. Disse beskrivelsene blir forklart basert på kolonne 1 – 8.

2.3.2 Resultat av grovanalysen

Denne delen viser oversikt over resultatene av grovanalysen ført inn i en risikomatrix, både før og etter å ha iverksette tiltak. Resultater ble hentet fra risikoanalysene som finnes i vedlegg A, og er delt inn i 2 tabeller; tabell 3 viser risikoen før iverksette tiltak, og tabell 4 viser risikoen etter å iverksette tiltak.

Tabell 3 - Resultat av grovanalyse FØR iverksette tiltak

| Veldig usannsynlig | Usannsynlig | Mulig | Sannsynlig | Veldig sannsynlig | |
|--------------------|--------------|--------------|------------|-------------------|----------|
| (23) | | | | | E |
| (9)(10) | (8) | | | | D |
| | (3)(7) | | | | C |
| (25) | (6)(24)(26) | | (12)(15) | (17)(18)(19) | B |
| (1)(2)(4)(5)(22) | (11)(16)(20) | (13)(14)(21) | | | A |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |

Tabell 4 - Resultat av grovanalyse ETTER å iverksette tiltak

| Veldig usannsynlig | Usannsynlig | Mulig | Sannsynlig | Veldig sannsynlig | |
|--------------------------------------|-------------------|----------|------------|-------------------|----------|
| | | | | | E |
| | | | | | D |
| (19)(23) | (17)(18) | | | | C |
| (9)(10)(21)(24)(26) | (3) | | | | B |
| (1)(2)(4)(5)(11)(16) (20)(22)(25) | (6)(7)(8)(13)(14) | (12)(15) | | | A |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |

Ut ifra resultatene hadde Østensjø større risiko rundt (17-19) som hører til mål 13 «Climate Action», og litt mindre risiko rundt (8) ved mål 8 og (23) ved mål 16. Disse målene har bedriften allerede i sin «Sustainability Action Plan» i tillegg til mål 5 og 14. Videre vil denne rapporten utføre en analyse av de 5 målene med hensyn til FNs bærekraftige mål, slik at gruppen skal kunne ha bestemte problemstilling å forholde seg til.

3 Gap – analyse

Denne delen av rapporten handler om å analysere om Østensjø sine bærekraftige mål er oppnåelige ved hjelp av en gap – analyse. Hensikten med utvalgte analyse er å finne gap av de 5 målene, der bedriftens løsninger/plan innenfor disse målene blir sammenlignet med FNs bærekraftige mål, og om bedriftens mål er oppnåelige samt velger problemstilling for videre arbeid av rapporten.

3.1 Teori

En Gap – analyse brukes til å undersøke om bedriftens HMS-system samsvarer med lovkrav, bedriftens egne bestemmelser og/eller internasjonale standarder. Hensikten med denne metoden er å avdekke om det finnes deler i det eksisterende systemet som ikke lenger er tilfredsstillende til nye kravs innhold. Gapet mellom de to systemene vil være resultatet fra analysen. Videre vil den være grunnlaget for at bedriften skal kunne kartlegge og iverksette tiltak som trengs for å dekke manglende samsvar mellom systemene. En bør ta utgangspunkt i disse stegene for å gjennomføre en GAP – analyse (Pihl & Vikøren, 2018):

Tabell 5 - Illustrasjon av steg i GAP-analyse og forklaringer av hvert steg

| Nr. | Steg | Forklaring |
|-----|-----------------------------------|--|
| 1 | Identifisere tema/problemstilling | Identifisere tema/problemstilling som skal bli utført en GAP-analyse for, og en kort beskrivelse av hensikt og bakgrunn |
| 2 | Tilpasse GAP-analyse | Tilpasse GAP-analyse slik at den avdekker alle steger innenfor tema |
| 3 | Kartlegge nåværende situasjon | Kartlegge nåværende situasjon |
| 4 | Beskrive ønsket situasjon | Kort kartlegging av ønsket situasjon slik at en skal kunne sammenligne den med selve ønsket situasjon |
| 5 | Avdekk gapet | Her skal en sammenligne nåværende- og ønsket situasjon for å avdekke manglende samsvar |
| 6 | Iverksette tiltak | Finne løsninger og iverksette tiltak for å dekke de manglende samsvar, som ble funnet i steg 5. Steg 6 er kun nødvendig om det finnes gap mellom situasjonene. |

3.2 Metoden

Dette delkapittelet omhandler fremgangsmetoden til Gap-analysen som ble brukt for å sammenligne Østensjø sine bærekraftige mål med FN sine. Her finner leseren først en kort beskrivelse av planlegging og forberedelse, videre til gjennomføring av GAP-analyse, og til slutt resultater av GAP-analyse.

3.2.1 Oppsett av gap – analysen

Hensikten med GAP-analyse er å undersøke om det er noe manglende samsvar mellom Østensjø sitt «Sustainability Action Plan» og «FNs bærekraftigmål». Ut ifra at de skulle sammenlignes mellom målene til de to forskjellige plattformene, ble oppsettet av GAP-analyse slik:

Figur 9 - Oppsett til GAP-analyse

| FN mål nr. | Tittel | Risiko | Østensjø sine mål | Referanser | Fase | Kommenter |
|------------|--------|--------|-------------------|------------|------|-----------|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

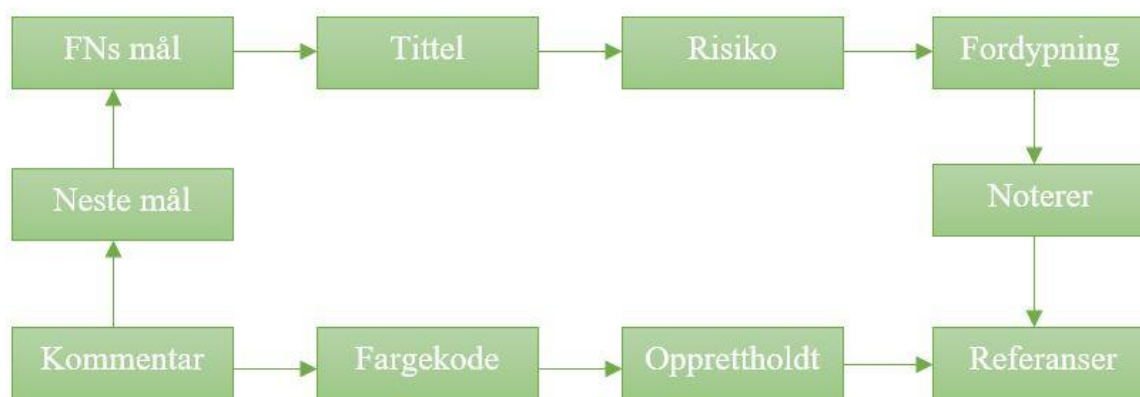
Beskrivelser av oppsett:

- **Kolonne 1:** «FN mål nr.», inneholder FNs bærekraftigmål som Østensjø har tatt i bruk, den blir presentert som en lenke. Hver enkelte mål inneholder deres krav for å oppnå målet.
- **Kolonne 2:** «Tittel», navn til hvert enkelte FNs bærekraftigmål.
- **Kolonne 3:** Risiko Østensjø har knyttet til FNs bærekraftige mål.
- **Kolonne 4:** «Østensjø sine mål», denne delen inneholder en kort beskrivelse av Østensjø sin mål/løsning med hensyn til FNs bærekraftig mål/andre plattformer. Det betyr at bedriften har omgjort/tilpasset hver enkelte mål fra FN slik at de passer inn i bedriftens system.
- **Kolonne 5:** «Referanser», Østensjø sine nettsider/styringsdokumenter/prosedyre som beskriver bedriftens plan/løsninger for deres forskjellige risiko med hensyn til FNs målene.
- **Kolonne 6:** «Fase», denne kolonne blir sette opp i 3 ulike farger; grønn, gul eller rød. Gruppen vil bedømme om bedriftens mål er opprettholdt med hensyn til FNs bærekraftige mål.

- **Kolonne 7:** «Kommentarer», her vil gruppen komme med kommentarer angående gap mellom FNs bærekraftige mål og bedriftens nettsider/styringsdokumenter/prosedyre.

3.2.2 Gjennomføring av gap – analyse

Dette delkapittelet tar for seg en kort beskrivelse om hvordan gruppen utføre en GAP-analyse.



Figur 10 - Metode for gjennomføring av GAP-analyse

1. **FNs mål:** Første steg er å notere ned FNs bærekraftige mål som Østensjø har tatt i bruk. Denne delen vil være en lenk til FNs nettstedet.
2. **Tittel:** Setter inn navn til FNs bærekraftige mål.
3. **Risiko:** Denne delen vil inneholde kun overskrift av Østensjø sin risiko knyttet til et bestemt FNs bærekraftig mål.
4. **Fordypning av bedriftens mål/løsning:** Direkte vil gruppen benytte Østensjø sin «Sustainability Action Plan» som ble beskrevet i delkapittel 1.2.3, og bedriftens eksisterende styringssystem til å fordype seg inn i bedriftens løsning knyttet til risikoen. Dette er for at gruppen skal kunne forstå bedriftens plan om forbedring/avdekking av risikoen.
5. **Noter ned mål/løsning:** Trinn 4 fikk gruppen fordypet og tolket Østensjø sitt mål/løsning i «Sustainability Action Plan», og bedriftens eksisterende styringssystem. Denne delen vil dermed inneholde en kort beskrivelse av bedriftens mål/løsning.
6. **Referanser:** Denne fasen inneholder alle referanser Østensjø har som; «Sustainability Action Plan», og styringsdokument/prosedyre. Dette er for at gruppen skal kunne avgjøre om bedriftens løsning er opprettholdt med hensyn til FNs bærekraftige mål som er presentert i kolonne 1.
7. **Blir målet/løsningen opprettholdt?:** Videre vil gruppen diskutere og stille kritiske spørsmål rundt bedriftens løsning. Fungerer denne løsningen? Vil risikoen

reduseres/avdekkes, og ikke minst om løsningen ligger innenfor selve FNs bærekraftige mål?

8. **Fargekoder:** Steg 7 skal gruppen finne ut om målet/løsningen er opprettholdt, svaret vil dermed avgjøre hvilken fargekode hver enkelt løsning ligger på. Gap finnes dersom noen mål/løsninger har gul- eller rødfargekode.



Mål/løsningen blir opprettholdt

Mål/løsningen blir delvis opprettholdt

Mål/løsningen ikke blir opprettholdt

9. **Kommentar:** Her skal gruppen ha en/flere forklaringer på hvorfor de ulike mål/løsninger har fått den bestemte fargekoden de har, samt hva mangler/som er bra. Om det mangler noe, hva må Østensjø gjøre for at gapet skal forsvinne?
10. **Videre til neste mål/løsning:** Begynn med neste løsning fra steg 1 til 9 igjen, helt til gruppen har gått gjennom alle mål/løsninger Østensjø har knyttet til FNs bærekraftige mål.

3.3 Resultat fra gap – analysen

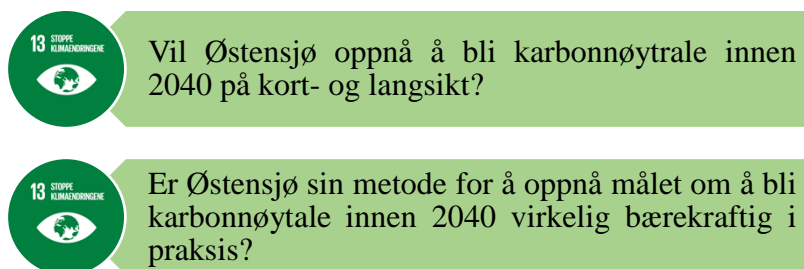
Resultatene av hele gap – analysen er presentert i Word-dokument som er vedlagt. Ut ifra analysen ble det funnet 3 store og 4 små gap knyttet til mål 13 og 8. Figur 11 viser oversikt over utdrag av gap – analysen. Resultatene er med på å bestemme over rapportens endelige problemstilling.

| FN mål nr. | Tittel | Risiko | Østensjø sine mål | Referanser | Fase | Kommenter |
|--------------|-------------------------------------|------------------|--|---|------|--|
| <u>Mål 5</u> | Likestilling | Mangfold | Sikre kvinners fulle og effektive deltakelse og like muligheter for lederskap på alle beslutningsnivåer. | 0020, 0059, 0502, 0320 Sustainability "Social" | | Østensjø har en god holdning og policy innen å ansette personer ut fra hvem som er mest kvalifisert til jobben og har ikke noe fokus på hvilket kjønn eller legning vedkommet har. En anbefaling til Østensjø for å kunne øke antall kvinner som arbeider på fartøyene er å komme tidelig inn i utdanningsfasen. Eksempelvis ha et samarbeid med ungdomskuler. |
| <u>Mål 8</u> | Anstendig arbeid og økonomisk vekst | Skipsgjenvinning | Fartøyresirkulering: Utvikling av IHM. Retningslinjer for resirkulering av skip. Antall skip som resirkuleres i rapporteringsperioden med tiltak som er iverksatt for å sikre ansvarlig resirkulering. | 1594, 1722, 1740, 1733, 1723, 1718, 1678, 1649, 1648, 1632, 1631, 1630 - Inhouse expertise in HAZMAT identification (2020) - Østensjø flåte | | Flåten til Østensjø er bestående av relativt nye båter og det vil derfor etter 10 års tid komme til å bli mange båter/fartøy som skal resirkuleres. Dette vil kunne komme til å bli en stor økonomisk belastning, og om ikke gjort sikkert komme til skade på miljøet. Det vil anbefales å legge opp |

Figur 11 - Utdrag fra gap – analysen

4 Problemstilling og teori

Dette kapittel handler om en kort beskrivelse av valgte tema/problemstilling etter gapene som ble funnet i kapittel 3. Ut ifra resultatene fra GAP-analyse, vil denne rapporten dermed ha et fullt fokus på mål 13 med todeltproblemstilling:



Figur 12 - Problemstillingene

4.1 Karbondioksid (CO_2)

Dette del kapittelet fremstiller teori som er relevant for leserens forståelse av rapportens innhold. Det omhandler en kort beskrivelse av karbondioksid/ CO_2 , og stoffets fordeler og ulemper, samt CO_2 -utslipp.

Karbondioksid er en av de viktigste gassene på jorden; og den består av et karbonatom, og to oksygenatomer. Planter tar i bruk denne gassen for å produsere karbohydrater under fotosyntesen, og i denne prosessen produserer de også oksygen. Både mennesker og dyr trenger næring fra planter og oksygenet som blir produsert under fotosyntesen for å kunne overleve. Når mennesker/dyr puster inn oksygen, dannes CO_2 som automatisk blir pustet ut igjen [15, 16, 17].

4.1.1 Hvor kommer CO_2 og hvorfor slippes de ut CO_2 ?

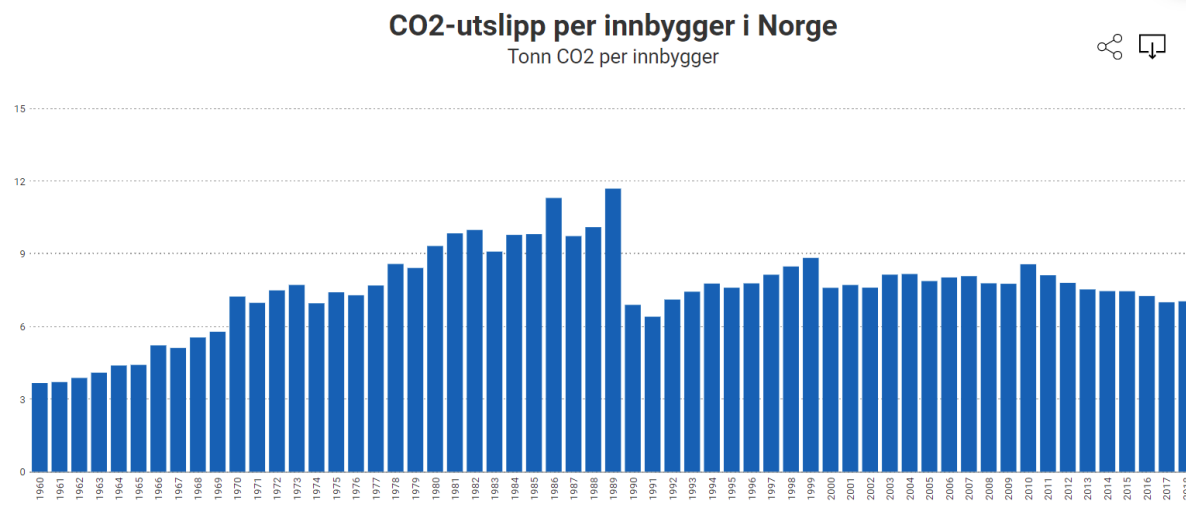
CO_2 kommer fra både naturlige prosesser og menneskelig aktivitet. De naturlige prosessene oppstår under fotosyntesen og når mennesker/dyr puster. Menneskelig aktivitet deles som regel inn i to forskjellige kilder; brenning av kull, olje og gass, og avskoging. Kull, olje og gass er lagd av plante- og dyrerester som har ligget under jordoverflaten i flere millioner år. Men hvorfor er det CO_2 som blir sluppet ut ved denne prosessen [15, 16, 17]?

Tidligere ble det beskrevet at planter fanger opp CO_2 for å omdanne til karbohydrater og oksygen, og at deler av CO_2 -utslippet plantene bruker kommer fra mennesker/dyr som puster ut CO_2 . Vi finner derfor små lager av CO_2 i plante- og dyrerester, og når disse brennes i form av kull, olje og gass frigjøres CO_2 ut i atmosfæren. Når det gjelder avskoging, fjerner man planter, og jorden mister en kilde som er sentral i å ta opp og omdanne CO_2 . Mindre planter vil dermed føre til en økning av CO_2 -utslipp [15, 16, 17].

4.1.2 Ulemper ved CO_2 utslipp

Selv om det finnes fordeler med CO_2 , kan for mye av gassen være skadelig for jorden og jordens atmosfære. CO_2 samler seg i atmosfæren og kan føre til at gjennomsnittstemperaturen på jorden stiger. Store mengder av CO_2 i luften har dermed negativ påvirkning på jordens klima. De store mengdene av CO_2 kommer fra menneskelig aktivitet. Plantene på jorden er del av et naturlig kretsløp; hvor plantene binder CO_2 , slipper ut en naturlig mengde CO_2 når de dør, og på den måten gir næring til nye planter. Det lille utslippet fra planter vil derfor ikke påvirke jordens klima [19, 17].

Det som gir mest utslipp er den menneskelige aktiviteten som ble beskrevet i delkapittel 4.1.1. Grunnen er at denne prosessen er unaturlig og ukontrollert, og den er ikke en del av et kretsløp. CO_2 -gassene som slippes ut i naturen ved menneskelig aktivitet vil derfor være mer enn hva naturen trenger og kan gjøre noe med. Plantene klarer ikke ta imot den mengden av CO_2 på så kort tid. Dette fører til en stor samling av CO_2 i atmosfæren, og der kan gassen befinne seg i 300 (og opptil 1000) år, i tillegg havner 20% av utslippene i verdenshavene. Figur X viser en oversikt over CO_2 -utslipp per innbygger i Norge som følge av fossile brensler som blir produsert gjennom forbruk og forbrenning, i perioden 1960 til 2018 [19, 20, 17].



Figur 13 - CO₂-utslipp per innbygger i Norge

4.1.3 Konsekvensen av CO₂ utslipp

Når CO₂-gassene samles i atmosfæren fører de til en oppvarming av jorden. Denne prosessen kalles drivhuseffekten, og oppstår når CO₂-gassene forhindrer varmen fra solen til å forlate jordas atmosfære. En økning i mengde sol vil føre til en økning i jordens temperatur, og en økning i gjennomsnittstemperatur kan få store konsekvenser for livet på jorden. Den største konsekvensen vil oppstå når is/snø smelter i Arktis, ettersom det vil føre til at havnivået stiger. Når varmen på jorden øker, vil det også føre til en stor endring av klimaet. Typiske endringer er en økning i nedbør og snø noen steder, og mindre andre steder. Denne store endringen i klima kalles ekstremvær, og den vil forverres om utslippet av CO₂ øker mer [17, 19].

4.2 Klimahandling hos Østensjø

Dette delkapittel tar for seg Østensjø sine fartøy, og sammenhengen mellom bedriften og klimahandling.

4.2.1 Flåten

Et maritime leverandør selskap som Østensjø, vil mesteparten av CO₂-utslipp komme fra flåten. Under dette kapittel vil de derfor ha en kort beskrivelse av bedriftens fartøy. Bedriften har til sammen 30 fartøyer og disse er delt inn i fire grupper; Offshore, Accomodation, Offshore Wind og Towage [21].

Den første gruppen, «Offshore» har åtte fartøy som vises nedfor i figur 14. Disse er spenner fra plattformforsyningsfartøy til svært teknologisk avanserte undervannsfartøy. Utforming til alle fartøyene er bygd for å gi sikre og effektive operasjoner under krevende og utfordrende forhold [22].

Offshore



Figur 14 - Offshore fartøy

Gruppen «Accommodation» representerer et fartøy vist i figur 15, fartøyet opererer som et hotell til sjøs. Dette overnattingsfartøyet blir brukt som en «bolig» fro arbeidere, slik at bedriften skal slippe å leie et hotell. Fartøyet tilbyr høystandard boligkvarter, rekreasjonsområder, konferansefasiliteter og treningsområder. Med ulike funksjoner vil fartøy gi en trygg gangvei til og fra jobb [23].

Accommodation



Figur 15 - Accommodation fartøy

«Offshore Wind» vist i figur 16, er med tre fartøy som utføre arbeid i vindkraft industrien. Hensikten med utforming og design til disse fartøy er for at arbeidere skal kunne ha tilgang til vindmøllergeneratorer på en trygg måte, med tanken på været i sjøen [24].

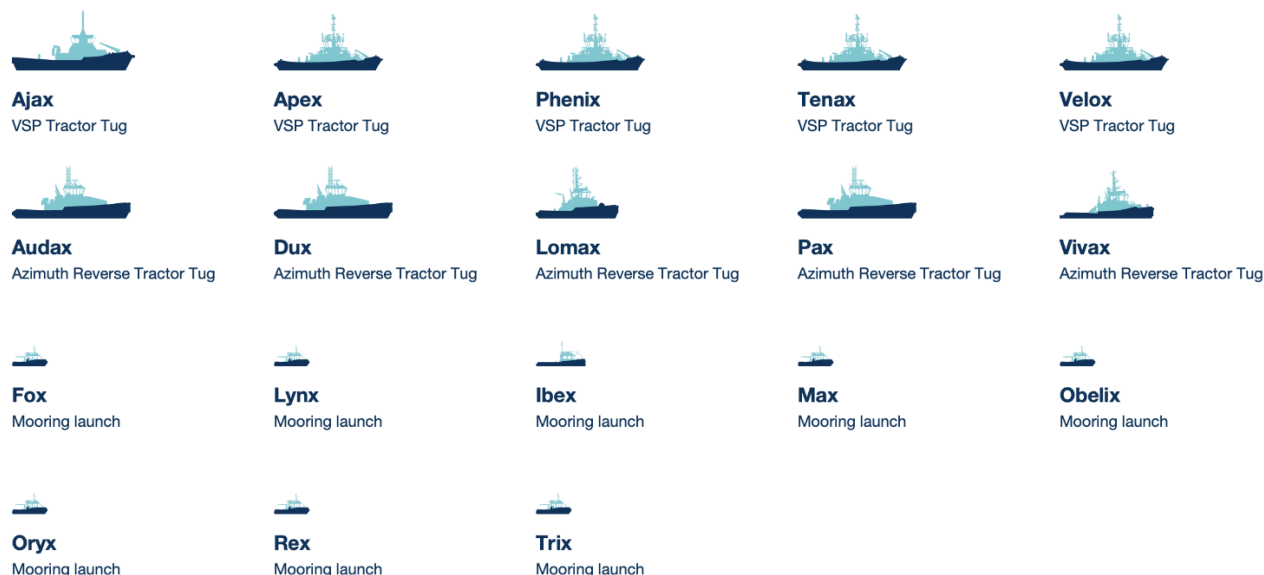
Offshore Wind



Figur 16 - Offshore Wind fartøy

Figur 17 viser alle 18 fartøyer for den siste gruppen «Towage». Oppgaven til disse går ut på alle rutiner, operasjoner og vedlikeholder. Disse har en spesialutforming for å kunne utføre en fleksible, sikre og effektive operasjoner. Alle utstyrer i disse fartøyene drive med oljeutvinningsystemener, for å redusere mobiliseringstiden [25].

Towage



Figur 17 - Towage fartøy

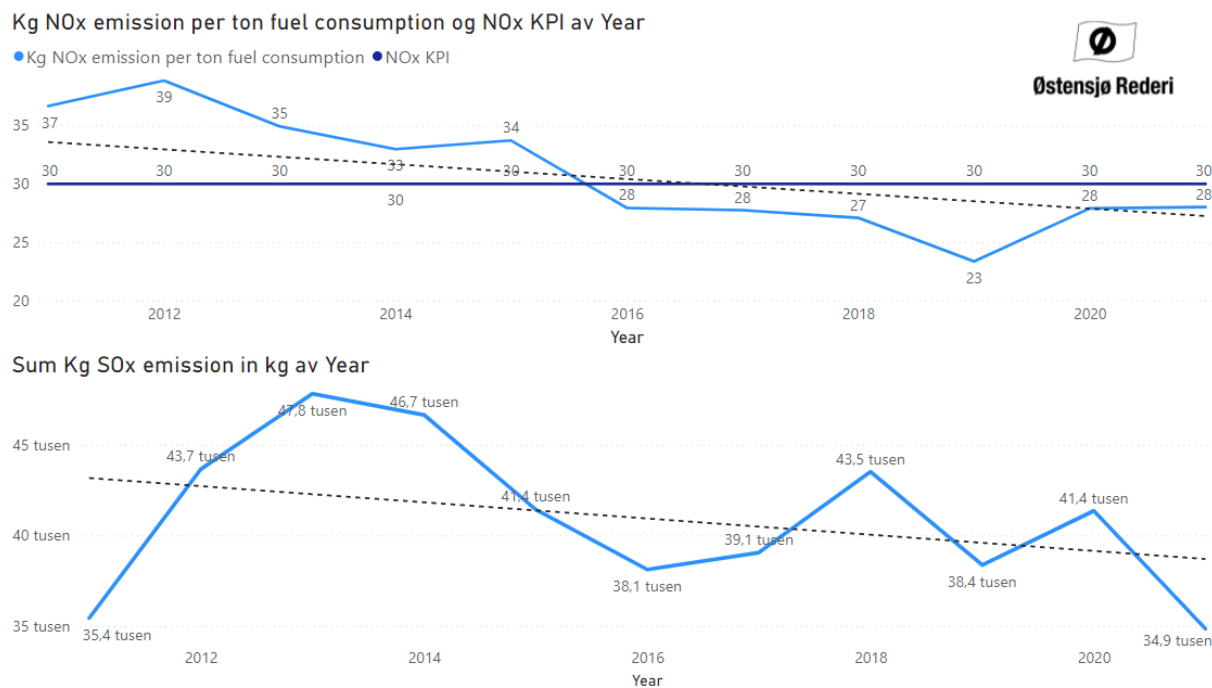
Flåten har en stor rolle over klimahandling for Østensjø. Utslippene kommer blant annet fra driften av fartøyene og ikke minst under produksjon av fartøy. Mange fokuserer på CO_2 -utslipp under bruk av fartøy, og ser vekk ifra utslippene som oppstår under produksjon av fartøy. Om en gå tilbake til delkapittel 4.2.2, der en av utslippene kommer fra «menneskets aktiviteter». Under produksjon av fartøyer vil det oppstå en del fossilt brensel som; olje, gass og kull som fører til CO_2 -utslipp.

4.2.2 Statistikk for CO_2 - utslipp

Østensjø deler CO_2 -utslipp inn i tre hovedgrupper; luftforurensning, CO_2 -utslipp fra båt/fartøy og CO_2 -utslipp delt på aktivitet.

4.2.2.1 Luftforurensing

Ved luftforurensing har bedriften tatt målinger av Kg nitrogenoksid (NOx) per tonn av drivstoff, og totalt utslipp av svoveloksid (SOx) som frigjøres ut i atmosfæren. Figur 18 har to forskjellige statistikker; Utslipp målt i kg/tonn drivstofforbruk med bedriftens mål som ligger på 30kg/tonn, og utslipp av svoveloksid i kg i et år [5].

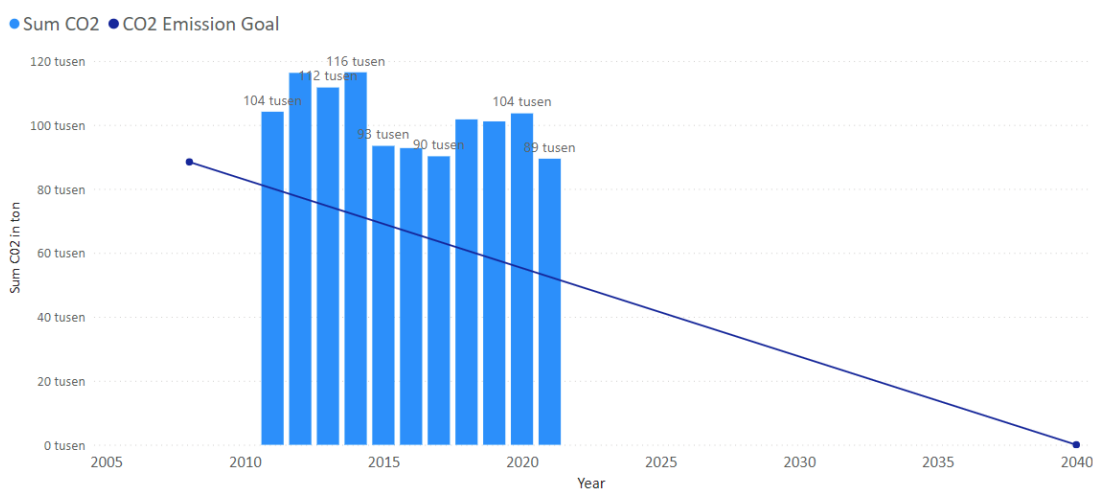


Figur 18 - CO2-utslipp i luften

4.2.2.2 CO₂ - utslipp fra fartøyene

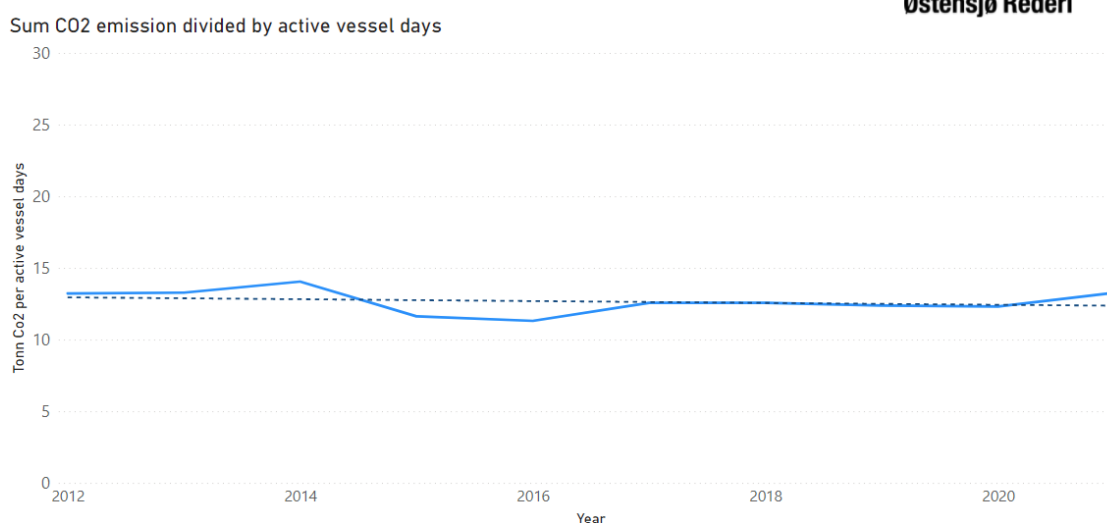
I denne delen har bedriften samlet all utslipp fra alle båter/fartøy, og satt målingene opp i to forskjellige statistikker. Figur 19 – presenterer alt CO₂-utslipp per år, samt målet av utslipp for å oppnå karbonnøytral innen 2040. Figur 20 – viser oversikt over utslipp delt på aktive fartøysdager [5].

CO2 Emission from the fleet



Figur 19 - CO₂-utslipp fra båt/fartøy

CO2 Emission per active vessel day



Figur 20 - CO₂-utslipp fra båt/fartøy på aktive dager

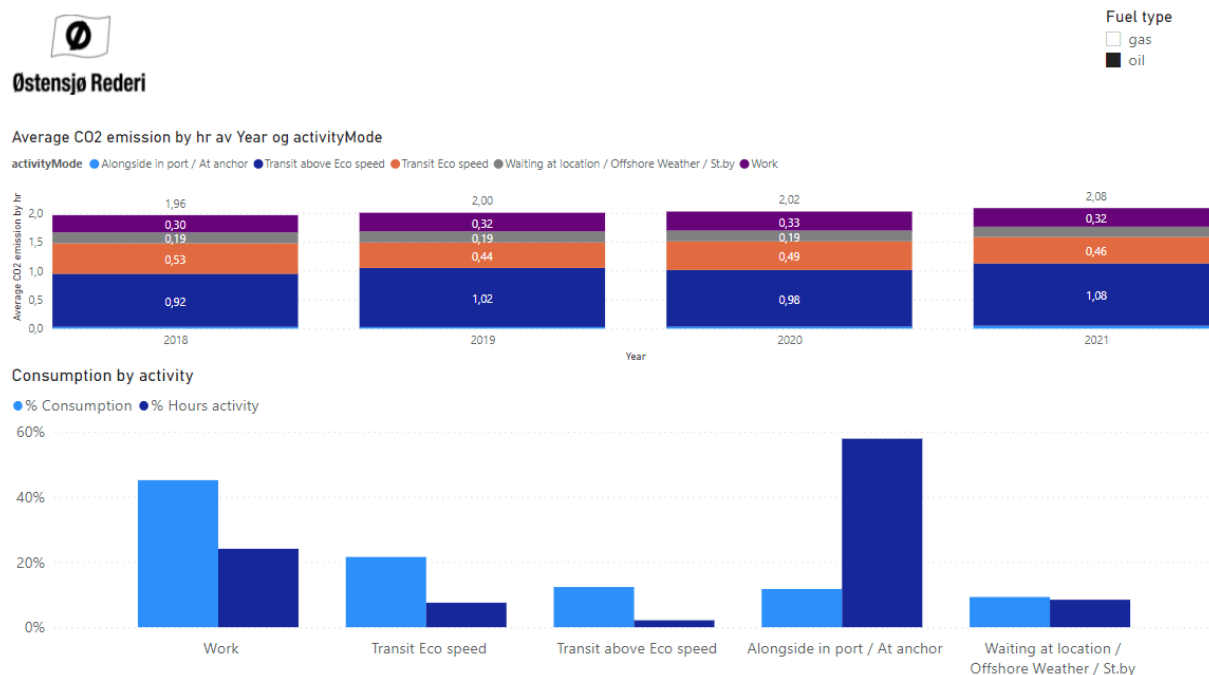
4.2.2.3 CO₂ - utslipp delt på aktivitet

Siste delen inneholder målinger fra flere aktiviteter knyttet til CO₂-utslipp fra bedriften.

Aktiviteter deles inn i [5]:

- Utslipp mens båt/fartøy er i havet
- Utslipp under hastighetsforandring
- Transportere arbeidstaker
- Under arbeidstid

Den øverste delen i statistikken viser oversikten over CO₂-utslipp delt på aktiviteter per år, her får man se i periode 2018-2021. Nederste delen fremstiller over utslippene mer nøyaktig for hver aktivitet for dette året, 2021 [5].



Figur 21 - CO₂-utslipp delt på aktivitet

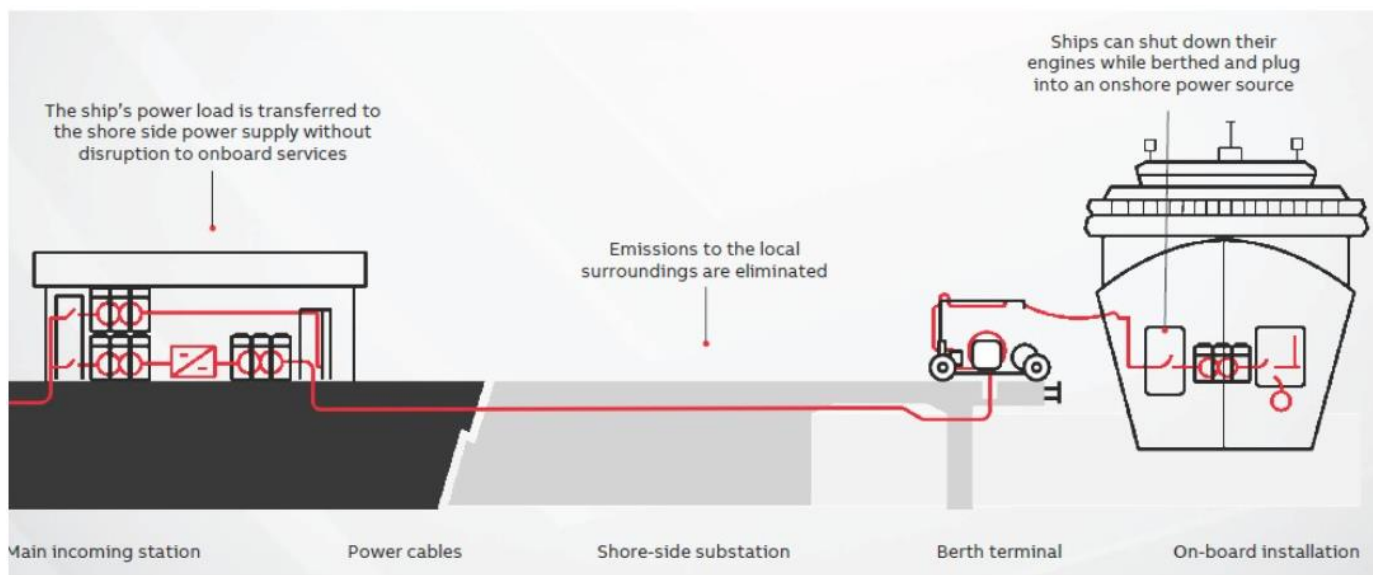
4.3 Østensjø sine løsninger

Østensjø sine løsninger er knyttet til deres største mål; å være Karbonnøytral innen 2040. Det betyr at statistikkene som er presentert under delkapittel 4.2.2, er nødt til å være null. Det vil bli forklart hva de nye teknologiene er og deres funksjon, samt fordeler og ulemper.

4.3.1 Installasjon av Landstrøm

Dette året har bedriften planer om å installere landstrøm for plattformforsyningsfartøy hos Edda Ferd og Edda Frende.

Landstrøm er en prosess som blir brukt for å redusere drivstofforbruk og utslipp av CO_2 , Nox og Sox i havet, slik at luftkvaliteten skal kunne holde seg på høyt nivå. Denne prosessen gir elektrisk kraft fra land til et fartøy ved kai. Figur 22 viser oversikten over hvordan denne prosessen fungerer. På «Main incoming station» finner man en samling av skipets kraftlast som blir transportert til landstrømforsyningen, uten avbrudd i tjenester om bord, ved hjelp av en strømkabel. Under transportereringen blir utslipp til miljøet eliminert ved «Shore-side substation», og strømmen blir sendt til «Berth terminal» som er koblet til fartøyets installasjon. Mens landstrømkilde er tilkoblet og transporterering av strøm foregår, kan motorene på båter skrus av [26, 27].

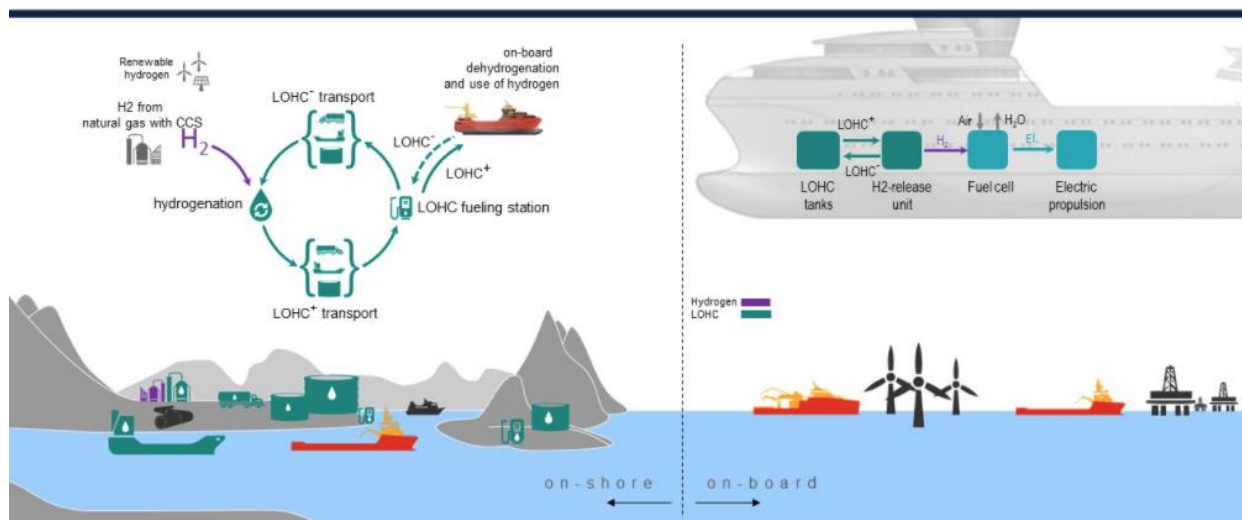


Figur 22 - Kobling av landstrøm

4.3.2 LOHC – Liquid organic hydrogen carriers

I 2022-2023 har Østensjø planen om å ta i bruk LOHC-teknologi på seks fartøy, «Edda Wind». Forkortelsen LOHC står for Liquid Organic Hydrogen Carriers, og dette konseptet fører til nullutslippsfartøy. LOHC er en termisk olje «Benzyltoluene» som binder hydrogen kjemisk ved lagringstettheter i form av væske. Oljen er ikke brannfarlig, og i tillegg ikke-eksplosiv. Hydrogen er et grunnstoff som er bygget opp av hydrogenatomer. Disse atomene er de enkleste av alle atomer, og består av bare ett elektron med kun ett proton inni atomkjernen. Stoffet er en usynlig gass uten lukt og smak, og er den beste varmelederen sammenlignet med alle andre gasser [28, 29, 30, 31].

Figur 23 – presenterer kort og presist om produksjonen av LOHC. Det finnes 5 steg for å gjennomføre dette produktet [28]:



Figur 23 - LOHC introduksjon av Østensjø

Ved hydrogenering oppstår en kjemisk binding av hydrogenmolekyler til LOHC. Med kjemisk binding menes innføring av hydrogen i uorganiske og organiske forbindelser. Denne prosessen foregår ved hjelp av en katalytisk reaksjon i en kontinuerlig prosess. Reaksjonen ligger på omtrent 25-50 bar med ca. 10kWh/kgH₂ varme på - 250 grader [32, 33, 34, 30].

Når det gjelder dehydrogenering blir kjemiske stoff frigjort av hydrogenmolekyler fra LOHC. Det betyr avspalting av hydrogen, det motsatte av hydrogenering. Likheten mellom hydrogenering og dehydrogenering er at begge oppstår ved hjelp av en katalytisk prosess. Reaksjonen ligger omtrent på 11kWh/kgH₂ med varme ved 300 grader [35, 34, 30].

LOHC er delt inn i to ulike beholdere; LOHC+ som er gjennomsiktig og LOHC- som er gul, og begge defineres som et hydrogen batteri [29].

4.3.3 Salg av fartøy

En annen løsning Østensjø har, er å selge fartøy. Bedriften beholder aldri fartøy til de blir for gamle. De mener dermed at den beste måten bedriften kan behandle fartøy på, er å selge til andre bedrifter som har behov og kan bruke fartøyene på en nyttig måte. Grunnen til at bedriften vil selge i stedet for å resirkulere, er for at fartøy ikke skal bli stående uten å bli tatt i bruk. De mener dette vil være mer bærekraftig enn å resirkulere fartøyene.

4.4 Fordeler og ulemper av Østensjø sine løsninger knyttet til klima

Hensikten med dette delkapittel er for å vise ulike sider av Østensjø sine løsninger. Handlingen vil legge vekt på de ulike fordeler og ulemper til de forskjellige løsninger, som ble beskrevet under delkapittel 6.6.

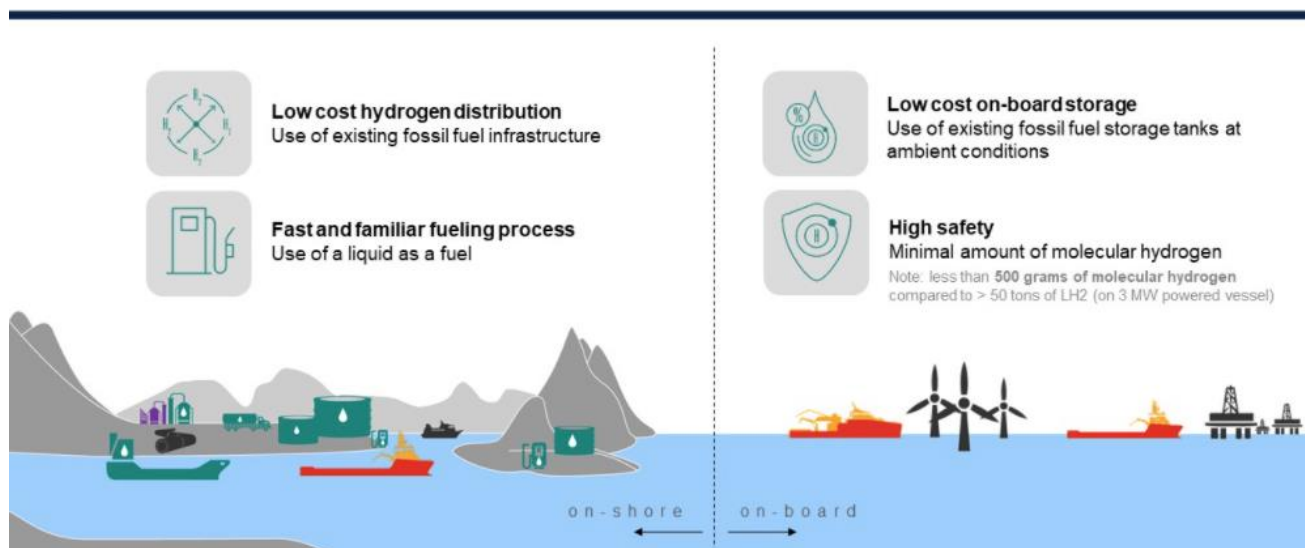
4.4.1 Fordeler og ulemper med Landstrøm

Fordelene med landstrøm er først og fremst at det er klimavennlig, og det vil være lønnsomt/mindre kostnad for bedriften ved langsikt på flere måter. Bedriften vil spare penger ved å kutte ut, eller i det minste kraftig ned, på bruken av drivstoff, samt reparasjon og vedlikehold av motor [27].

Det finnes et par ulemper med landstrøm. Bedriften vil mest sannsynlig gå i minus når de bytter fra dieselmotor til landstrøm. Når det gjelder lading kan det være et problem med hvor mange fartøy som kan lades samtidig med tanke på plass på kaien, og ikke minst tar det lengre tid å transportere strøm enn diesel inn i fartøy. Ved bruk av diesel kan bedriften ha et lager av diesel på fartøy i tilfelle det går tomt for drivstoff midt på sjøen, noe de ikke kan gjøre med landstrøm. De vil dermed få et problem om et fartøy som bruker landstrøm går tom for strøm midt på havet [27].

4.4.2 Fordeler og ulemper med LOHC

Figur 24 viser oversikt over fordeler med LOHC. Den er blant annet klimavennlig, og det beste med hydrogenbatteri er at de er ikke brennbare. Det betyr ingen brann eller eksplosjonsfare [28, 29, 34].



Figur 24 - Fordeler med LOHC

Ulemper med LOHC vil være stort plassbehov, og det fører til en lav samlet energitetthet. En konsekvens av prosessen når hydrogen omdannes til LOHC, er at spesifikke energier vil bli lavere enn komprimert hydrogen som befinner seg i trykksatte tanker. I tillegg vil LOHC koste enormt mye for bedriften [28, 29, 34].

4.4.3 Fordeler og ulemper ved salg av fartøy

Fordelen ved salg av fartøy i forhold til bærekraft er lenger levetid. Et produkt vil si og være mer bærekraftig dersom den kan brukes av flere. Det vil også redusere utslippen sin dersom de selger fartøy som slipper ut CO₂.

Ulempen er at ved salg av fartøyet er resirkulering av båtene ute av Østensjø sin kontroll. Samtidig så vil salg av et fartøy føre til at CO₂ utslippen fortsetter en annen plass, så selv om bedriften er «kvitt» problemet er det fortsatt noe som tar til skade på miljøet.

5 Intervju

I dette kapitlet vil de bli pratet om de å bruke Intervju som metode, hvilket intervju metode som ble valgt, forarbeid og utføring av selve intervjuene.

5.1 Kvalitativ metode

Det ble valgt å bruke kvalitativ metode for dette prosjektet. I forskjell til den kvantitative metoden er den kvalitative metoden et mer utdypende intervju metode. Bruken av denne metoden gir utfyllende meninger, argumenter og personlige svar. Metoden skal kunne få frem data som er mest relevant og rettet mot vårt tema.

5.2 Datainnsamling

For å kunne samle in dataene på best mulig måte er det blitt tatt bruk i semistrukturert intervju som verktøy, denne innsamlings metoden er en ute etter intervju personens egne perspektiver/mening. Det er valgt utvalgte spørsmål ut fra forhåndsbestemte temaer, samtidig i den flytende samtalen kunne stille andre spørsmål. Lydopptak er et godt verktøy ved bruk av denne metoden og vil bidra til at personens fulle svar kommer med. I forhold til problemstillingen passer denne type intervju best, og analyseringen i etterkant vil være bedre.

5.3 Forarbeid og intervjuguide

For å kunne gjennomføre et intervju av ansatte hos Østensjø, har gruppen lagd en plan angående forarbeid og lister over intervjuguide. I det første forberedelse fasen til intervjuet, blir det finne ut [39]:

1. Hvordan et intervju skal forekomme.
2. Hvilken metode vi skal bruke.
3. Hva som er relevant til vårt intervju.
4. Hva vi tenker å få ut av intervjuet.

Videre er å planlegge hvordan gruppen skal utføre intervjuet, og hvem er relevant for tema og tilpasset ferdighetsnivået for å bli intervjuet. Direkte er valg av et sted gruppen skal intervju, og hvilken informasjon kan gruppen meddele til intervjupersonene. For et sikkert intervju blir det levert ut et ark til alle arbeiderene som skal intervjues. Dette arket går ut på [39]:

«Informasjon av samtykke, anonymitet og taushetsplikt. Altså hvem er vi, hva holder vi på med, hvorfor vi intervjuer og hva vi intervjuer for, hva er formålet våras med dette intervjuet. hva vi skal bruke resultatene til, hvorfor di har blitt valgt, hvor lang tid det cirka kommer til å ta, nødvendigheten av å ta notater, at di kan gå når di vil om det oppleves ukomfortabelt, at intervjuet skal være en samtale mellom intervjueren og intervjupersonen. Viktig å meddele at vi ikke ute etter å bedømme eller vurdere, men forstå, at det er ingen riktige eller gale svar men at det er di som er eksperten [39]»

Neste steg er å fordele arbeidsrolle under intervju [39]:

«Den ene leder samtalen, sørger en annen for å notere, mens en tredje observerer minespill og kroppsspråk, en fjerdepart kan lytte til samtalen og komme med innspill til ekstra spørsmål. Det må avklares på forhånd hvem som skal gjøre hva [39]»

Det er også veldig viktig for den som skal intervju og vite at [39]:

- *«Det er intervjueren og intervjupersonen som skal sammen produsere kunnskap»*
- *«Det krever empati og respekt fra deg som intervjuer»*
- *«Viktig å tenke på de etiske sidene ved et intervju»*
- *«Kunne du selv synset det hadde vært komfortabelt å bli stilt spørsmålet?»*
- *«Vis tydelig at en lytter og at det skal oppleves som en normal samtale og ikke som et avhør»*
- *«Få intervjupersonen til å oppleve at sitt bidrag er verdifullt og viktig»*

En annen viktig punkt som studenter må passe på [39]:

- Studenter må være ærlig om egne kunnskap g erfaring innen intervju.
- Må alltid spør om tillatelse ved bruk av opptak.
- Studenter må informere intervjupersonene på forhånd angående samtykke, anonymitet og taushetsplikt.

5.4 Gjennomføring av intervjuet

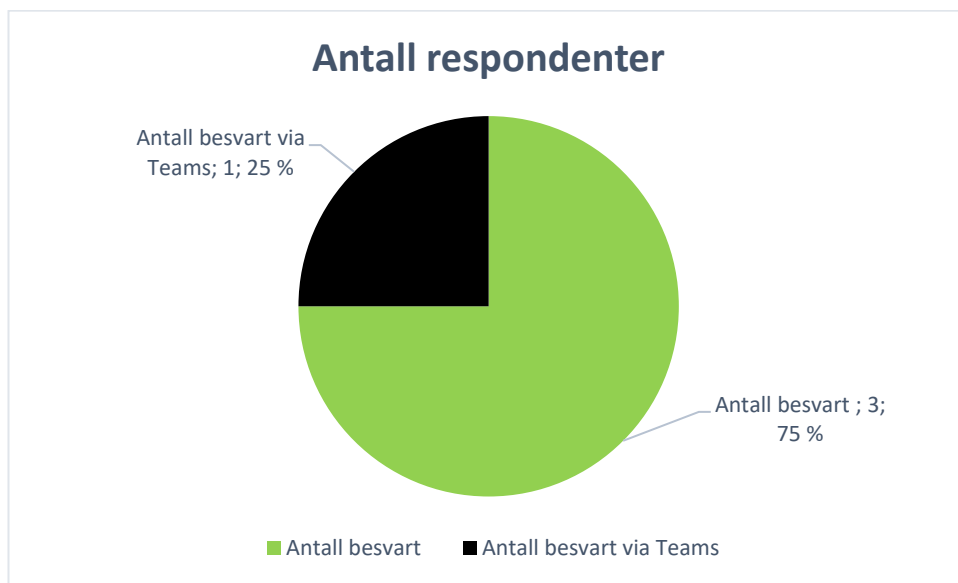
Selve intervjuet ble gjennomført på Østensjø sitt kontor i Haugesund. Studenter fikk intervjuet til sammen fire ansatte fra forskjellige avdelinger, tre av de på kontoret som fysisk oppmøte og siste mann via teams grunnet sykdom, og disse valgte Liv Johanne (Østensjø sin QA manager) for oss. Intervjupersonene ble valgt ut fra «Sustainability gruppen», en gruppe som ble nylig opprette i bedriften for et fullstendig arbeid for å oppnå bedriftens mål «Karbonnøytral innen 2040». Det er til sammen 10 medlemmer i denne gruppen der alle kommer fra forskjellige avdeling. Dermed synes Liv Johanne at dem fire intervjupersonene passer bra å bli intervjuet. Under intervjuet hadde Sunniva hovedansvarlig for å intervju hver og en, samt styre opptak av intervjuet. Malinwisa sin hovedoppgave var å lytte, samt notere ned alt som ble sagt/svart av personene som ble intervju.

Oppsette og utføring av intervjuet gikk flytende bra, og studenter fikk ulike synsvinkel med flere meninger. Med tanken på at studenter fikk intervjuet fire personer fra «Sustainability gruppen», fant studenter noen ulemper. Tidligere er det nevnt at gruppen er ny, dermed har de ikke hatt en eneste møte før studenter intervjuet dem. Det betyr at noen av intervjupersonene hadde ikke sette seg inn i bedriftens «Sustainability Action Plan» og «FNs bærekraftige mål». Dette fører til at studenter fikk uklart svar angående disse spørsmålene:

- *Ut ifra di 17 målene som FN har satt, er det noen du mener Østensjø burde inkludert i planen sin? Ja? Hvilke? Om nei hva får deg til å mene at di som Østensjø har nå er mest relevante?*
- *Østensjø har valgt å ha fokus på fem av di 17 målene, kan du fortelle oss hva du tenker er bra og dårlig med å kun ha noen utvalgte i fokus.*
- *Østensjø har mål om å bli karbon nøytrale innen 2040, hvilke tanker har du rundt det? Føler du at dette er et oppnåelig mål for Østensjø? Gjerne utdyp din formening.*

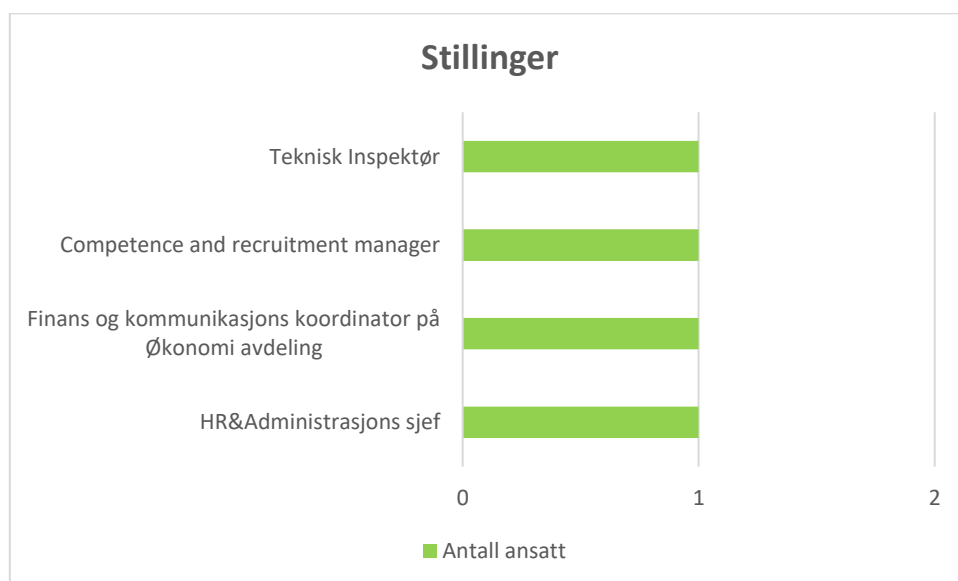
5.5 Resultat av intervju

Denne delen av oppgaven fremviser resultater fra intervju. Noen spørsmål som ble stilt valgte studenter å sette svarene opp i grafer, og samtidig finner man mer fordypning av intervjus besvarelse på vedlegg E. Det er til sammen 4 personer som ble intervju der 3 intervju oppstår ved fysisk oppmøte, og 1 via teams, som vises i figur 25.



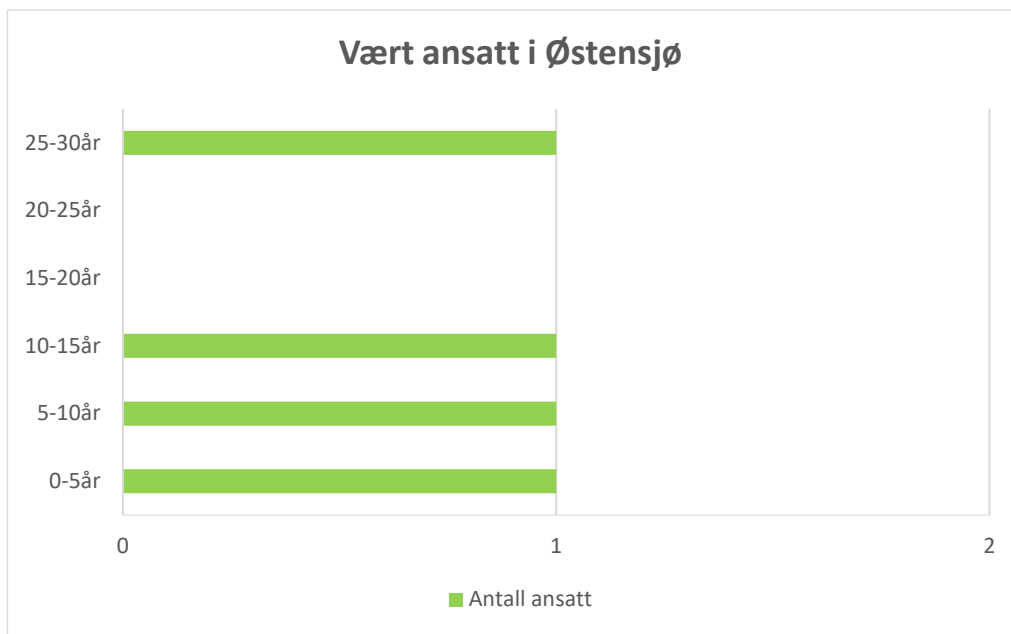
Figur 25 - Antall respondenter

Figur 26 viser resultater fra spørsmål angående hvilken stilling intervjupersonene har hos Østensjø. Resultat av dette viser at alle fire har forskjellige stillinger, og holder til ulike avdelinger.



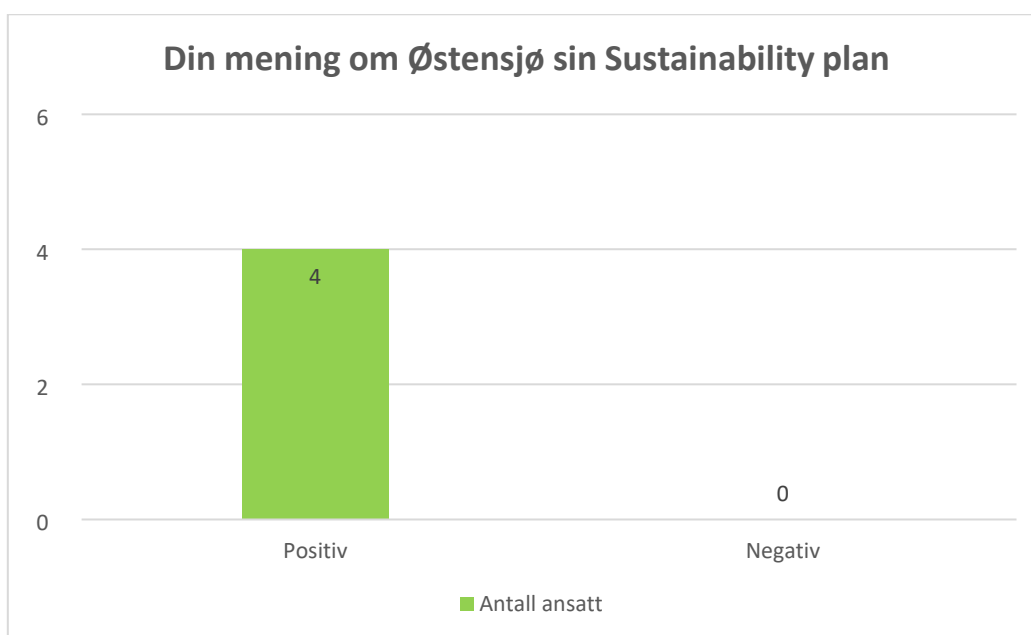
Figur 26 - Hva er din stilling hos Østensjø rederi?

Videre ble det gjennomført et spørsmål om hvor lenge intervjupersonene har vært ansatt hos Østensjø. Her kom det frem til fire ulike tall, og noen store forskjeller. Figur 27 viser to personer der den ene har jobbet minst og den andre lengst i bedriften, og de to andre i midten ligger ganske nærme hverandre.



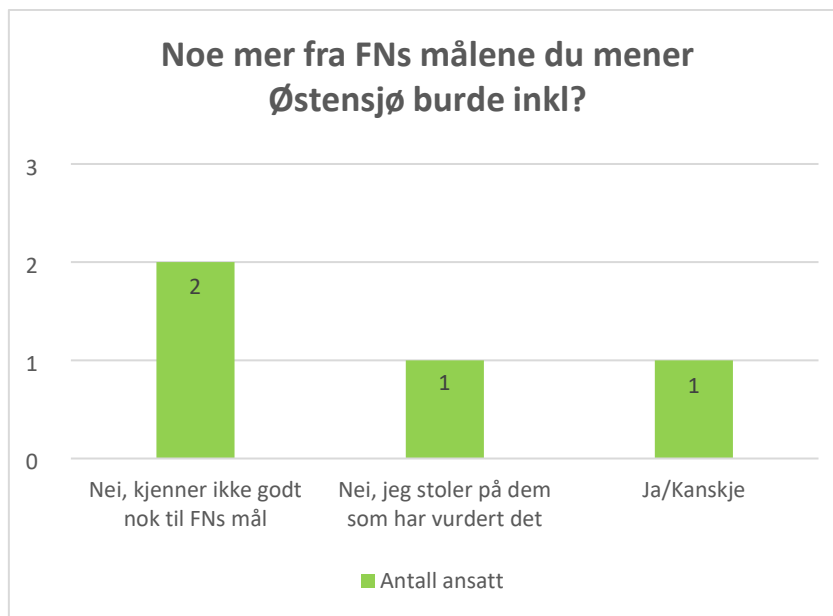
Figur 27 - Hvor lenge har du vært ansatt hos Østensjø Rederi?

Dette spørsmål går ut på intervjupersoner sine meninger om bedriftens Sustainability plan, og figur 28 viser at alle er enige med at det er positive med dette opplegge.



Figur 28 - Din mening om Østensjø sin Sustainability plan

Direkte vil studenter vite om intervjupersonene ha noe mening om Østensjø burde inkludere noe mer fra FNs målene. Figur 29 viser forskjellige meninger, to av dem har ikke nok kunnskap om FNs målene til å kunne svare. Mens en annen er helt sikker på bedriftens «Suatinality Action Plan», og siste mann har sin egen ide rundt dette spørsmålet.



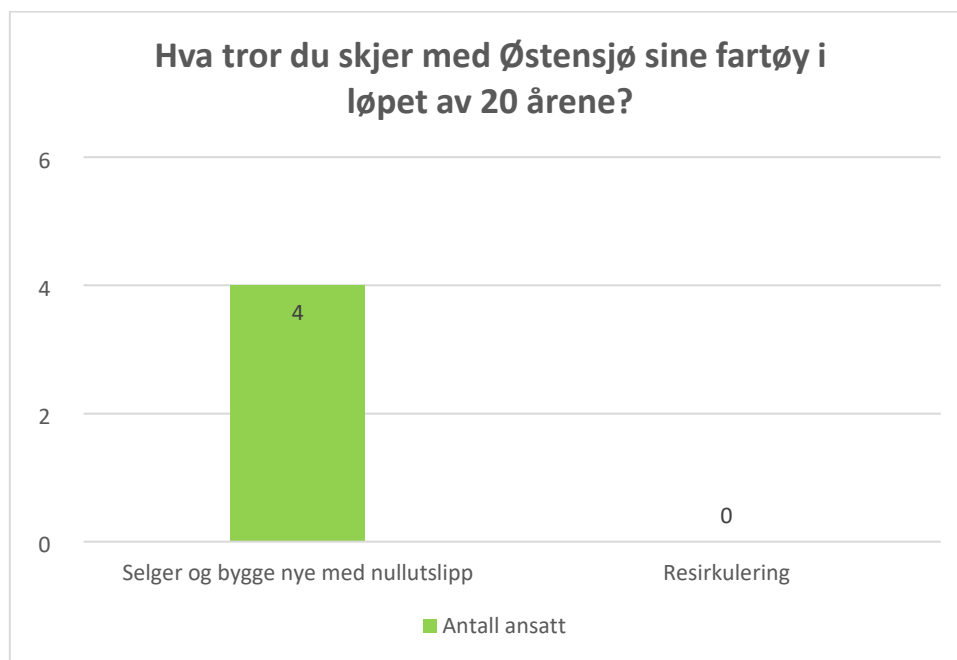
Figur 29 - Noe mer fra FNs målene du mener Østensjø burde inkl?

Et av viktigste spørsmål går ut på om intervjupersonene har troen på at deres bedrift kommer til å oppnå sitt mål som «Karbonnøytrale innen 2040». Figur 30 viser to sterke svar som et ja, og et litt uklart svar der personen mener bedriften kan ikke klare det alene. Siste mann har ikke nok kunnskap til å kunne svare på spørsmålet.



Figur 30 - Tror du Østensjø vil klare å bli karbonnøytrale innen 2040?

Dette spørsmål går ut på bedriftens løsninger knyttet til fartøy. Om hva ansatte tror vil skje med deres fartøy i løpet av 20 årene med tanken på bedriftens mål. Figur 31 viser enigheten mellom hver og en, alle tror bedriften vil mest sannsynlig selger båter og bygger nye med nullutslipp.

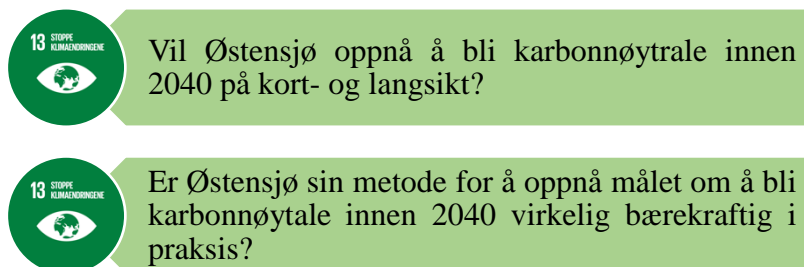


Figur 31 - Hva tror du skjer med Østensjø sine fartøy i løpet av 20 årene?

For mer utdypende svar fra intervjuene: se vedlegg E.

6 Diskusjon

I dette kapittelet vil de bli diskutert om resultatene fra metodene opp imot problemstillingene:



Figur 32 - Problemstillingene

6.2 Grovanalyse

Formålet ved bruk av grovanalysen var å kunne avdekke hvilke mål bedriften bør ha fokus på, om målene bedriften har valgt kan bidra til en positiv utvikling innen bærekraft, og om det samsvare med FNs bærekraftige mål. Ut ifra grovanalysen vist i vedlegg A, fant vi ut at Østensjø, ut fra vår bedømming, har god kontroll over risikoene knyttet til mål 1-7, 9-12 og 14-17. En kan se i resultatene etter iverksetting av tiltak at da spesielt alle de nevnte målene ligger bra an og risikoen minker betraktelig. De hadde derimot en større risiko innen mål 8, 13 og 16, dette er mål som bedriften allerede har i sin «Sustainability Action Plan» i tillegg til da mål 5 og 14. Ettersom at bedriften er et rederi er det naturlig at de fokuserer på mål 14. Livet under havet påvirke de hver dag ved bruk av sine fartøy, og det er derfor viktig å kontrollere hvordan de ligger an til enhver tid. Mål 5 om kjønnslikestilling er noe alle bedrifter burde arbeide med, mener vi, og det er noe Østensjø kan være med på å bidra med ved å informere, læring og rekruttering i forhold til da spesielt kvinner. Så det å ligge til mål 5 og 14 i planen sin er bra.

Ut fra hva vi ønsket å få ut av grovanalysen fikk vi det vi var på jakt etter. Vi fikk en bekreftelse på at Østensjø sine valgte mål er de mest relevante og best egnet for de å arbeide mo/for. Alle målene til FN er verdt å ha i bakhode, men vi mener at de å strekke seg til noen få, for å kunne oppnå en utvikling, er bedre enn å ligge horisontalt i alle. Årsaken til at vi valgte å fortsette å arbeide kun med de målene Østensjø hadde valgt selv, var fordi vi mener at kontrollen på de andre er såpass bra, og det ikke føltes nødvendig å fortsette med det andre

målene. Derfor valgte vi å arbeide videre med de fem målene 14, 5, 8, 16 og 13 i en GAP-analyse.

6.3 Gap – analyse

Gap - analyse ble brukt som et verktøy, med en hensikt mot å finne ut om målene til Østensjø er oppnåelige i praksis. Vi ønsket også å kunne utelukke mål slik at vi til slutt kunne ha fokus på hva vi mente var mest relevant oppimot vår oppgave «bærekraft i praksis hos Østensjø rederi». Resultatene vi fikk av gap - analysen vist i vedlegg B, viser en oversikt over hva vi mener er oppnåelige mål (grønn), litt oppnåelige (gul) og hva som er mer krevende å oppnå (rød). Her fant vi ut at mål 5, 14, 16 og mesteparten av mål 8 er oppnåelige mål, dette var noe vi forventa ettersom temaene handler om likestilling, livet under vann, økonomi og arbeidskraft. Noe som Østensjø i flere år har vist å ta hensyn til, og fortsetter å vise at de jobber kontinuerlig med.

Videre fant vi at det var et lite gap rundt mål 8 og større gap rundt mål 13. Når vi utførte gap-analysen, diskuterte vi mye rundt mål 8 og risikoen rundt skipsgjenvinning. Dette var fordi per dags dato har ikke bedriften resirkulert noen av sine fartøy, og har ingen intensjoner om å resirkulere sine fremtidige fartøy. De har i alle år valgt å selge båtene sine før de er tiden før fartøyene skal resirkuleres. Fartøyene er med andre ord ikke mange år da Østensjø selger båtene sine og de kan brukes i lenger tid hos noen andre. Vi ønsket ikke å sette den i grønn, fordi at det kan være andre ting som resirkuleres. selv om at bedriften sier at normen rundt fartøyene er at det skal bli solgt videre kan de være, til tross for at den er lav, en sannsynlighet for at di resirkulere båtene sine. Vi kom til en enighet til tross for en tankegang om å selge før resirkulering å sette den i gul, fordi det er noe vi mener de kan arbeide mer rundt. Når det gjelder mål 13, er dette et mål vi mener de har størst forbedringspotensialer. Samtidig er mål 13 om klima handling et veldig aktuelt tema rundt bærekraft, og det er et mål som kan gi en domino effekt i forhold til resten av verden dersom Østensjø klarer å nå målene sine. Da spesielt med tanke på nyutvikling av ny teknologi. Her er det også så pass store mengder med CO_2 -utslipp at det trengs å gjøre noe med, spesielt da effekten CO_2 -utslipp har når de kommer til klimaendring. Til grunnlag for disse begrunnelsene valgte vi å rette våre problemstillinger rundt mål 13.

6.4 Intervju

Ut ifra resultatet vi fikk fra gap-analysen, valgte vi å fortsette vår oppgave med mål 13 som hovedtema og problemstillingene som ble nevnt i starten av kapitlet.

I håp om å få mer intern informasjon, og meninger rundt problemstillingene våre valgte vi å benytte intervju som metode videre i oppgaven vår. Ut ifra intervjuene var det tydelig at alle har en positiv oppfatning av Østensjø sin «Sustainability Action Plan», og at det er et godt bidrag til en fin ringvirkning av at den er synlig for alle. Med tanke på at den er såpass ny, hadde de alle et ønske om at den skulle bli enda mer kjent internt og eksternt. Et enda større engasjement rundt det å være bærekraftig og hva hver enkelt kan bidra med for en kontinuerlig forbedring i planen.

Når de kom til FNs bærekraftige mål, var det en slags enighet om at målene som er valgt ut i sustainability planen var de mest relevante for Østensjø. De mente at de som hadde laget planen hadde tenkt ut de beste målene for bedriften og stolte på deres beslutning. Mesteparten ønsket ikke å inkludere med noen flere mål, for de var fornøyde med bedriftens plan. Når det kom til manglende kunnskap til FNs mål og Østensjø sine mål så er dette et avvik vi må ta i betraktning, men vi tror at resultatet uansett ikke hadde vært mye mer annleis. Det at Østensjø har satt seg ned og blitt enige om å ha noen mål å strekke seg mot er uansett bra mener intervjupersonene, noe vi også er enige i.

Med tanken på flåten hadde de alle en slags oppfatning om at Østensjø kom til å fortsette med normen rundt å selge båtene sine. Intervjupersonene mente at bedriften kommer til å selge mesteparten av sine båter og bygge nye med ny teknologi for nullutslipp. De alle mente også at det å selge båtene var fornuftig, de ville gi de mer levetid i stede for å resirkuleres når de ikke hadde treng å bli det. De fleste nevnte at det var fint dersom andre bedrifter kunne ha bruk for fartøyene, og at de var viktig de fikk nyttet sin levetid best mulig.

Når det gjelder om bedriften klare å bli karbonnøytrale innen 2040, fikk vi noen lignende svar. Mange av de mente at dette målet er oppnåelse med ulike meninger. To av de mener bedriften kommer til å klare det med da hensyn til en utvikling innen teknologien, men det kan ta tid. Den ene synes målet kan være oppnåelig, men at bedriften ikke vil kunne klare å nå det aleine. Den siste person følte den ikke hadde nokk kunnskap til å kunne besvare spørsmålet.

Det var en del forslag angående forbedring av «Sustainability Action Plan», men kun en av de hadde et relevant svar rundt CO_2 -utslipp som vi har rettet vår problemstilling oppimot. Forslaget var å filtrere diesel før bruk slik at de kom renere ut, denne metoden selv vil minke utslippet med kun 2%, men dette vil fremdeles hjelpe bedriften i å oppnå sitt mål kortsiktig. Dette med forslag til å gripe tak i «problemet» her og nå syns vi er viktig å tenke på. De finnes forskjellige type løsninger om en sitter seg ned og leter, deriblant å bli «trefadder». Trefadder AS er en bedrift som planter trer for å balansere CO_2 utslippet som kommer ut.

10 år frem i tid mente intervjupersonene at bedriften burde ha størst fokus på mål 13. Ikke fordi de mente at de andre målene var mindre viktig, men fordi de mente at det var her Østensjø som bedrift kunne ha størst påvirkningskraft. De tenker at med gode samarbeid vil Østensjø fortsette å utvikle nye tanker og teknologi som kan bidra til at en er mer miljøvennlig. De tenker også at de fleste av båtene vil allerede være med en teknologi som tilsvarer at båtene gir nullutslipp. Det å si hvor Østensjø er om 10 år har også mye å si i sammenheng med hvem kundene deres er, mente intervjupersonene. Det er knyttet til at Østensjø prøve å gi produkter/arbeid i henhold til hva deres kunder ønsker og jobber for å imøtekomme markedet på best mulig måte.

7 Konklusjon

Denne rapporten hadde «Bærekraft i praksis hos Østensjø Rederi» med hensyn til FNs bærekraftige mål som grunnlag. Grunnet stor mengde arbeid innenfor de 17 målene til FN, tok gruppen en gjennomgang av risikoanalyse med «grovanalyse» som metode. Grovanalysen viste at de fem målene som bedriften hadde i planen sin var hensiktsmessig best for bedriften å arbeide mot. Videre ble det brukt GAP-analyse for å finne ut om det var gap mellom de fem målene. Analysen viste at de var flere gap rundt mål 13 «Climate action», og dermed ble det valgt to problemstillinger knyttet til dette målet.

Basert på bedriftens løsninger knyttet til målet under delkapittel 4.3, og resultatene av intervjuene som befinner seg i vedlegg E, vil ikke målet være oppnåelig på kortsikt. Dette kan en se ut ifra statistikken for CO_2 -utslipp per år, som vises under delkapittel 4.2. Det de kan gjøre er å uansett å arbeide mot å redusere CO_2 -utslippet med tiltak som allerede er blitt gjort. Da eksempelvis nye båter med LOHC teknologien og sette inn batteri i noen av de nåværende båtene.

Når de kommer til å nå målet på langsikt kan bedriften oppnå å bli karbonnøytrale innen 2040. Denne konklusjonen er basert på at deres løsninger rundt ny teknologi som da landstrøm, LOHC, og ved å selge nåværende fartøy vil bli utført. Det er også essensielt at teknologi stadig er i utvikling. Den største effekten ville vært å selge alle båtene for å så erstatte de, med nye fartøy som har LOHC teknologi, eller annen teknologi som antas skal komme lenger frem i tid. Dette ble også avklart fra svarene til intervjupersonene der de fleste hadde troen på at bedriften skulle klare å ha nullutslipp innen 2040. Det er derimot en ting som trengs å notere ned og det er reising av arbeidere. Arbeiderne som har vært på jobb blir sendt hjem, og dem som skal på jobb blir sendt om bord. Dette utføres ved hjelp av helikopter og fly, og disse reisene har CO_2 -utslipp. Her trengs det da en løsning som kan nøytralisere denne type utslipp for at bedriften skal kunne bli karbonnøytrale.

Det er konkludert med at bedriften kan klare å oppnå målet sitt innen 2040, men er deres løsninger for å oppnå målet, virkelig bærekraftig i praksis? Basert på statistikken under delkapittel 4.2, vil ikke bedriften sine løsninger være nøyaktig bærekraftig. Bygging av nye fartøy kreve mange hjelpemidler blant annet sveise, skjærebrenner og så videre, og alt utgir CO_2 ved bruk. Når det gjelder salg av gamle fartøy, er det kanskje den beste løsningen, og at

fartøyene får lenger levetid. Til tross for dette, har ikke lenger bedriften kontroll på hvordan resirkulering av båtene vil utføres i etterkant annen enn at bedriften sender med prosedyre angående resirkulering av fartøyene til ny eier. Samtidig så med fartøy som har motorer som slipper ut CO_2 -utslipp og de selv blir karbonnøytrale, vil jorden fremdeles motta CO_2 -utslipp fra de solgte fartøyene, bare av en ny eier. Dette er ikke særlig bærekraftig

Østensjø gjør utrolig mye bra innen bærekraft, og de viser et stort engasjement til at de ønsker å kunne videre utvikle seg. For at det skal kunne skje større endringer bør bedriften ta mer hensyn til hva som skjer rundt dem. Se mer på hva som skjer med båtene de selger, da spesielt de med CO_2 – utslipp, og hvordan de til slutt blir resirkulert. Dette krever mer arbeid, men dersom de ønsker å oppnå endring må de også konsentrere seg mot hva som skjer i etterkant i hensyn til hvilken påvirkning dette har på miljøet. De bør sette større krav til underleverandører om produkter de skal ta i bruk. Dersom bedriften fortsetter med bygg ny og selg gammel normen, bør de sette krav til hvor produktene kommer fra, hvordan de blir produsert og hvordan arbeiderene som bygger båtene jobber. Det å virkelig være bærekraftig i praksis krever utrolig mye arbeid, men dersom det blir utført vil de være en bedre planet for kommende generasjoner å leve på.

8 Referanser

Bibliografi

- [1] G. Thunberg, *'I want you to panic': 16-year-old issues climate warning at Davos*, Youtube.
- [2] FN, «Bærekraftig utvikling - FN,» FN 75 Sambandet United Nations Association Of Norway, 2020. [Internett]. Available: <https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling>.
- [3] Rederi, Østensjø, «HSEQ - Østensjø Rederi,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://ostensjo.no/company/hseq/>.
- [4] Rederi, Østensjø, «About Us - Østensjø Rederi,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://ostensjo.no/company/>.
- [5] Rederi, Østensjø, «Timeline - Østensjø Rederi,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://ostensjo.no/timeline/>.
- [6] Østensjø Rederi, «Our Vision - Østensjø Rederi,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://ostensjo.no/company/our-vision/>.
- [7] Rederi, Østensjø, «Sustainability Action Plan,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://sustainability.ostensjo.no/sustainability>.
- [8] Rederi, Østensjø, «Environmental - Sustainability Action Plan,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://sustainability.ostensjo.no/sustainability/environmental>.
- [9] Ø. Rederi, «Social - Sustainability Action Plan,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://sustainability.ostensjo.no/sustainability/social>.
- [10] Rederi, Østensjø, «Governance - Sustainability Action Plan,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://sustainability.ostensjo.no/sustainability/governance>.
- [11] K. Romuld og A. Olsen, «Hva er risikoanalyse - NDLA,» NDLA, 31 Mars 2020. [Internett]. Available: <https://ndla.no/subject:1:792414c5-896f-470a-9558-6101d7266237/topic:1:90c93860-97a4-461d-8291-14bd39f2c7c3/topic:1:152fe69e-45cc-46be-aad3-3201155b194d/resource:1:162709>.
- [12] T. Aven, «Risikoanalyse - SNL,» SNL, 5 November 2002. [Internett]. Available: <https://snl.no/risikoanalyse>.
- [13] M. Rausand og I. B. Utne, Risikoanalyse - teori og metode, NTNU, 2009.
- [14] H. Opdahl, «Ulykke - SNL,» SNL, 13 Desember 2020. [Internett]. Available: <https://sml.snl.no/ulykke>.
- [15] T. Aven, «Risikomatrikse - SNL,» SNL, 28 April 2021. [Internett]. Available: <https://snl.no/risikomatrikse>.
- [16] J. Vinne E, «Akseptkriterier for risiko - SNL,» SNL, 20 Oktober 2015. [Internett]. Available: https://snl.no/akseptkriterier_for_risiko.
- [17] R. Pihl og B. M. Vikøren, «Gap-analyse - SNL,» SNL, 29 Januar 2018. [Internett]. Available: <https://snl.no/gap-analyse>.
- [18] H. Haraldsen, «Karbondioksid - SNL,» SNL, 23 Juni 2021. [Internett]. Available: <https://snl.no/karbondioksid>.
- [19] Aftenposten, «CO2 - Skurken som alle trenger,» Aftenposten, [Internett]. Available: <https://www.aftenposten.no/viten/i/QaPpx/co2-skurken-som-alle-trenger>.
- [20] Airthings, «Hva er CO2? - Airthings,» Airthings, [Internett]. Available: <https://www.airthings.com/no/hva-er-co2>.
- [21] K. Olerud og B. Lahn, «CO2-utslipp - SNL,» SNL, 18 November 2020. [Internett]. Available: <https://snl.no/CO2-utslipp>.
- [22] J. Mamen, «Global oppvarming - SNL,» SNL, 16 November 2020. [Internett]. Available: https://snl.no/global_oppvarming.

- [23] FN, «CO2-utslipp per innbygger i Norge - FN,» FN 75 Sambandet United Nations Association Of Norway, [Internett]. Available: <https://www.fn.no/Statistikk/co2-utslipp-per-innb?country=306>.
- [24] Rederi, Østensjø, «Fleet - Østensjø Rederi,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://ostensjo.no/fleet/>.
- [25] Rederi, Østensjø, «Offshore,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://ostensjo.no/offshore/>.
- [26] Rederi, Østensjø, «Accommodation - Østensjø Rederi,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://ostensjo.no/accommodation/>.
- [27] Rederi, Østensjø, «Offshore Wind - Østensjø Rederi,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://ostensjo.no/renewable/>.
- [28] Rederi, Østensjø, «Towage - Østensjø Rederi,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://ostensjo.no/towage/>.
- [29] Rederi, Østensjø, «Landstrøm (PSV) - Sustainability Action Plan,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://sustainability.ostensjo.no/initiative/2021-retrofit-shore-power-for-edda-ferd-psv>.
- [30] ENOVA, «Landstrøm - EVANO,» ENOVA, [Internett]. Available: <https://www.enova.no/bedrift/sjotransport/maritimt-tema/landstrom/lonnsomhet-landstrom/>.
- [31] Østensjø Rederi, «LOHC - Sustainability Action Plan,» Østensjø Rederi, [Internett]. Available: <https://sustainability.ostensjo.no/initiative/2022-delivery-of-4-x-newbuild-prepared-for-lohc-technology>.
- [32] Technologie, Hydrogenious LOHC, *LOHC - safe and efficient hydrogen storage*, Youtube.
- [33] Hydrogenious, «Hydrogenious LOHC TECHNOLOGIES,» [Internett]. Available: <https://www.hydrogenious.net/index.php/de/hydrogenious-2-2/lohc-technology/>.
- [34] K. Hofstad, «LOHC - SNL,» SNL, 31 Desember 2020. [Internett]. Available: https://snl.no/LOHC_-_energib%C3%A6rer.
- [35] H. Fjellvåg, «Hydrogenering - SNL,» SNL, 20 Juli 2021. [Internett]. Available: <https://snl.no/hydrogenering>.
- [36] P. K. Kofstad, «Hydrogen - SNL,» SNL, 30 November 2019. [Internett]. Available: <https://snl.no/hydrogen>.
- [37] Hydrogenious, «We disupt hydrogen infratrucure,» Hydrogenious LOHC TECHNOLOGIES, [Internett]. Available: https://www.hydrogenious.net/wp-content/uploads/2021/09/Hydrogenious_LOHC_ProductBroch_09_21_web.pdf.
- [38] J. G. Hauge, «Dehydrogenring - SNL,» SNL, 21 Juni 2021. [Internett]. Available: <https://snl.no/dehydrogenering>.
- [39] A. H. Tjora, Kvalitative forskningsmetoder i praksis, Gyldendal Norsk Forlag As, 2017.
- [40] O. Dahl, F. Hansen, B. Helle, B. Herstad, O. Odland og K. Røe, «Vår felles framtid (Verdenskommisjonen for miljø og utviling,» Tangen, Tangen-Trykk A/S, 1987, pp. 42-56.

9 Vedlegg

Tabell 6 - Vedlegg

| Vedlegg | Beskrivelse | Side |
|---------|--------------------------|------|
| A | Grovanalyse | I |
| B | Gap analyse | XI |
| C | Signerte informasjonsark | XVI |
| D | Intervjuguide | XX |
| E | Intervjusvar | XXI |

Vedlegg A – Grovanalyse

Farekilde

Tabell 7 - Farekilder og trusler med negative påvirkning

| Farekilde/trussel Sted | Ullikheter/urettferdighet | Ulønnet arbeid | Mangel av mat | Uberekriftig/klimahandling (utslipp av uønsket stoff) | Unødvendig høyt forbruk, produkt, økonomisksett | CO2-utslipp | Mennesketsvikt |
|----------------------------------|---------------------------|----------------|---------------|---|---|-------------|----------------|
| Østensjø | X | X | X | | X | | X |
| Natur (Sjø, atmosfære, dyre liv) | | | | X | X | X | X |
| Fartøy | | | | | X | | X |
| Arbeiderne/ansatte | X | X | X | | | | X |

Gjennomføring av risikoanalyse

Denne delen fremstiller risikoanalyse med en metode av grovanalyse for Østensjø sine bærekraftigmål med hensyn til FNs bærekraftige mål.

Risikoanalyse blir delt inn i 5 forskjellige tabeller med omtrent 2-4 mål på hver tabell.

Tabell 8 - Risikoanalyse for Østensjø innenfor bærekraftig med hensyn til FNs mål 1-4

| System | Nr | Uønsket hendelse | Årsaker | Konsekvenser | Risiko før tiltak | | | Risikoreducerendetiltak | Risiko etter tiltak | | |
|--|----|---|--|---|-------------------|-------|-----|--|---------------------|-------|-----|
| | | | | | Frekv. | Kons. | RPN | | Frekv. | Kons. | RPN |
| Nr. 1 No poverty (Ingen fattigdom) | | | | | | | | | | | |
| Arbeidere/ansatte | 1 | -Ulønnet arbeid | Ikke lønnet arbeid | -Fattigdom | 1 | A | 1A | Kvalitetssikring av lønning | 1 | A | 1A |
| Nr. 2 Zero hunger (Null sult) | | | | | | | | | | | |
| Arbeidere/ansatte | 2 | -Ikke tilgang til mat | Økonomiske årsaker Forsinkelse/problemer med levering av matvarer | Dårlig arbeidsforhold | 1 | A | 1A | Kvalitetssikring | 1 | A | 1A |
| Nr. 3 Good health and well-being (God helse og velvære) | | | | | | | | | | | |
| Arbeidere/ansatte | 3 | -Skadet og fravær fra arbeid -Syk og fravær fra arbeid | Dårlig arbeidsforhold | | 3 | C | 2C | -Medlem i en bedriftshelsetjeneste -Risikovurdering Kvalitetssikring | 2 | B | 2B |
| Nr.4 Quality education (Utdannelse av høy kvalitet) | | | | | | | | | | | |
| Ansatte/Arbeidere | 4 | -Mindre arbeidskompetanse | Ingen utdanning | Vanskeligere å levere bra produkt til kunder | 1 | A | 1A | -Ha program for lærlinger -Åpen til å videreutdanne ansatte som ønsker det | 1 | A | 1A |

Tabell 9 - Risikoanalyse for Østensjø innenfor bærekraftig med hensyn til FNs mål 5-8

| System | Nr | Uønsket hendelse | Årsaker | Konsekvenser | Risiko før tiltak | | | Risikoreducerendetiltak | Risiko etter tiltak | | |
|---|----|---------------------------------|--|---|-------------------|-------|-----|--|---------------------|-------|------|
| | | | | | Frekv. | Kons. | RPN | | Frekv. | Kons. | RPN |
| Nr. 5 Gender equality (Likestilling) | | | | | | | | | | | |
| Arbeidere/ansatte | 5 | -Urettferdighet -Rase skille | -Hud farge -Kjønn -Alder -Nasjonalitet -Religion | Diskriminering | 1 | A | 1A | -Fremme sosiale, økonomisk og politisk inkludering av alle, uavhengig av kjønn, funksjonshemming, rase, etnisitet, opprinnelse, religion eller økonomisk eller annen status. -Bidra til å informere, læring og rekruttering av flere kvinner i den maritime industrien. | 1 | A | (1A) |
| Nr. 6 Clean water and sanitation (Rent vann og sanitet) | | | | | | | | | | | |
| Fartøy/kontor | 6 | Skittent drikkevann | -Kloakk problemer -Tekniske problemer | -Sykdom -Dehydrert -Dårlig arbeidsforhold | 2 | B | 2B | Kvalitetssikring av vannløp | 2 | A | 2A |
| Nr. 7 Affordable and clean energy (Rimelig og ren energi) | | | | | | | | | | | |
| Fartøy/kontor | 7 | Dyr strøm | Bruk av en dyrere strøm opprattør | Større avgifter | 2 | C | 2C | Avtale om ren energi kilde | 2 | A | 2A |
| Nr.8 Decent work and economic growth (Anstendig arbeid og økonomisk vekst) | | | | | | | | | | | |
| Fartøy reserkulering | 8 | -Dumping av fartøy | -Tidskjema -Økonomiske grunner | -Moderne slaveri -Forsøpling I havet | 2 | D | 2D | -Utvikle Identification of hazard materials (IHM) -Intern eksper innen haxmat | 2 | B | 2B |



| | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--------------|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | -Miljøskader | | | | -Policy for reserkulering av fartøy -Notere ned antall resekulerte skip og tiltak som ble iverksett for sikring av ansvarlig reserkulering. | | | |
|--|--|--|--|--------------|--|--|--|--|--|--|--|

Tabell 10 - Risikoanalyse for Østensjø innenfor bærekraftig med hensyn til FNs mål 9-12

| System | Nr | Uønsket hendelse | Årsaker | Konsekvenser | Risiko før tiltak | | | Risikoreduserendetiltak | Risiko etter tiltak | | |
|--|----|--|---|---|-------------------|-------|-----|--|---------------------|-------|-----|
| | | | | | Frekv. | Kons. | RPN | | Frekv. | Kons. | RPN |
| Nr. 9 Industry, innovation and infrastructure (Industri, innovasjon og infrastruktur) | | | | | | | | | | | |
| Fartøy | 9 | -Ingen ny teknologi og fartøy -Ikke flere oppdrag | -Ingen fremskritt -Ingen ny tenkning -Støkk på den samme veien -Økonomiske årsaker | -Ingen nye Oppdrag/kontrakter -Arbeidsløshet -Konkurs | 1 | D | 1D | -Kontinuerlig forbedring -Ny tenkning og teknologi -Kvalitetssikring | 1 | B | 1B |
| Kontor | 10 | -Dårlige arbeidsforhold | -Ingen vedlikeholdsarbeid -Mindre kontor for flere ansatte -Økonomiske problemer | -Flere som sier opp på grunn av dårlig arbeidsplass -Dårlig rykte -Mindre arbeid -Økonomisk belastning | 1 | D | 1D | -Kontinuerlig forbedring -Ny tenkning og teknologi -Kvalitetssikring | 1 | B | 1B |
| Nr. 10 Reduced inequalities (Reduserte ulikheter) | | | | | | | | | | | |
| Arbeiderne/ansatte | 11 | -Rase skille -Urettferdighet | -Hud farge -Kjønn -Alder -Nasjonalitet -Religion | -Dårlig arbeidsmiljø -Uenighet når en skal samarbeide -Dårlig kvalitet på utførte arbeid | 2 | A | 2A | -Inkluderende -Likestilling -Lage arrangement som alle kan være med på | 1 | A | 1A |
| Nr. 11 Sustainable cities and communities (Bærekraftige byer og lokalsamfunn) | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|---|----|-------------------------------------|--|---|---|---|----|--|---|---|----|
| Fartøy | 12 | Utslipp som skade miljø og dyre liv | -Høy forbruk av drivstoff (CO2 utslipp) -Tap av målet innenfor å redusere globale karbonutslipp -Svoveloksider | -Klimakrise -Redusere kvalitet av dyremiljø -Tap av målet innenfor å redusere globale karbonutslipp | 4 | B | 4B | -LOHC med nullutslipp. -Bærekraftig transport i sammenheng med infrastruktur, kollektivtransportsystemer, godstransportnettverk, rimelighet, effektivitet og bekvemmelighet ved transport, samt forbedring av by kvalitet og helse i byene, og reduksjon av klimagassutslipp» | 3 | A | 3A |
| Nr.12 Responsible consumption and production (Ansvarlig forbruk og produksjon) | | | | | | | | | | | |
| Motorom | 13 | Høy strømforbruk | Dårlig kommunikasjon mellom overingeniører | -Mer kostnad | 3 | A | 3A | -Sikker drift av maskinrommet -Holdes rutiner og tidsplaner for vektkontroll -God kommunikasjon mellom bro og kontrollrom | 2 | A | 2A |
| Hydraulisk utstyr | 14 | Høy olje/vannforbruk | -Høytrykk | -Olje/vann-grensesnittlekkasje -Olje utslipp -Verditap | 3 | A | 3A | -Hydraulisk utstyret må slås av, og undersøker årsaken til lekkasje. -Redusere oljetrykk -Tøm av lekkende hydraulisk utstyr -Beredskapsplaner for oljeutslipp | 2 | A | 2A |

| | | | | | | | | | | | |
|------------------|----|----------------------------|---------------------|---|---|---|----|--|---|---|----|
| | | | | | | | | -Overvåkning av olje/vann grensesnitt -Iverksette tiltak og registreres i olje/vann grensesnittloggen -SEEMP-håndbok | | | |
| Fartøy | 15 | Høyt drivstofforbruk | Operasjon av fartøy | -Mer kostnad -CO2 utslipp -Tap av målet innenfor å redusere globale karbonutslipp | 4 | B | 4B | -Overvåkning både om bord og på land for å sikre optimal ytelse -Overvåkningsprosedyre -SEEMP-håndbok | 3 | A | 3A |
| Kjølemediesystem | 16 | Svikt av kjølemiddelsystem | | Kjølemedielekkasje | 2 | A | 2A | -Isolering av kjølemediesystem -Kontroll og testing av kjølemiddel | 1 | A | 1A |

Tabell 11 - Risikoanalyse for Østensjø innenfor bærekraftig med hensyn til FNs mål 13-15

| System | Nr | Uønsket hendelse | Årsaker | Konsekvenser | Risiko før tiltak | | | Risikoreducerendetiltak | Risiko etter tiltak | | |
|--|----|------------------|--|---|-------------------|-------|-----|--|---------------------|-------|-----|
| | | | | | Frekv. | Kons. | RPN | | Frekv. | Kons. | RPN |
| Nr. 13 Climate action (Klimahandlinger) | | | | | | | | | | | |
| Fartøy | 17 | Luftforurensning | -Drivstoff -Høy oljeforbruk -Svoveloksider | -CO2 utslipp -Tap av målet innenfor å redusere globale karbonutslipp | 5 | B | 5B | -LOHC med nullutslipp. -Etter montering av batteristrøm og land strøm for Edda Flora og Edda Fauna -Etter montering av landstrøm for plattformforsyningsfartøy -NOx -reduksjon KPI 2021: ≤ 20 kg/m3 drivstoff | 2 | C | 2C |
| Fartøy | 18 | Klimarisiko | -Drivstoff -Høy oljeforbruk -Svoveloksider | -CO2 utslipp -Tap av målet innenfor å redusere globale karbonutslipp | 5 | B | 5B | -Oppnå B I CDP rapportsystem i 2022 | 2 | C | 2C |
| Fartøy | 19 | CO2-utslipp | Høy forbruk av drivstoff | -CO2 utslipp -Tap av målet innenfor å redusere globale karbonutslipp | 5 | B | 5B | -LOHC med nullutslipp. -Utvikling av offshore ladesystem -Etablere WTT (brønn til tank) tall -Innvestering i nullutslippsteknologi | 1 | C | 1C |

| | | | | | | | | | | | |
|---|----|--------------------------------|---|--|---|---|----|---|---|---|----|
| | | | | | | | | -Ettermontering av batteristrøm og lanstrøm Offshore-fartøy | | | |
| Nr. 14 Life below water (Livet under vann) | | | | | | | | | | | |
| Fartøy | 20 | Økologiske påvirkning (Avfall) | -Produksjon av fartøy -Plastbruk på land og i havet (Fartøy og kontor) | -Utslipp av plast -Skade dyrelivet i vannet og på landet -Økning av klimakrise | 2 | A | 2A | -Reproduksjon av plastbruk -Kartlegge plastavfall som er produsert, og avsette mål for reduksjon -Reduksjon fra 0,01 kg avfall per personeltime i 2018. Målet er å nå 0,005 kg innen 2025 | 1 | A | 1A |
| Fartøy | 21 | Skipsgjenvinning | -Produksjon av fartøy | -Utslipp av plast -Skade dyrelivet i vannet og på landet -Økning av klimakrise | 3 | A | 3A | -Fartøy med Clean Design-varsling -Egen ekspertise innen HAZMAT-identifikasjon | 2 | A | 2A |
| Nr. 15 Life on land (Livet på land) | | | | | | | | | | | |
| Fartøy/ Kontor/ Produksjon | 22 | Økologiske påvirkning (Avfall) | -Produksjon av fartøy -Plastbruk på land og i havet (Fartøy og kontor) | -Skade dyrelivet i vannet og på landet | 1 | A | 1A | -Reproduksjon av plastbruk -Kartlegge plastavfall som er produsert, og avsette mål for reduksjon -Reduksjon fra 0,01 kg avfall per personeltime i 2018. Målet er å nå 0,005 kg innen 2025 | 1 | A | 1A |

Tabell 12 - Risikoanalyse for Østensjø innenfor bærekraftig med hensyn til FNs mål 16-17

| System | Nr | Uønsket hendelse | Årsaker | Konsekvenser | Risiko før tiltak | | | Risikoreduserendetiltak | Risiko etter tiltak | | |
|--|----|--|---|---|-------------------|-------|-----|---|---------------------|-------|-----|
| | | | | | Frekv. | Kons. | RPN | | Frekv. | Kons. | RPN |
| Nr. 16 Peace, justice and strong institutions (Fred, rettferdighet og sterke institusjoner) | | | | | | | | | | | |
| Arbeiderne/bedrift | 23 | Korrupsjon | Fordeler med korrupsjon | -Bryter loven -Får dårlig rykte etter hvert -Urettferdighet | 1 | E | 1E | -Bli medlem av Transparency International i 2021 | 1 | C | 1C |
| Arbeiderne/bedrift | 24 | Følge ikke tilretteleggingsplikt | Fordeler en kan få ved å ikke følge plikten | -Ulovlig -Straff | 2 | B | 2B | -Nytt rapporteringssystem etablert | 1 | B | 1B |
| Arbeiderne/bedrift | 25 | Bøter | Ulovlige handlinger | -Får dårlig rykte etter hvert -Urettferdighet | 1 | B | 1B | -Reguleringsverksted -Nålet er null mangler | 1 | A | 1A |
| Nr. 17 Partnerships for the goals (Partnerskap for målene) | | | | | | | | | | | |
| | 26 | Over autorisasjonsgrense in forbi bestillinger | Ukontrollert budsjett | Økonomisk tap | 2 | B | 2B | -Kontrollere autorisasjonsgrenser -Beskrivelse av varer/tjenester -Kontrollere alle varer både om bord og på kontor | 1 | B | 1B |

Vedlegg B - Gap-analysen

Tabell 13 - Gjennomføring av GAP - analyse

| FN mål nr. | Tittel | Risiko | Østensjø sine mål | Referanser | Fase | Kommenter |
|--------------|-------------------------------------|---|---|--|------|--|
| <u>Mål 5</u> | Likestilling | Mangfold | Sikre kvinners fulle og effektive deltakelse og like muligheter for lederskap på alle beslutningsnivåer. | 0020, 0059, 0502, 0320 Sustainability "Social" | | Østensjø har en god holdning og policy innen å ansette personer ut fra hvem som er mest kvalifisert til jobben og har ikke noe fokus på hvilket kjønn eller legning vedkommet har. En anbefaling til Østensjø for å kunne øke antall kvinner som arbeider på fartøyene er å komme tidelig inn i utdanningsfasen. Eksempelvis ha et samarbeid med ungdommskuler. |
| <u>Mål 8</u> | Anstendig arbeid og økonomisk vekst | Skipsgjenvinning | Fartøyresirkulering: Utvikling av IHM. Retningslinjer for resirkulering av skip. Antall skip som resirkuleres i rapporteringsperioden med tiltak som er iverksatt for å sikre ansvarlig resirkulering. | 1594, 1722, 1740, 1733, 1723, 1718, 1678, 1649, 1648, 1632, 1631, 1630 - Inhouse expertise in HAZMAT identification (2020) - Østensjø flåte - Sustainability "Social" | | Flåten til Østensjø er bestående av relativt nye båter og det vil derfor etter 10 års tid komme til å bli mange båter/fartøy som skal resirkuleres. Dette vil kunne komme til å bli en stor økonomisk belastning, og om ikke gjort sikkert kommer til skade på miljøet. Det vil anbefales å legge opp en plan for båtene/fartøyene og hvor lenge en tenker de er i bruk før de skal resirkuleres slik at ikke alt kommer samtidig. |
| <u>Mål 8</u> | Anstendig arbeid og økonomisk vekst | Mangler eksterne revisjoner/undersøkelser | Gjennomsnittlig antall mangler per tilsyn/undersøkelser. Hovedsakelig klasse- og havnestatskontroll. Mål: Reduser beløpet årlig. KPI 2021: Mangler per tilsyn ≤ 1 . | 0162 - Campaign preparation before audit - New reporting system for better analyzing findings - Sustainability "Social" | | Ifølge statistikken ligger Østensjø på 0,93 per dagsdato, som er mindre enn 1 per tilsyn. Det betyr at de har oppnådd det. Hvis denne kvalitetssikring av arbeid på båt/fartøy fortsette eller forbedres, kommer tallet til å synke enda mer. |

| | | | | | | |
|--------|-------------------------------------|--|---|--|--|---|
| Mål 8 | Anstendig arbeid og økonomisk vekst | Arbeidsrett | Null avvik fra MLC (Maritime Labor Convention). Videre for å beskytte arbeidsrettigheter og fremme trygge og sikre arbeidsmiljøer for alle arbeidere. | 0012, 0130, 1266 Sustainability "Social" | | Østensjø har gode verdier og policy som skal sikre arbeidsrettighetene til arbeiderene. Med en sertifisering innen 45001:2018 viser de at de har gode rutinger, tett samarbeid med sine ansatte og er åpen til tilbakemeldinger. |
| Mål 8 | Anstendig arbeid og økonomisk vekst | Tapt hendelsesfrekvens (LTIF): | Beregning: ((Tapt hendelse* 1 000 000)/ (antall eksponeringstimer)). For sjøfolk er det 24 eksponeringstimer per dag, arbeidstimer er ikke en relevant del av beregningen. Mål: KPI 2020: ≤ 1 | 0120 - Integrated drill-cutting system on PSV - Sustainability "Social" | | Østensjø har strenge HMS prosedyrer for å opprettholde sikkert arbeid. Den største utfordringen er menneske svikt som er vanskelig å forutse, og vil dermed være den største årsaken til at LTIF statistikken stiger. |
| Mål 8 | Anstendig arbeid og økonomisk vekst | Total rapporterbar hendelsesfrekvens (TRCF): | Beregning: ((rapporterbare hendelser* 1.000.000)/(antall eksponeringstimer)). For sjøfolk er det 24 eksponeringstimer per dag, arbeidstimer er ikke en relevant del av beregningen. Mål: KPI 2020: ≤ 2 | 0120 - Integrated drill-cutting system on PSV - Sustainability "Social" | | Ut fra tidligere statistikk har Østensjø relativt god kontroll på TRCF, og med sine gode oppfølgingsrutiner klarer bedriften å opprettholde målet sitt. |
| Mål 13 | Klimahandling | Luftforurensning | Kg nitrogenoksid (NOx) per tonn drivstofforbruk, og totalt utslipp av svoveloksider (SOx). Reduksjon oppnås ved bruk av SCR (selektiv katalytisk reduksjon) og bruk av lavt svovelbrensel. Mål: | - Developing zero emission tug design - Establish WTT figures for energy deliveries to all our operations - Investment in zero emission technology | | Ifølge statistikken ligger luftforurensning utslipp på 28,01kg/tonn til nå i november. Det vil si det slipper ut omtrent 2,55kg/tonn av svoveloksider per mnd. Om det fortsette sånn, vil utslippet ligge på 30,6kg/tonn, som er 0,6kg/tonn mer enn målet. Bedriften vil dermed ikke oppnå målet i år. Derfor må bedriften gjør |

| | | | | | | |
|---------------|---------------|-----------------------------|---|---|--|---|
| | | | NOx -reduksjon KPI 2021: ≤ 30 kg/tonn drivstoff | <ul style="list-style-type: none"> - Retrofit battery power installation and shore power Offshore vessels - Retrofit shore power for Plattform supply vessels (PSV) - Sustainability "Environmental" | | <p>endringer, slik at sannsynligheten for at de skal kunne klare sitt mål framover. Med tanken på at de ikke ha begynt med noen endringer for å kunne åpne målet, vil de heller ikke klare å oppnå målet årene fremover om det er det samme målet som står nå.</p> <p>Når det gjelder utslipp av svoveloksider, ligger bedriften veldig godt an i år. Dette betyr at bruk av lavt svovelbrensel er et bra tiltak.</p> |
| <u>Mål 13</u> | Klimahandling | Rapportering om klimarisiko | Rapportering om klimarelaterte risikoer og muligheter i tråd med CDP (Carbon Disclosure Project). Mål: For å oppnå B -liste i CDP - rapporteringssystem i 2022. | <ul style="list-style-type: none"> - Quarterly internal meetings in organisation Sustainability "Environmental" | | Spørsmål score hvor mye du klare å svare på. Svare på enda flere spørsmål forstå og korrekt svar. Godtatt. Økonomi til vedlikehold forståelse av systemer. |
| <u>Mål 13</u> | Klimahandling | CO2 utslipp | Omfang 1 GHG -utslipp. Reduksjon av CO2 -utslipp fra forbrukt drivstoff, i tråd med IMOs mål for skipsfart (grunnlinjeutslipp i 2008). Mål:Karbonnøytral innen 2040 | <ul style="list-style-type: none"> - Developing zero emission tug design - Establish WTT figures for energy deliveries to all our ooperations - Investment in zero emission technology - Retrofit battery power installation and shore power Offshore vessels - Retrofit shore power for Plattform supply vessels (PSV) - Sustainability "Environmental" | | Ut ifra tidligere statistikk og slik de har arbeidet frem til nå er det på vei i riktig retning. Østensjø vil derimot ikke klare å nå målet sitt innen 2040 uten svært store endringer. Planen som er blitt satt opp for er en god plan men det krever mye økonomisk og en kort frist. Vi mener derfor det er et bra mål, men urealistisk. |

| | | | | | | |
|---------------|------------------|---------------------------------|--|--|--|---|
| <u>Mål 13</u> | Klimahandling | CO2 - Utslipp delt på aktivitet | CO2 per driftstimer. Operasjonen er delt inn ved siden av i havn/for anker, transitt over økohastighet, transittøkohastighet, venting på sted/offshore vær/ventemodus og arbeid (dp drift etc.). Mål: Karbonnøytral innen 2040 | <ul style="list-style-type: none"> - Developing zero emission tug design - Establish WTT figures for energy deliveries to all our operations - Investment in zero emission technology | | Statistikken per dagsdato ligger på 2,08t/h, noe som er høyere enn de 3 siste årene. For å oppnå målet sitt må det settes i gang endringer snarest. |
| <u>Mål 13</u> | Klimahandling | Co2 - Utslipp indirekte | Omfang 2 GHG -utslipp for kjøpt eller ervervet energi (dvs. kjøpt elektrisitet). Mål: Kg Co2 per kW/t. | Agreement for purchase clean energy | | Seemp Reiser product produksjon |
| <u>Mål 13</u> | Klimahandling | Andre indirekte CO2 -utslipp | Omfang 3 GHG -utslipp. GHG -utslipp fra andre indirekte utslipp (dvs. forretningsreiser, anskaffelser). Mål: Reduksjon på 10% 2022. | Map what scope 3 emission that are measurable, and set goals. | | |
| <u>Mål 14</u> | Livet under vann | Økologisk påvirkning – utslipp | Totalt utslipp til miljø i liter. Mål: Å eliminere alt utslipp til miljøet. KPI 2021: mindre enn 50 liter. | Investigating usage of Environmental friendly oil in areas exposed directly to environment | | Ut fra statistikken viser det seg at Østensjø klarer å oppnå målet sitt med mindre enn 50 liter. Dette har de klart i flere år og burde dermed sette seg nye mål fremover med mindre tall. Sette det noen år frem i tid. Det å eliminere utslipp til miljøet kan være vanskelig å oppnå, men dersom en setter opp et løp over tid med grenser som blir mindre vil de kunne få mestringsfølelse. Det vil være realistiske mål som også vil bidra til en positiv utvikling mot å unngå utslipp. |
| <u>Mål 14</u> | Livet under vann | Økologisk påvirkning – avfall: | Reduksjon i plastbruk/produsert i selskapet (fartøy og kontor). Oppfordre leverandører til å | Map the plastic waste produced and set goals for reduction | | Statistikken viser at Østensjø har klart å redusere antallet. Dette vil fortsette i god retning om en fortsette med gode rutiner, prosedyrer og et fokus på det å være |

| | | | | | | |
|---------------|--|-------------------|---|--|--|---|
| | | | <p>reducere plast, og finne andre passende erstatninger. Mål: Reduksjon fra 0,01 kg avfall per personetime i 2018. Målet er å nå 0,005 kg innen 2025.</p> | | | <p>bærekraftig vil skape en positiv ringvirkning i arbeidene som gjør måtet oppnåelig.</p> |
| <u>Mål 16</u> | Fredsrettferdighet og sterke institusjoner | Korrupsjonsrisiko | <p>Korrupsjonsrisiko Å bli medlem av Transparency International innen utgangen av 2021 for å videreutvikle vårt styringssystem mot korrupsjonsevne. Bli et aktivt medlem i organisasjoner dedikert til å eliminere korrupsjon. Mer detaljerte mål og KPI skal utvikles som en del av prosessen.</p> | <p>To become a member of Transparency International within end of 2021 for further develop our management system towards corruption resilience</p> | | <p>Her er det ikke noe mer spesifikt mål annen enn at organisasjonen ønsker å bli mer opplyste og bedre innen korrupsjon og risikoen innen den. Det vil ha en positiv innvikling på bedriften om det får til et medlemskap.</p> |
| <u>Mål 16</u> | Fredsrettferdighet og sterke institusjoner | Tilrettelegging | <p>Tilrettelegging Nytt rapporteringssystem etablert. Mål: Null hendelser.</p> | <p>New reporting system established</p> | | <p>Her er det ikke noe mer spesifikt mål annen enn at organisasjonen ønsker å bli mer opplyste og bedre innen korrupsjon og risikoen innen den. Det vil ha en positiv innvikling på bedriften om det får til et medlemskap.</p> |
| <u>Mål 16</u> | Fredsrettferdighet og sterke institusjoner | Bøter | <p>Reguleringsverksted. Mål: Null mangler.</p> | <p>Regulatory workshop</p> | | |

Vedlegg C - Signerte informasjonsskriv

Informasjonsark: Intervju om bærekraft på Østensjø rederi

Hei!

Våras navn er Malinwisa (Ice) og Sunniva. Vi er to studenter fra Høgskulen på Vestlandet og vi studerer til å bli Kvalitet - HMS-ingeniører. Dette er vårt siste halvår og vi holder nå på å skrive bacheloren vår i samarbeid med Østensjø rederi.

Du har blitt kalt inn til intervju fordi vi trenger dine tanker til å kunne fullføre vår bachelor. Dette intervjuet skal være et bidrag til at vi skal få øvd oss på å bruke intervju som metode, samtidig få mer informasjon til bacheloren vår. Rapporten heter «Bærekraft i praksis hos Østensjø rederi», og til nå har vi utarbeidet en grovanalyse som gikk ut på FN sine 17 bærekraftige mål, etterfulgt av en Gap-analyse som vi brukte til å se om Østensjø sine mål er oppnåelige ifølge statistikken og faktaopplysninger. På grunnlag av det vi har funnet ut til nå ønsker vi fullføre rapporten med å intervjuere ansatte om sin formening rundt bærekraft i praksis hos Østensjø. Spørsmålene som blir stilt handler om bærekraft og Østensjø sin sustainability action plan. Intervjuet kommer til å vare i cirka 15 minutter.

Vi ønsker å ta opptak av intervjuet slik av vi kan notere i etterkant av intervjuet. På denne måten kan vi sikre at det du deler med oss blir riktig formulert, og det kan bli mindre avvik. Det vil også hjelpe oss med å kunne utnytte tiden best mulig og få mest mulig tanker fra deg. Dette er selvfølgelig helt valgfritt, så dersom du ikke er komfortabel med opptak unngår vi det. Dersom dette er noe du føler er greit, vil vi i starten av intervjuet spør deg om du samtykker til at vi kan ta opptak av intervjuet. Opptaket som eventuelt blir tatt opp vil bli slettet når vi leverer inn bachelor rapporten den 15. Desember. Det er kun oss to som kommer til å lytte til opptaket.

Dette intervjuet er ikke anonymt ettersom det er relevant hvem som svarer på spørsmålene. Dersom du ønsker å være anonym må dette bli avtalt. Svarene vil bli brukt i rapporten og brukes frem mot vår konklusjon i rapporten.

Vi er ikke ute etter å bedømme eller vurdere, men å lære og forstå. Det er ingen riktige eller gale svar. Det er du som er ekspert og vi er kun to studenter som er ute etter å lære.

Viss du har fotstått det som har blitt sakt skriv under her:

Janne Lie Flage



Kontakt oss om du har spørsmål eller om det er noe du ønsker å fortelle etter intervjuet:

Sunniva mail: 576940@stud.hvl.no

Ice mail: 576984@stud.hvl.no

Informasjonsark: Intervju om bærekraft på Østensjø rederi

Hei!

Våras navn er Malinwisa (Ice) og Sunniva. Vi er to studenter fra Høgskulen på Vestlandet og vi studerer til å bli Kvalitet - HMS-ingeniører. Dette er vårt siste halvår og vi holder nå på å skrive bacheloren vår i samarbeid med Østensjø rederi.

Du har blitt kalt inn til intervju fordi vi trenger dine tanker til å kunne fullføre vår bachelor. Dette intervjuet skal være et bidrag til at vi skal få øvd oss på å bruke intervju som metode, samtidig få mer informasjon til bacheloren vår. Rapporten heter «Bærekraft i praksis hos Østensjø rederi», og til nå har vi utarbeidet en grovanalyse som gikk ut på FN sine 17 bærekraftige mål, etterfulgt av en Gap-analyse som vi brukte til å se om Østensjø sine mål er oppnåelige ifølge statistikken og faktaopplysninger. På grunnlag av det vi har funnet ut til nå ønsker vi fullføre rapporten med å intervju ansatte om sin formening rundt bærekraft i praksis hos Østensjø. Spørsmålene som blir stilt handler om bærekraft og Østensjø sin sustainability action plan. Intervjuet kommer til å vare i sirka 15 minutter.

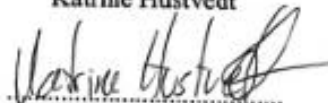
Vi ønsker å ta opptak av intervjuet slik av vi kan notere i etterkant av intervjuet. På denne måten kan vi sikre at det du deler med oss blir riktig formulert, og det kan bli mindre avvik. Det vil også hjelpe oss med å kunne utnytte tiden best mulig og få mest mulig tanker fra deg. Dette er selvfølgelig helt valgfritt, så dersom du ikke er komfortabel med opptak unngår vi det. Dersom dette er noe du føler er greit, vil vi i starten av intervjuet spør deg om du samtykker til at vi kan ta opptak av intervjuet. Opptaket som eventuelt blir tatt opp vil bli slettet når vi leverer inn bachelor rapporten den 15. Desember. Det er kun oss to som kommer til å lytte til opptaket.

Dette intervjuet er ikke anonymt ettersom det er relevant hvem som svarer på spørsmålene. Dersom du ønsker å være anonym må dette bli avtalt. Svarene vil bli brukt i rapporten og brukes frem mot vår konklusjon i rapporten.

Vi er ikke ute etter å bedømme eller vurdere, men å lære og forstå. Det er ingen riktige eller gale svar. Det er du som er ekspert og vi er kun to studenter som er ute etter å lære.

Viss du har fotstått det som har blitt sakt skriv under her:

Katrine Hustvedt



Kontakt oss om du har spørsmål eller om det er noe du ønsker å fortelle etter intervjuet:

Sunniva mail: 576940@stud.hvl.no

Ice mail: 576984@stud.hvl.no

Informasjonsark: Intervju om bærekraft på Østensjø rederi

Hei!

Våras navn er Malinwisa (Ice) og Sunniva. Vi er to studenter fra Høgskulen på Vestlandet og vi studerer til å bli Kvalitet - HMS-ingeniører. Dette er vårt siste halvår og vi holder nå på å skrive bacheloren vår i samarbeid med Østensjø rederi.

Du har blitt kalt inn til intervju fordi vi trenger dine tanker til å kunne fullføre vår bachelor. Dette intervjuet skal være et bidrag til at vi skal få øvd oss på å bruke intervju som metode, samtidig få mer informasjon til bacheloren vår. Rapporten heter «Bærekraft i praksis hos Østensjø rederi», og til nå har vi utarbeidet en grovanalyse som gikk ut på FN sine 17 bærekraftige mål, etterfulgt av en Gap-analyse som vi brukte til å se om Østensjø sine mål er oppnåelige ifølge statistikken og faktaopplysninger. På grunnlag av det vi har funnet ut til nå ønsker vi fullføre rapporten med å intervju ansatte om sin formening rundt bærekraft i praksis hos Østensjø. Spørsmålene som blir stilt handler om bærekraft og Østensjø sin sustainability action plan. Intervjuet kommer til å vare i cirka 15 minutter.

Vi ønsker å ta opptak av intervjuet slik av vi kan notere i etterkant av intervjuet. På denne måten kan vi sikre at det du deler med oss blir riktig formulert, og det kan bli mindre avvik. Det vil også hjelpe oss med å kunne utnytte tiden best mulig og få mest mulig tanker fra deg. Dette er selvfølgelig helt valgfritt, så dersom du ikke er komfortabel med opptak unngår vi det. Dersom dette er noe du føler er greit, vil vi i starten av intervjuet spør deg om du samtykker til at vi kan ta opptak av intervjuet. Opptaket som eventuelt blir tatt opp vil bli slettet når vi leverer inn bachelor rapporten den 15. Desember. Det er kun oss to som kommer til å lytte til opptaket.

Dette intervjuet er ikke anonymt ettersom det er relevant hvem som svarer på spørsmålene. Dersom du ønsker å være anonym må dette bli avtalt. Svarene vil bli brukt i rapporten og brukes frem mot vår konklusjon i rapporten.

Vi er ikke ute etter å bedømme eller vurdere, men å lære og forstå. Det er ingen riktige eller gale svar. Det er du som er ekspert og vi er kun to studenter som er ute etter å lære.

Viss du har fotstått det som har blitt sakt skriv under her:

Jorunn Henriksen



Kontakt oss om du har spørsmål eller om det er noe du ønsker å fortelle etter intervjuet:

Sunniva mail: 576940@stud.hvl.no

Ice mail: 576984@stud.hvl.no

Informasjonsark: Intervju om bærekraft på Østensjø rederi

Hei!

Våras navn er Malinwisa (Ice) og Sunniva. Vi er to studenter fra Høgskulen på Vestlandet og vi studerer til å bli Kvalitet - HMS-ingeniører. Dette er vårt siste halvår og vi holder nå på å skrive bacheloren vår i samarbeid med Østensjø rederi.

Du har blitt kalt inn til intervju fordi vi trenger dine tanker til å kunne fullføre vår bachelor. Dette intervjuet skal være et bidrag til at vi skal få øvd oss på å bruke intervju som metode, samtidig få mer informasjon til bacheloren vår. Rapporten heter «Bærekraft i praksis hos Østensjø rederi», og til nå har vi utarbeidet en grovanalyse som gikk ut på FN sine 17 bærekraftige mål, etterfulgt av en Gap-analyse som vi brukte til å se om Østensjø sine mål er oppnåelige ifølge statistikken og faktaopplysninger. På grunnlag av det vi har funnet ut til nå ønsker vi fullføre rapporten med å intervju ansatte om sin formening rundt bærekraft i praksis hos Østensjø. Spørsmålene som blir stilt handler om bærekraft og Østensjø sin sustainability action plan. Intervjuet kommer til å vare i cirka 15 minutter.

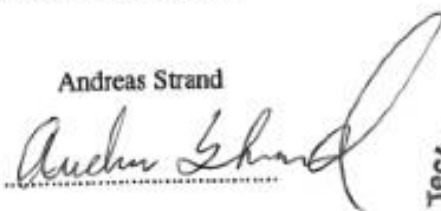
Vi ønsker å ta opptak av intervjuet slik av vi kan notere i etterkant av intervjuet. På denne måten kan vi sikre at det du deler med oss blir riktig formulert, og det kan bli mindre avvik. Det vil også hjelpe oss med å kunne utnytte tiden best mulig og få mest mulig tanker fra deg. Dette er selvfølgelig helt valgfritt, så dersom du ikke er komfortabel med opptak unngår vi det. Dersom dette er noe du føler er greit, vil vi i starten av intervjuet spør deg om du samtykker til at vi kan ta opptak av intervjuet. Opptaket som eventuelt blir tatt opp vil bli slettet når vi leverer inn bachelor rapporten den 15. Desember. Det er kun oss to som kommer til å lytte til opptaket.

Dette intervjuet er ikke anonymt ettersom det er relevant hvem som svarer på spørsmålene. Dersom du ønsker å være anonym må dette bli avtalt. Svarene vil bli brukt i rapporten og brukes frem mot vår konklusjon i rapporten.

Vi er ikke ute etter å bedømme eller vurdere, men å lære og forstå. Det er ingen riktige eller gale svar. Det er du som er ekspert og vi er kun to studenter som er ute etter å lære.

Viss du har fotstått det som har blitt sakt skriv under her:

Andreas Strand



Kontakt oss om du har spørsmål eller om det er noe du ønsker å fortelle etter intervjuet:

Sunniva mail: 576940@stud.hvl.no

Ice mail: 576984@stud.hvl.no

Vedlegg D - Intervjuguide

Intervjuperson:

Bakgrunn:

Hva heter du?

Hva er din stilling hos Østensjø rederi?

Hva går jobben din ut på?

Hvor lenge har du vært ansatt hos Østensjø Rederi?

Bærekraft:

Bærekraft står for «en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov». Ordet bærekraft er veldig utbredt i dagens samfunn, men det er mange som mener at bærekraft blir nå brukt som et salgs ord og mistet sin egentlige viktige betydning. Hvilke tanker får du når du hører dette?

Østensjø lanserte nettopp sin sustainability plan. Hva er din formening om den, og om at den er synlig for hele verden til å se på?

Ut ifra di 17 målene som FN har satt, er det noen du mener Østensjø burde inkludert i planen sin? Ja? Hvilke?

Østensjø har valgt å ha fokus på fem av di 17 målene, kan du fortelle oss hva du tenker er bra og dårlig med å kun ha noen utvalgte i fokus.

Østensjø har mål om å bli karbon nøytrale innen 2040, hvilke tanker har du rundt det? Føler du at dette er et oppnåelig mål for Østensjø? Gjerne utdyp din formening.

Hva trur du kommer til å skje med fartøyene til Østensjø i løpet av de neste 20 årene?

Østensjø selger fartøyene sine før di er så gamle at di trengs å resirkuleres. Syns du at dette er den mest bærekraftige metoden?

Har du forslag til forbedringer innen sustainability action planen?

Er det noen mål du har formening om ikke er oppnåelige i så fall hvilke og hvorfor?

Hvilket/hvilke mål mener du er viktigst å ha fokus på det neste 10 årene?

Har du noe du ønsker å dele mer om ut fra det vi har snakket om

Vedlegg E - Intervjusvar

Intervjuperson: **Janne Lie Flage**

Bakgrunn:

Hva heter du?

- Janne Lie Flage

Hva er din stilling hos Østensjø rederi?

- HR og administrasjons sjef.

Hva går jobben din ut på?

- Alt som er relatert til ansatte i rederiet, der mitt hoved ansvar er landansatte. Alt som skjer fra de blir ansatt til de slutter og alt innimellom. Har også ansvar for bygg, lokaler og kantiner.

Hvor lenge har du vært ansatt hos Østensjø Rederi?

- Siden 1 september 2021.

Bærekraft:

Bærekraft står for «en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov». Ordet bærekraft er veldig utbredt i dagens samfunn, men det er mange som mener at bærekraft blir nå brukt som et salgs ord og mistet sin egentlige viktige betydning. Hvilke tanker får du når du hører dette?

- Bærekraft handler jo om å ha noe som fungerer i et langtidsperspektiv, og som kan fungere like godt i framtiden som det ville gjort nå. Da må man ta hensyn til alt som ligger rundt, altså miljø, og ta hensyn til all type endringer som verden kommer med. Hvis vi tenker i forhold til produkter er det noe som varer i lang tid, hvis en har produkter som ikke er bærekraftige så er det noe som blir ødelagt fort eller som en må bytte ut fort. Da tenker jeg på IKEA da for eksempel, det er ikke særlig bærekraftig spør du meg. I forhold til når det kommer til et selskap må en finne en måte å drifte på som kan vare over lang lang tid, som å ta hensyn til miljøet, fremtidens arbeidskraft, fremtidens kompetanse og fremtidens mennesker osv.

Føle du at bedrifter bruker ordet bærekraft for å selge seg selv bedre, men i praksis glemmer å faktisk vær bærekraftig?

- Jeg tror det er veldig varierende fra bransje til bransje. Sånn som i vår bransje, nå kommer jeg opprinnelig fra Olje og gass, olje og gass også den maritime næringen er presset inn. Hvis du ikke følger med i tiden og ikke fornyer deg så detter du veldig fort bak. Bærekraft blir da en konkurranse fortrinn, de som velger å ikke tenke på miljø, ikke tenke på hvordan vi skal drifte i et langtidsperspektiv, hvordan skal vi ta vare på miljøet rundt oss og hvordan skal vi bidra til lokal samfunnet. Bedrifter som ikke velger å ta hensyn til dette, overlever ikke.

- Jeg tror og at det er todelt, at det er mange bedrifter som bruker bærekraft som et salgstriks. De velger i og med at det er litt hipt og at det er «inn» å vise det frem for de vet at det selger bra, meg jeg tror ikke det er mulig for oss i Østensjø rederi å snakke om bærekraft uten å faktisk å gjøre initiativer som er bærekraftige. Det er helt umulig.

Østensjø lanserte nettopp sin sustainability plan. Hva er din formening om den, og om at den er synlig for hele verden til å se på?

- Det syns jeg er en veldig fin ting. Jeg kjenner ikke så veldig godt til den, jeg vet noe lunne hva det går i, men jeg kjenner ikke den inn og ut. Vi burde kanskje brukt den mer og hatt den mer på agendaen i hele bedriften. Ikke bare snakket om den i en avdeling, den skal ruller ut slik at vi kan forstå hva sustainability betyr for vår bedrift. Koble opp ting, for vi drive jo med sustainability, for eksempel vi har etablert et selskap som heter hydrogenius LOHC maritime LOHC, som går ut på at en kan «fule» båter med hydrogen. Vi har etablert Edda Wind som vi nå har skilt ut, så vi har jo gjort ting, men det å få alle di ansatte til å forstå at dette er eksempler på sustainability trur jeg er viktig. Det å fortelle, samt vise hva sustainability er i praksis, ikke at det bare er noe som står nedskreven en plass. Ta eierskap til det, hvordan kan jeg påvirke sustainability i vår bedrift, hva kan jeg bidra til og hva betydning har dette for vår framtid. Som så det er med Edda Wind, at det er en viktig kunde for oss å levere til, fordi de drive innenfor et område som er ekspansivt på grunn av at det er framtidsrettet. Derfor er det viktig for oss å henge med der.

Ut ifra di 17 målene som FN har satt, er det noen du mener Østensjø burde inkludert i planen sin? Ja? Hvilke?

- Nei, det kjenner jeg ikke godt nokk til.

Østensjø har valgt å ha fokus på fem av di 17 målene, kan du fortelle oss hva du tenker er bra og dårlig med å kun ha noen utvalgte i fokus.

- Jeg syns de er greit å begynne i de små og ikke gape over for mye med en gang. Når en har kommet i gang og har fått god kontroll på de målene vi har valgt ut, kan en vurdere å legge til flere mål. Viktig å ikke «bite over» for mye med en gang.

Østensjø har mål om å bli karbon nøytrale innen 2040, hvilke tanker har du rundt det? Føler du at dette er et oppnåelig mål for Østensjø? Gjerne utdyp din formening.

- Jeg vet at det jobbes med initiativer, om en klarer å nå dit det har jeg ingen forutsetning til å si noe om. Det krever teknisk innsikt, litt kunnskap om bransjen og vite litt mer om hvordan ting fungerer. Det er viktig å ha et mål, og jeg vet at vi jobber mot målet, og jobber sammen med andre selskaper. Da er noe igangsatt allerede og det er bra.

Hva tror du kommer til å skje med fartøyene til Østensjø i løpet av de neste 20 årene?

- Det kommer sikkert til å være «zero emmission», eller tilnærma utslippsfri. De kommer til å være mer miljøvennlige.

Tenker du at Østensjø komme til å selge alle båtene sine, for å så bygge nye?

- Nei, det blir nok en kombinasjon tenke jeg. Dette er allerede blitt gjort, vi har byttet ut noen batteri pakker, og gjort noen endringer på de båtene vi allerede har for å få de tilpassa. Så har vi bestilt nye båter som er klargjort for den hydrogen

teknologien. Så jeg tror det kommer til å bli en kombinasjon av begge deler. Jeg tror og at en blir tvungen i den retningen om en vil eller ei fordi at kundene våre vil kreve det. Det er oftest kundene som styrer og setter føring, for vi leverer produkt til de, og då må vi tilpasse oss for å levere produktet i henhold til de dem har behov for. Så det er ikke bare helt opp til oss.

Østensjø selger fartøyene sine før di er så gamle at di trengs å resirkuleres. Syns du at dette er den mest bærekraftige metoden?

- At de blir solgt videre og brukt av andre aktører? Det vil jeg jo si er en bra ting slik at de får leve lenger. Viss noen har bruk for di, og di er gode nokk for andre selskaper er jo dette positivt.

Når båtene blir solgt vekk til andre vil jo problemet bli skyvet vekk til noen andre. Noen aktører som kanskje kan være mindre informerte om resirkulering enn Østensjø. Hva tenker du om det?

- Det kan det godt være, men det vet jeg ikke nokk til å sei noe om. Jeg vet ikke hva andre aktører som er der ute, elle hva de andre aktørene gjør. Jeg vet ikke nokk om det. Det er nokk en stor variasjon på hvordan aktører resirkulerer, vil jeg tro, at noen dumper det på andre måter. Men det å resirkulere er jo det beste, at en kan bruke alle materialene. Demontere båtene og benytte materialene til noe nytt er jo det aller beste. At det ikke står på en skrapyard og står der i evig tid.

Har du forslag til forbedringer innen sustainability action planen?

- Det ville vært å implementere den i den daglige driften, få folk til å forstå hva de kan gjøre for å bidra til den. At folk kan føle at de kan direkte bidra på et vis. Hvilken innvirkning de kan ha på den. For eksempel har jo de som tegner båtene en direkte innvirkning. De som kjøper utstyr til båtene på teknisk, hvordan skal de velge leverandører, skal de velge ut ifra en «code og conduct», elle at de bruke sånn og sånn arbeidskraft. Så det tror jeg vi burde få frem, hvordan hver enkelt avdeling elle hvert enkelt fagområde kan direkte påvirke sustainability action planen.

Er det noen mål du har formening om ikke er oppnåelige i så fall hvilke og hvorfor?

- Nei, så lenge en arbeider systematisk med målene og integrerer de i måten vi arbeider på tenker jeg at målene er oppnåelige.

Hvilket/hvilke mål mener du er viktigst å ha fokus på det neste 10 årene?

- En av de viktigste målene vil være i forhold til miljøet. Det er nokk utslipp sånn som det er, og at vi da gjør vårt bidrag til at de ikke skal slippe ut så mye.

Har du noe du ønsker å dele mer om ut fra det vi har snakket om?

- Nei, tror ikke det. Jeg er veldig interessert i dette området, og det er viktig for meg at jeg kan være med å bidra i en bedrift og styre bedriften i riktig retning. Det er noe jeg tenker på, hvordan skal vi, jeg skal sikre arbeidsplasser, og passe på at vi kan sysselsette alle, og at vi kan holde til her lokalt. Hva kan vi gjøre for at vi kan ha et langt liv, er veldig viktig for meg og noe jeg tenker på.

Intervjuperson: **Katrine Hustvedt**

Bakgrunn:

Hva heter du?

- Katrine Hustvedt

Hva er din stilling hos Østensjø rederi?

- Finans og kommunikasjons koordinator på økonomi avdelingen.

Hva går jobben din ut på?

- Hovedsakelig så er jeg styres sekretær på finans siden. Så da organisere jeg, styre måter, sørge for at det blir ført protokoll i styre møtene. Distribuere all dokumentasjon til de diverse styremedlemmene, så støtte jeg opp under finans direktør når de kommer til inngåelse av nye låneavtaler, andre typer transaksjoner og prosesser som vi gjør, så støtter jeg opp under dokumentasjonen, og koordinere en del der. Jeg sørger for at vi har penger på konto, rett konto når lånene våras forfaller på båtene. Det var kort fortalt finans del. Kommunikasjons del er veldig sånn potet gjør alt slags mulig. Jobber en del med ESG og sustainability, kommunikasjonen til Østensjø Rederi, pressemeldinger, nettsider, logoer, farger og alt det kreative. Veldig spennende og allsidig jobb.

Hvor lenge har du vært ansatt hos Østensjø Rederi?

- Siden oktober 2014.

Bærekraft:

Bærekraft står for «en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov». Ordet bærekraft er veldig utbredt i dagens samfunn, men det er mange som mener at bærekraft blir nå brukt som et salgs ord og mistet sin egentlige viktige betydning. Hvilke tanker får du når du hører dette?

- Litt begge deler, på en måte må en nesten være bærekraftig for å kunne klare å selge noe som helst i dag. I vertfall viss en har en oppegående klient, i vår bransje må en vise til at en er bærekraftige, men klart kravene blir jo helt enorme. Til slutt sitte en jo nesten å finne opp svar fordi en har ikke peiling på om stoffet som blir brukt på disse stolene, som blir produsert i kina faktisk er laget av barnehender eller ikke. Jeg tror mange bransjer, inkludert shipping kanskje ligger litt bak når det kommer til noen elementer. Så blir en overveldet over disse kravene klientene pøser på oss.

Tenker du at klienter skrive det ned på papirene sine for å ha det dokumentert, enn at de tenker på at det er viktig?

- Ja, jeg tror de yngre arbeidstakerne som kommer inn er mer opptatt av om det faktisk stemmer de vi gjør, mens andre kan være mer sånn dette må vi bare krysse ut av at vi har så finne vi ut av det etterpå, også er de ikke så viktig for di. Uten at jeg sier at det gjelder folk her altså, men generelt er dette min oppfatning. En blir litt overveldet, og til slutt blir en kanskje litt «fedd up». En burde kanskje vær mer konkret over hva som er viktig, hvilke prioriteringer en skal ha og begrense hva en skal ha fokus på. Ja, men de små tingene er også viktig, og en må ha kontroll på leverandør kilden vår. Slik som det eksempelet med om stoffet på stolene er blitt utarbeidet med barnehender eller ei, er noe jeg håper folk tenker på.

Østensjø lanserte nettopp sin sustainability plan. Hva er din formening om den, og om at den er synlig for hele verden til å se på?

- Det tenker jeg er veldig bra. Jeg tenker jo mer åpenhet jo bedre, for da må vi forbedre oss, for vi viser det jo utad. Selve konseptet med den dynamiske sustainability action planen vi har syns jeg er kjempebra. Tanken er at den skal være, selv om noe av innholdet kan være tungt fordøyelig fordi de er mye tall og grafer, skal de være enkelt å finne frem. Nesten slik at de skal kunne være forståelig for hvem som helst. Jeg syns det er bra.

Ut ifra di 17 målene som FN har satt, er det noen du mener Østensjø burde inkludert i planen sin? Ja? Hvilke?

- Sånn på stående fot kommer ikke jeg på noe som vi burde inkludert som organisasjon, men det er kanskje heller at på noen av målene skulle jeg ønsket at vi hadde mer direkte initiativer/flere initiativer. Under da for eksempel på den som går på korrupsjon og slik skulle jeg ha ønsket at vi var mer konkrete. Det samme gjelder da under «gender equality» og «diversity», der skulle jeg ha ønsket at vi kunne vært mer konkrete. På korrupsjon og «governance» har vi mye, men på mangfold så er de vanskelig. Det handler ikke om at vi ikke ønsker, men der skulle jeg ha ønsket at vi hadde brukt litt mer tid.

Østensjø har valgt å ha fokus på fem av di 17 målene, kan du fortelle oss hva du tenker er bra og dårlig med å kun ha noen utvalgte i fokus.

- Jeg syns det er bra. Som privat person kan en sitte å si at en har lyst til å ende hungersnød, men akkurat som rederi så kan vi ta et sosialt ansvar der, men vårt hoved fokus innenfor vårt felt ligger ikke der.

Østensjø har mål om å bli karbon nøytrale innen 2040, hvilke tanker har du rundt det? Føler du at dette er et oppnåelig mål for Østensjø? Gjerne utdyp din formening.

- Ja. Det trur jeg. Jeg har veldig truen på den teknologien som vi holder på å utvikle nå med hydrogenius blant anna. Det kommer til å ta litt tid, men jeg trur parallelt med at vi implementere «zero emission technologies» og kvitter oss med gammelt. Så vil vi gradvis få mindre og mindre utslipp, til slutt null og det lille som står igjen får en heller kjøpe klima kvoter. En har ikke løsningen foran oss her og nå, men vi må bruke det vi har nå, og ikke bare gå å vente på noe bedre. Då tenker jeg det å kjøpe klima kvoter eller brenne «biofuel» på Vivax fordi Deep Ocean som klienter har kjøpt en dyrere brensel på Freya, så brenner vi den på Vivax så er det en god løysing i dag.

Hva trur du kommer til å skje med fartøyene til Østensjø i løpet av de neste 20 årene?

- Jeg trur vi kommer til å bygge noen om, eller om 20 år er vi nokk ferdig med alle båtene vi har i dag. Det er sjelden at vi har båter så lenge. Så vi har nokk fornyet flåten vår om 20 år.

Østensjø selger fartøyene sine før di er så gamle at di trengs å resirkuleres. Syns du at dette er den mest bærekraftige metoden?

- Ja, fordi vi beholder ikke båtene våras så lenge at di at det er tid for å skrote di. Så når vi selger di videre så er det fordi vi ikke klarer å selge de i de markene vi opererer. Det er kanskje da andre markeder som kanskje kan ha bruk for di, eller som kan gjøre de om til bruk der de einer seg mer, men kanskje i markeder der vi

ikke driver. Så jeg tenker at det er bra. Jeg tenker at de ikke er bærekraftig av Østensjø rederi å beholde et fartøy så lenge at det bør skrotes, men viss vi klare å beholde et fartøy så lenge så betyr det at fartøyet fortsatt passer inn i markedet, men det trur jeg da ikke vi kommer til. Så er det nokk slik at når vi inngår nye låneavtaler nå er det en klausul, at vi har egnet oss til «responsible ship recycling», så vi forholder oss til regelverket der.

Hva tenker du med da at andre aktører får ansvaret videre med å resirkulere båtene etter at Østensjø har solgt båtene?

- Nei da mister vi jo kontrollen, men så tenker jeg det at vi, uten at det er mitt område, at vi ikke selger båtene til hvem som helst, det gjør vi ikke. Så er det ikke hvem som helst som har råd til å kjøpe våre båter heller, så jeg tenker det at de klientene som vi selger til er like som oss når det kommer til resirkulering av skipene. Det kan godt hende at vi har resirkulering som krav, i en sånn type salgavtale, uten at jeg vet det. Det burde vi ha viss ikke.

Har du forslag til forbedringer innen sustainability action planen?

- Ingen konkrete forslag, men flere initiativer innenfor dette med mangfold og «corporate governance». Vi gjør mye bra, men vi må få det kommunisert, få de forankret inn hos styre og ledelse.

Er de noen mål du har formening om ikke er oppnåelige i så fall hvilke og hvorfor?

- Spørsmålet ble ikke stilt.

Hvilket/hvilke mål mener du er viktigst å ha fokus på det neste 10 årene?

- For oss, helt klart de som går på klima. Forbedre klima, de er der vi har størst påvirkning. De er der vår tyngde ligger å utvikle ny teknologi ved å redusere vårt karbon fotavtrykk. Mulig at når vi er med på å utvikle ny teknologi at det kan anvendes i andre bransjer også. Så jeg tror helt klart at klima er viktigst. Grunnen til at jeg mener klima er fordi det er der jeg mener vi har størst påvirknings kraft. Jeg mener ikke at det andre temaene er mindre viktige, men jeg mener at det er klima vi som et selskap kan utgjøre den største forskjellen.

Har du noe du ønsker å dele mer om ut fra det vi har snakket om?

- Nei.

Intervjuperson: **Jorunn Henriksen**

Bakgrunn:

Hva heter du?

- Jorunn Henriksen

Hva er din stilling hos Østensjø rederi?

- Competence and recruitment manager

Hva går jobben din ut på?

- Det er vidt. Den går ut på å holde seg oppdatert på alt regelverk, både fra myndigheter, fra kunder og interne. Lage oppsetter i systemene som sikrer at vi er i henhold til regelverk. Delta i grupper, forum, råd og styrer som kan være med på å bidra til flinke norske sjøfolk. Sørge for at vi får tak i rekruterings stillingene.

Hvor lenge har du vært ansatt hos Østensjø Rederi?

- Siden 3. Desember 1990.

Bærekraft:

Bærekraft står for «en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov». Ordet bærekraft er veldig utbredt i dagens samfunn, men det er mange som mener at bærekraft blir nå brukt som et salgs ord og mistet sin egentlige viktige betydning. Hvilke tanker får du når du hører dette?

- Jeg tenker at jeg er til dels enig. Mye av de vi opplever i samfunnet vårt i forhold til utvikling, krav, mote eller hva som helst. Det kommer mye i fra USA, eller andre deler av verden ut forbi Norge. Når det kommer her til, og vi begynner å ta de i bruk har det allerede vært kjent lenge andre plasser. Så kommer det her, så blir det så mye brukt at det mister litt effekten sin synes jeg. Så er det klart at det jeg oppfatter som bærekraft, behøver ikke å være de samme som du oppfatter som bærekraft. Hva ligger egentlig i det ordet? Det er også et definisjons spørsmål som kan være noe variabelt.

Østensjø lanserte nettopp sin sustainability plan. Hva er din formening om den, og om at den er synlig for hele verden til å se på?

- For det første så ønsker jeg å si at jeg synes det er en positiv ting. Jeg synes den er lett å finne fram i, jeg synes di har vært flinke til å få den formidlet ut. Jeg tror at det vil være noe som vil være positivt for rederiet våras, men om ikke lenge så tenke jeg at har du ikke det så har du på et vis tapt. Så jeg tror at det var til dy en nødvendighet at den kom. Vi jobber innen hvert vår felt, og de som HMS oppleve opp mot befraktning for kontrakter for eksempel er nødvendigvis ikke det samme som jeg oppfatter mot befraktning når de kommer til kompetanse. Sånt at alt de som ruller og går innen dette er ikke nødvendigvis jeg som har mest kunnskap om de allerede er et krav om dette, eller om at det kommer til å bli et krav. Jeg tror at vi er fremover vendte og at vi er litt i forkant.

Ut ifra di 17 målene som FN har satt, er det noen du mener Østensjø burde inkludert i planen sin? Ja? Hvilke?

- Jeg stoler på at de folkene som har vurdert dette, har vurdert rett.

Østensjø har valgt å ha fokus på fem av di 17 målene, kan du fortelle oss hva du tenker er bra og dårlig med å kun ha noen utvalgte i fokus.

- Jeg er overbevist om at det er lurt, å ha valgt seg ut noen. Viss du overkjøre og skal være med og forvente at de internt i organisasjonen, inkludert båtene, skal klare å følge dette opp må det være noen fokus områder. Så når det på sitt vis er kjørt inn og alle har fått de inn i blodet på sitt vis kan en da evt. bytte de ut. Jeg tror ikke du hadde fått folket med om det hadde blitt stort og uoversiktlig.

Østensjø har mål om å bli karbon nøytrale innen 2040, hvilke tanker har du rundt det? Føler du at dette er et oppnåelig mål for Østensjø? Gjerne utdyp din formening.

- Jeg tror ikke at Østensjø aleine kan få de til, de er så mange forutsetninger som skal ligge på plass for at vi skal nå det målet. Jeg er usikker på om vi kommer til å klare det, men jeg syns de er positivt at vi jobber mot det, og at vi har et ønske om å oppnå det. Det er ikke bare opp til Østensjø for å sørge for at det faller på plass. Alt handler om penger, og hva en er villig til å betale for. Jeg tenker det er viktigst å ha et mål og jobbe mot.

Hva trur du kommer til å skje med fartøyene til Østensjø i løpet av de neste 20 årene?

- Jeg trur at di kommer til å være mer standardiserte, mer like. I dag har vi egentlig ingen båter som er like, men jeg tror at for å få til dette og ha økonomi til dette, trur jeg kanskje de må bli litt mer like. Har du båter innen vind segmentet så kan de se mer like ut enn at de skal være forskjellig utvikling på hver og en. De kommer kanskje til å bygge litt sånn en gjør nå, bygge mange på en gang. Da vil de bli mer likt utstyr enn de har vært før. Da har vi kanskje bare bygget en og en. Så tror jeg at vi fremdeles vil være et rederi som ønsker å ha vært med på utviklingen og som fremdeles med stolthet kan si vi jobber for miljø og interessante båter og operere.

Tenker du at alle båtene Østensjø eier nå vil være solgt innen 20 år?

- Ja hvilken vei blåser vinden om 20 år. Det kommer litt an på hvordan vind segmentet kommer til å gå, men jeg ser ikke vekk i fra at Østensjø nødvendigvis ikke har eldre båter. Ikke nødvendigvis alle båtene er solgt, men mesteparten vil nokk være solgt.

Østensjø selger fartøyene sine før di er så gamle at di trengs å resirkuleres. Syns du at dette er den mest bærekraftige metoden?

- Viss det er snakk om båtene vi har i dag, så er jeg usikker. Jeg føler at jeg ikke har kunnskap nokk i forhold til hva som er miljømessig minst forsvarlig. Holde båten lengst mulig i live med bruk av diesel og alt annet, eller å bli hogd opp og de er heller ikke miljømessig bra. Det vet jeg ikke, det får Egil Arne Skare svare på før meg.

Har du forslag til forbedringer innen sustainability action planen?

- Øsker rederiet å være en ressurs for å bedre utdanning/læring? Skal vi benytte organisasjonen til å være med å videreutvikle utdanning/påvirke slik at vi kan få miljø/utstyrsfokus som passer vår strategi/valg. Dette er noe jeg tenker vi bør stille oss selv om.

Er det noen mål du har formening om ikke er oppnåelige i så fall hvilke og hvorfor?

- Hvilken tid er et mål oppnådd? Føler at et mål er en visjon, en visjon skal du jobbe etter, men du kan alltid bli bedre. De er de jeg tenker må være målet våras, at vi vil hele tiden jobbe for å bli bedre. Så viss vi kan sette opp mål som vi føle vi kan oppnå, kjempebra. Om di er hårete eller innafor, då er jeg tilbake til Egil Arne som har kunnskapen til dette, som kan heller svare på dette enn meg.

Hvilket/hvilke mål mener du er viktigst å ha fokus på det neste 10 årene?

- «Climate action», jeg tror at kravene til oss vil absolutt være klima baserte, og vil bli de viktigste målene for oss. Jeg tror at vi kommer til å bli styrt litt ut ifra hvilke krav vi møter utenifra.

Har du noe du ønsker å dele mer om ut fra det vi har snakket om?

- Nei, nå skal jeg være med i den sustainability gruppen. Hva de resultere i de er litt vanskelig å si her og nå. For å få dratt dette opp å gå så trenger vi noen ildsjeler, slik som Elias, og så skal vi få de definert ned over organisasjonen til å jobbe etter dem. Klarer vi de, så glede jeg meg til fortsettelsen. Dette er bare opp oss om vi ønsker å lykkes. Det er ofte slik at ting kommer og er nye, så er det veldig spennende så detter de som stein i perioder.

Hva tenke du kan hjelpe til å med å opprettholde entusiasmen?

- Jeg tenker at vi som gruppe skal prøve å fronte å ha fokus på dette. Det er mye opp til oss om vi klarer å dra engasjement inn i avdelingene. Så vet jeg at mine mål vil være annleis enn de de vil være for den tekniske avdelingen for eksempel. Det blir spennede å se.

Intervjuperson: **Andreas Strand**

Bakgrunn:

Hva heter du?

- Andreas Strand

Hva er din stilling hos Østensjø rederi?

- Teknisk inspektør

Hva går jobben din ut på?

- Oppfølging av båter, budsjetter, møter og dokkinger ja det er en hel liste.

Hvor lenge har du vært ansatt hos Østensjø Rederi?

- Siden 2006, var på båtene først og begynte på kontoret i 2013.

Bærekraft:

Bærekraft står for «en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov». Ordet bærekraft er veldig utbredt i dagens samfunn, men det er mange som mener at bærekraft blir nå brukt som et salgs ord og mistet sin egentlige viktige betydning. Hvilke tanker får du når du hører dette?

- Jeg tenker både og, det er mange som handler, mange rederier som er flinke å gjør gode tiltak, blant anna Østensjø. Jeg trur også det er mange som bruker de som et salgsargument.

Østensjø lanserte nettopp sin sustainability plan. Hva er din formening om den, og om at den er synlig for hele verden til å se på?

- Jeg syns de er bra det, at vi har sett oss mål frem i tid. At vi deler den med andre, er vel helt greit. Så sant vi klare å holde de, eller de er mål vi prøve å holde.
Føle du at det er et godt bidrag til at flere kan bli engasjerte til å være bærekraftige?
- Ja absolutt.

Ut ifra di 17 målene som FN har satt, er det noen du mener Østensjø burde inkludert i planen sin? Ja? Hvilke?

- Jeg har ikke fått lest noe særlig på de egentlig, jeg er akkurat blitt lagt til i denne sustainability gruppen.

Østensjø har valgt å ha fokus på fem av di 17 målene, kan du fortelle oss hva du tenker er bra og dårlig med å kun ha noen utvalgte i fokus.

- Spørsmålet ble ikke stilt.

Østensjø har mål om å bli karbon nøytrale innen 2040, hvilke tanker har du rundt det? Føler du at dette er et oppnåelig mål for Østensjø? Gjerne utdyp din formening.

- Ja, ja det trur jeg. Ny byggene er jo forberedt på hydrogen og de er folk som jobber tett opp mot dem, at de komme en gang i tiden, de trur jeg. Men de kan gjerne ta en stund.

Du mener på grunn av utviklingen innen den tekniske delen vil de være et bidrag til at de kan oppnå målet sitt?

- Ja, det trur jeg. Det er mange aktører som jobber med null utslipp og andre forbrenning, eller muligheter for å redusere utslipp, så det trur jeg kommer.

Hva trur du kommer til å skje med fartøyene til Østensjø i løpet av de neste 20 årene?

- Dei som er nå, trur jeg i løpet av de 20 årene er solgte lenge før de er blitt 20 år, eller før.

Østensjø selger fartøyene sine før di er så gamle at di trengs å resirkuleres. Syns du at dette er den mest bærekraftige metoden?

- Tja, de er jo gjenbruk om du kan få bedre løsninger frem i tid. Så er jo de gjenbruk av stål, skråll og utstyr. At de blir solgte er bedre enn å skrote de. De får lenge levetid, og mindre nybygg. Det blir jo en del utslipp av å bygge nye båter også. Østensjø ønsker arbeider mot å bli karbonnøytrale, og bygger nå nye fartøy med den nye LOHC teknologien. Men når Østensjø selger sine nåværende båter vil jo CO2 utslippet fra de fortsette dersom båtene blir solgt videre. Det vil det, De kan jo hende at de vil komme med bedre tiltak innen 20 år i forhold til utslipp, som ombygging og bedre løsninger. En kan jo kanskje ta ut motorene på de eksisterende fartøyene, og sette inn brensel celler (LOHC) på sikt.

Har du forslag til forbedringer innen sustainability action planen?

- Jeg sendte inn et forslag. De var en unit som er på markedet som kan rense brenselet før du slepper den inn i motorene. De vil si at får du renere diesel inn i motorene, er de renere de du får ut. Men de er ikke null utslipp. Filter separator unit, noe filter unit. Noe som gjør at du får tatt ut de verste stoffene i diesel, men de vil kun redusere 2%, de er nokk ikke nokk, men de er et forslag.

Er det noen mål du har formening om ikke er oppnåelige i så fall hvilke og hvorfor?

- Jeg har ikke sett meg sånn enormt inn i planen, elle i FN sine mål, men jeg er tatt med i gruppen nå så jeg får lese meg opp litt.

Hvilket/hvilke mål mener du er viktigst å ha fokus på det neste 10 årene?

- Det er vel de som går ut av pipa, skulle jeg til å si. Utslippet, der kan chartrene våras bidra med mye. For å få ned utslippene kan kundene våras bli flinkere til å spare på diesel. Det er de som betaler for de per dags dato, og avgjør hvor fort vi skal kjøre og hvor mye vi skal kjøre. Det er jo en ting som bør stå i blokken, de står vel kanskje også. Jeg trur de sto noe om å måle distanse for forbrukt og type drift, kanskje effektivisere de mer.

Har du noe du ønsker å dele mer om ut fra det vi har snakket om.

- Tja, nei har vel ikke så mye mer nå, har tenkt å sitte meg litt mer inn i det nå. Hva tenke du kan være et godt bidrag til å kunne implementere planen inn i alle avdelinger. De er vel å ta seg en runde, og vise hva de forskjellige avdelingene ka tanken er, i stede for å bare sende den ut som en link. Rett og slett gå rundt å fortelle om den, de som har laget den. At folk er med på tanken rundt den.